



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
Verslag**

**Vergadering van 4 februari 2005 (8)**

**Aanwezigen :**

- de H. DERWEDUWEN Patric, BIVV, Voorzitter van de FCVV  
Mevr. MEERKENS Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer, Vice-Voorzitster van de FCVV  
De HH. BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Equipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)  
BONTEMPS Luc, FEBIAC  
CAELEN Eric, Vereniging van Stad en Gemeenten van Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Mevr. COUMANNE Fabienne, vervangster van de heer CHIERS Johan, RYD  
De H. DEBLAERE Paul, Federale Politie  
Mevr. DE BOECK Ann, Gezinsbond  
De HH. DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten  
DEHAYE Bernard, GRACQ  
DE SCHUTTER Tom, Union des Villes et Communes de Wallonie  
D'HAESE Patrick, Fietsersbond  
DHOLLANDER Tom, Voetgangersbeweging  
HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen  
KENIS Paul, College van Procureurs-generaal  
Mevr. LENOTTE Bernadette, vervangster van de heer MACHENIL Geert, Instit. voor Wegtransport  
De HH. LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Equipement et des Transports  
POPELIER Geert, VTB-VAB  
ROUFFAERT Armand, Adm. van Leefmilieu en Infrastructuur - Vlaamse Gemeenschap  
Mevr. SCHEERS Miran, BIVV  
De HH. STEENHOUWER Roland, RACB (opvolger van de heer HOUGARDY Philippe)  
VAN AUSLOOS Luc, College van Procureurs-generaal  
VAN COILLIE Karel, Touring  
WAGELMANS Rudi, Vaste Commissie van de Lokale Politie

**Verontschuldigen :**

- De HH. BEELDENS Theo, Motorcycle Action Group (MAG)  
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles  
DIDIER Bruno, Assuralia  
KAESEMANS Joost, FEBIAC  
VANBROECKHOVEN Willem, GOCA

**Uitgenodigden:**

- De HH. LANDUYT Renaat, Minister van Mobiliteit  
CORNILLIE Jan, Beleidscel van de Minister van Mobiliteit  
BEKAERT Simon, Beleidscel van de Minister van Mobiliteit  
STEENAKKER, FOD Binnenlandse Zaken  
Mevr. DE SCHRIJVER Isabelle, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen  
GUILLAUME Michèle, BIVV  
SCHEVELENBOS Mieke, BIVV  
VERMOERE Lieve, FOD Mobiliteit en Vervoer

**Wonen de vergadering bij (BIVV) :**

- De HH. HENDRICHS Denis en PELCKMANS Jan  
Mevr. NEUVILLE Christiane en BEECKMANS Michèle

## **Inleiding**

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de vergadering en heet de leden welkom. Hij bedankt FEBIAC voor de terbeschikkingstelling van de zaal.

Hij verwelkomt de heer R. Steenhouwer die voortaan de RACB zal vertegenwoordigen in de plaats van de heer Ph. Hougardy, die geniet van een welverdiend pensioen.

De heer F. Herbert wordt vergezeld van mevrouw Isabelle De Schrijver, die onlangs benoemd is tot Directrice van de vereniging OVK en die hem voortaan zal vervangen op de vergaderingen van de FCVV.

De heren Debruyne, Donnen en Popelier kunnen enkel deelnemen aan de vergadering 's namiddags, net als de Minister R. Landuyt en J. Cornillie.

De heer Steenakker van de FOD Binnenlandse Zaken zal op het einde van de voormiddag op de vergadering aankomen en zal 's namiddags de aanbevelingen van werkgroep 3 "evaluatie van de samenwerkingsmogelijkheden met de gemeenten en de gewesten" voorstellen.

## **Goedkeuring van de verslagen van de vergaderingen van 17 mei 2004, 28 oktober 2004 en 2 december 2004**

De verslagen van 17 mei en 28 oktober worden goedgekeurd, op voorwaarde dat de heren E. Debruyne (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) en T. De Schutter (Union des Villes et Communes de Wallonie) worden toegevoegd aan de aanwezigheidslijst van 28 oktober.

Het verslag van 2 december wordt goedgekeurd mits het opnemen van de opmerking van de heer Kenis, die per mail werd doorgezonden naar de leden.

## **Actieplan 2005 Federale Politie**

### ***Voorstelling van het actieplan verkeersveiligheid van de wegpolitie (Paul Deblaere)***

De heer Deblaere stelt het actieplan voor (een kopie van de tekst van deze presentatie wordt uitgedeeld aan de aanwezige leden). Het actieplan kan worden gedownload op <http://www.politie.be/>.

De heer Deblaere geeft vervolgens toelichting bij het Provida-systeem aan de hand van een demonstratievideo. Omdat er voor dit systeem een specifieke opleiding nodig is voor het personeel, zullen er slechts 9 voertuigen mee worden uitgerust.

Op de vraag van de heer Herbert voor precisering m.b.t. de controles op de autocars, antwoordt de heer Deblaere dat deze controles vóór het vertrek en tijdens het traject gebeuren. Het gaat om een Trans-Europees project en de controles zullen voornamelijk tijdens de vakantieperiodes plaatsvinden.

De heer Van Coillie gaat akkoord met het Provida-systeem, maar heeft vragen bij het aantal overtredingen dat hiermee zal kunnen worden vastgesteld. De heer Deblaere antwoordt dat Provida het mogelijk zal maken om onaangepaste snelheid of slecht verkeersgedrag vast te stellen, terwijl onbemande camera's enkel overdreven snelheid kunnen vaststellen.

De heer Bontemps vraagt of de personeelsbezetting van de verkeerspolitie zal stijgen. De heer Deblaere antwoordt dat dit niet het geval zal zijn, maar wél zal men meer personeel kunnen inzetten voor de controles op het terrein door het administratieve werk te verminderen door automatisering.

Hij treedt de mening bij van de heer Dehaye, die vindt dat het grote publiek zou moeten worden geïnformeerd over het Provida-systeem.

In antwoord op de vraag van de heer Derweduwen naar de manier waarop de afstand tussen vrachtwagens gecontroleerd wordt wanneer sprake is van inhaalmanoeuvres, antwoordt de heer Deblaere dat de controle van de afstanden tussen vrachtwagens gebeurt over een lange afstand, waardoor interpretatiefouten uitgesloten worden.

De heer Herbert wijst op het bestaan van intelligente cruise control (voor het naleven van de tussenafstanden) voor auto's en vraagt het advies van FEBIAC over het nut van een dergelijk systeem voor vrachtwagens. De heer Bontemps wacht op ongevalgegevens alvorens hij zich wil uitspreken.

#### *Voorstelling van de activiteiten in 2004 van de Cel Educatie en Preventie van de federale Politie (Paul Deblaere)*

De tekst van deze presentatie werd verzonden naar de leden.

#### **Sensibilisatieacties 2005 (Mieke Schevelenbos)**

Een document met de volledige presentatie werd verzonden naar de leden.

#### *Voorstelling van het programma "ik ben voor" (Mieke Schevelenbos)*

De heer Bertrand vindt het een goed initiatief, maar is verbaasd dat de gewesten niet op de hoogte werden gebracht. Het Brussels Gewest beschikt over bekwaam personeel dat betrokken zou kunnen worden bij dit soort actie.

De heer Derweduwen benadrukt dat het gaat om een actie op lange termijn. Het BIVV vroeg de Nationale Loterij om sponsoring en wacht op een antwoord. Het is de bedoeling om een persoon te financieren belast met de opvolging van de acties. In dit geval zou het programma uitgebreid kunnen worden en zouden de gewesten betrokken kunnen worden.

De heer Van Coillie is akkoord met het idee van een "ik ben voor"-website. Hij stelt een groot verschil vast tussen het aantal bezoekers en het aantal ingeschrevenen. Volgens hem ligt dit aan het feit dat er bijna niets op de website staat, en dat het dus geen zin heeft om zich in te schrijven op "ik ben voor". Veel personen zijn immers voor de verkeersveiligheid, maar tegen de wet. Hij vindt dat het BIVV zich heeft laten gebruiken.

Mevrouw Schevelenbos antwoordt dat het initiatief nog verder moet uitgewerkt worden. Voor het BIVV is het niet de bedoeling dat men zich via "ik ben voor" tegen of voor de verkeersveiligheidswet van 2003 uitspreekt

De heer Herbert geeft toelichting bij de ervaring van OVK, waar men er in de veiligheidscharters altijd op toeziet om concreet te zijn. Het zou interessant zijn om een lijst op te stellen met gedragingen en om maandelijks in de pers één gedraging te belichten (bijvoorbeeld een overvol kruispunt niet oprijden).

De voorzitter merkt op dat er besprekingen in deze zin aan de gang zijn.

### Planning BIVV-campagnes 2005

De heer Dhollander suggereert dat het BIVV sensibilisatieacties zou organiseren betreffende de nieuwe wetgeving omtrent zones 30 in schoolomgevingen, die in september van kracht wordt.

### Gordelcampagne 2005

Mevrouw Schevelenbos merkt op dat er een wijziging is in punt 5 betreffende de media: de kinderen zullen niet betrokken worden bij de persconferentie van 14 februari, ze zullen pas later (in april) ingeschakeld worden.

De heer Herbert stelt voor aan FEBIAC om op het volgende salon een actie te voeren om de aankoop van auto's met geïntegreerde kinderzitjes te stimuleren.

De heer Bontemps zal dit punt voorleggen op de volgende vergadering van het marketingcomité.

Mevrouw De Boeck staat heel positief tegenover deze campagne en stelt voor om de informatie te verspreiden via "De Bond".

### Campagne motorrijders 2005

De heer Van Coillie vindt de gordelcampagne en de campagne over de motorrijders heel positief.

Hij heeft echter twee opmerkingen over de campagne over de motorrijders:

-hij betreurt dat de affiche enkel gericht is op de automobilisten

-hij betreurt het gebrek aan informatie betreffende de reglementering (rijden in files,...), die niet altijd even duidelijk is

### **Aandacht voor motorrijders in de infrastructuur (Michèle Guillaume)**

Dit punt werd toegevoegd aan de agenda. Het document dat wordt voorgesteld is nog een werkdocument en wordt uitgedeeld aan de leden.

De noodzaak van een specifiek gevaarsbord voor motorrijders wordt besproken en moest er zo'n bord komen, welk bord zou dan de steun genieten van de FCVV ?

De voorzitter vraagt om een stemming door handopsteking. De meeste leden blijken tegenstander te zijn van de invoering van een specifiek gevaarsbord.

### **Opvolging van de werkgroepen van de FCVV**

#### Opvolging van de WG "aanzetten tot het begaan van verkeersovertredingen" (Denis Hendrichs)

De heer Hendrichs wijst erop dat de WG zijn besluiten heeft uitgebracht en dat hem werd gevraagd om het dossier opnieuw te bestuderen met de buitenlandse praktijken voor ogen.

Er werd een document verzonden naar de leden, waarin de situatie van 9 landen wordt samengevat. Men stelt vast dat 3 andere landen geen enkele bestraffingsmogelijkheid voorzien voor het aansporen tot het begaan van verkeersovertredingen. In twee landen (Estland en Frankrijk), vervolgt men het aansporen tot het begaan van een welbepaalde overtrekking (respectievelijk het toevertrouwen van een voertuig aan een duidelijk dronken persoon en het aansporen van een werknemer om zich niet te houden aan de

snelheidsbeperkingen, de rusttijden of de voorschriften inzake maximale belasting). Tenslotte zijn er vier landen die het algemene strafrecht gebruiken voor de bestraffing van medeplichtigen aan en mededaders van verkeersovertredingen (aansporen en uitdagen tot het begaan van een misdaad of een delict), wat momenteel onmogelijk is in België. Zo werd er voor de uitzending van een programma in de aard van "Slechtste chauffeur van Vlaanderen" een vervolging ingezet, die geleid heeft tot een veroordeling van € 4 000.

Op basis van deze overwegingen vindt dhr. Hendrichs dat de Commissie momenteel over alle nodige gegevens beschikt om zich uit te spreken over deze kwestie en stelt de volgende aanbevelingen voor:

- Een bepaling voorzien in de wet van 16 maart 1968 die toelaat om aanzetten tot het begaan van verkeersovertredingen strafbaar te stellen.

- Zo nodig, na overleg met de parketten en de politie, een richtlijn opstellen voor deze twee instanties waarbij gesteld wordt dat het aanzetten tot het begaan van verkeersovertredingen als prioritair moet beschouwd worden voor vervolgingen, en waarbij beschreven wordt welke vermeldingen er verplicht aanwezig moeten zijn in het proces-verbaal van vaststelling.

De Commissie gaat akkoord met deze aanbevelingen.

De heer Hendrichs merkt echter op dat een wetswijziging de mogelijkheid zou bieden tot vervolging. Meestal zal men te maken krijgen met een probleem inzake bewijslast.

De heer Loyaerts vindt dat er aandacht zou moeten gaan naar de bewustmaking van de media of andere organismen zoals automobiellclubs, en dat er hiervoor een soort moreel charter zou moeten worden voorzien.

De heer Herbert treedt deze mening bij en verwijst naar de deontologische code van FEBIAC.

De heer Derweduwen merkt op dat het voorzitterschap van de werkgroep deontologie werd toevertrouwd aan de heer Gailly.

De werkgroep deontologie, die nog niet samengekomen is, zal tevens aanbevelingen moeten doen over het probleem van de media en over de mogelijkheid voor een charter.

#### WG "aanhangwagens en rolstoelen getrokken door een fiets" (Lieve Vermoere)

De teksten werden verzonden naar de leden.

Mevrouw Vermoere vraagt de FCVV of zij akkoord gaat met de aanbevelingen van de werkgroep en met het ontwerp-KB.

De heer Van Coillie vraagt om in het KB de tekst betreffende de maximummassa van de aanhangwagen en de voorwaarde betreffende het zelfremmende systeem te herformuleren.

De heer D'Haese benadrukt dat er nog verschillen zijn tussen de Franse en de Nederlandse versie.

De heer Van Ausloos informeert naar de veiligheid van het systeem en het gebrek aan technische normen. Hij vindt dat de FCVV te ver gaat en dat dit project zou moeten gebaseerd zijn op technische specificaties.

De heer Herbert vindt ook dat voorzichtigheid geboden is en dat de aanvaarde normen niet te soepel mogen zijn, zodat de veiligheid niet in het gedrang komt. Hij noemt het voorbeeld van Duitsland, dat zeer strenge normen hanteert (geremde systemen verplicht >40 kg).

De heer D'Haese precisieert dat het verkeersreglement een maximum van 80 kg voorziet, maar dat het technisch reglement een opdeling maakt tussen aanhangwagens van minder of meer dan 40 kg, in functie van het remsysteem.

Men zou informatie moeten inwinnen in Duitsland over de reden voor deze normen.

Een lange discussie ontstaat over de afwezigheid van een technisch reglement voor fietsers in België.

Mevrouw Vermoere merkt op dat er op Europees niveau normen voor fietsen worden ontworpen, en dat deze normen zullen worden toegepast in België. Op Europees niveau lijkt er nog geen reglementering in voorbereiding voor aanhangwagens.

De heer Derweduwen wijst erop dat dit dossier werd aangevat op vraag van de minister. De heer Broeckaert begrijpt dat de FCVV de studie wil voortzetten, maar benadrukt dat de minister het KB vrij snel wil uitbrengen.

De heer Derweduwen stelt de volgende aanbevelingen voor:

- De FCVV ziet principieel het belang in van het voorstel om regels op te stellen voor aanhangwagens en rolstoelen voor fietsen, en om rekening te houden met personen met verminderde mobiliteit.
- Ze gaat in principe akkoord om een maximum leeftijd vast te stellen, met uitzondering van de personen met verminderde mobiliteit
- Ze spreekt zich uit voor technische voorschriften m.b.t. het gewicht, opgesteld door een bevoegde autoriteit
- Ze spreekt zich uit voor het bepalen van technische normen voor het bevestigingsmechanisme van aanhangwagens en voor zelfremmende systemen boven een bepaald gewicht.

Een voorstel voor aanbevelingen in deze zin zal verzonden worden naar de leden van de FCVV.

### **Bespreking en goedkeuring van het jaarverslag FCVV - 2004**

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie, stelt de synthese voor van de activiteiten van 2004 van de FCVV (de tekst werd verzonden naar de leden).

Hij voegt een 4de aanbeveling toe die de noodzaak vermeldt om een bepaalde planning in acht te nemen voor de invoering van een wetgeving. De teksten moeten voorgelegd worden aan de FCVV voor advies over de inhoud en de data, om te vermijden dat de aanbevelingen niet moeten worden geformuleerd binnen onmogelijke termijnen.

De tekst van deze 4de aanbeveling zal per mail worden doorgestuurd naar de leden van de FCVV.

Wat de statistieken betreft, merkt de heer Van Ausloos op dat het College een schrijven ontvangen heeft van het NIS waarin vermeld werd dat de statistieken die werden overgemaakt door sommige politiezones onjuist zijn. Naar aanleiding van de weigering van het College om op te treden op het niveau van de politiezones, werd via Minister Verwilghen een zelfde schrijven verzonden naar de Minister van Justitie.

Men moet dus voorzichtig te werk gaan en dit probleem van verschil in de statistieken oplossen.

De heer Derweduwen schetst het probleem. De NIS-statistieken betreffende de verkeersdoden komen voort uit twee bronnen:

-de VOF-formulieren die ingevuld worden door de politie

-de informatie over de verkeersdoden die wordt doorgezonden door het parket.

Beide soorten gegevens worden aan elkaar gelinkt.

Voor 2000 waren er 146 doden waarvoor er geen VOF was. Voor 2001 bedroeg dit cijfer 46 en voor 2002 waren er 50 dergelijke gevallen.

De cijfers in het jaarverslag zijn dus de cijfers zoals ze waarschijnlijk door het NIS zullen worden gepubliceerd.

Mevrouw Scheers preciseert dat de geregistreerde PV's van de politie momenteel vergeleken worden met de verkeersongevallenformulieren en de PV's van de parketten met het NIS. Alles wordt dus in het werk gesteld om te beschikken over stabiele gegevens.

Het jaarverslag wordt goedgekeurd.

### **Evaluatie van de verkeersveiligheidswet – opvolging van de werkgroepen**

Stand van zaken in de WG Samenwerking Federaal niveau – Gewesten – Gemeenten (de heer F. Scheemaeker) (de documenten werden verzonden naar de leden)

#### ***Advies over de depenalisering van overtredingen***

Minister Landuyt komt aan op de vergadering tijdens de uiteenzetting van de heer Scheemaeker.

Aan het einde van de uiteenzetting vraagt de heer Derweduwen of er opmerkingen zijn.

De heer Kenis betreurt dat hij niet heeft kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van deze werkgroep.

Wat de "beperkte parkeertijd" betreft, gaat hij akkoord met de noodzaak om dit begrip te beschrijven, maar is hij het niet eens met de mening van de werkgroep over de aanbeveling om deze woorden in strikte zin te interpreteren. Hij wil de interpretatie uitbreiden.

Er ontstaat een lange discussie over het toepassingsveld voor de depenalisering van overtredingen tegen beperkte parkeertijd. De werkbelasting en bijgevolg ook de ingezette manschappen voor de controle van dergelijke parkeerovertredingen, varieert aanzienlijk naargelang van de interpretatie. Alles wat niet tot de bevoegdheid van de politie behoort, ressorteert onder de gemeentediensten en is voor hen een bron van bijkomend werk.

De vertegenwoordigers van de verenigingen van steden en gemeenten stellen dat de ruime interpretatie in de praktijk tot problemen leidt bij de vaststelling van bepaalde parkeerovertredingen. Gezien de beperkte bevoegdheden van de controlerende functionaris kan deze geen voertuigen laten wegslepen in bepaalde zones met beperkte parkeertijd, b.v. in laad- en loszones, waardoor vrachtwagens in dubbele file moeten stilstaan.

In een bijzondere wet van 1965 is bepaald dat gemeenten belastingen of retributies kunnen heffen op het parkeren van voertuigen met motor. De vraag wordt gesteld om deze mogelijkheid te verruimen zodat ook opgetreden kan worden tegen foutief geparkeerde aanhangwagens in zones met beperkte parkeertijd.

De Minister neemt akte van het interpretatieprobleem en belooft dat er duidelijkheid zal geschapen worden in de wetgeving.

Gelet op de omvang van de discussies stelt Minister Landuyt aan de Federale Commissie voor om de synthesesnota die hij heeft voorbereid op basis van de verslagen van de voorzitters van de werkgroepen, te overlopen.

De FCVV gaat akkoord met de voorgestelde procedure.

**De nota van Minister Landuyt "Eerste conclusies op basis van de evaluatie van de verkeersveiligheidswet" wordt uitgedeeld aan de leden.**

De Minister heeft de aanbevelingen van de 3 werkgroepen grondig doorgenomen en trekt daaruit 10 conclusies, die aan de leden van de commissie ter goedkeuring worden voorgelegd. Deze werkwijze wordt verantwoord door te verwijzen naar de hoge tijdsdruk die door de wetgevende macht (Septemberverslaging van de Federale Regering) en de rechterlijke macht (vonnis van het Arbitragehof m.b.t. de wettelijke basis voor de nieuwe categorisering van verkeersovertredingen) wordt uitgeoefend. Het vonnis van het Arbitragehof dreigt de werking van de politierechtbanken te blokkeren.

De Minister licht zijn nota in 10 punten toe. Hij benadrukt het belang van punt 5 betreffende de indeling van de overtredingen en van punt 6 betreffende het "Boetefonds", dat hij in de toekomst "Verkeersveiligheidsfonds" zou willen noemen.

Verschillende leden reageren op de uiteenzetting van de Minister.

De heer Van Coillie wijst erop dat Touring vóór de invoeging van de wet voorstellen tot wijziging had gedaan voor de indeling van de overtredingen en hij verwijt de overheid er geen rekening mee gehouden te hebben. Het gevolg is dat men momenteel onder tijdsdruk staat.

De Minister antwoordt dat dit probleem dateert van vóór zijn aanstelling.

Hij benadrukt de noodzaak om de indeling van de overtredingen in verband te brengen met de verkeersveiligheid.

De heer Wagelmans wijst erop dat de middelen van het boetefonds oorspronkelijk bedoeld waren voor de financiering van het functioneren van de lokale politie op het vlak van verkeersveiligheid.

Zoals de heer Popelier reeds opmerkte, vermeldt de nota geen boetebedragen.

De Minister antwoordt dat hij de punten die totnogtoe niet in de aanbevelingen van de WG werden opgenomen, inderdaad niet behandeld heeft in de nota.

De heer Debruyne vraagt de Minister of de evaluatie in verschillende stappen zal verlopen.

Voor de Minister zijn de prioriteiten het boetefonds, om de continuïteit van het beleid te garanderen in het kader van de Conventies met de politiezones, en de indeling van de overtredingen.

Verscheidene andere problemen werden in de werkgroep "depenalisering" aan het licht gebracht, maar deze zullen later behandeld worden.

De heer De Schutter vindt dat men bij de evaluatie van de wet oog moet hebben voor de beschikbare middelen op alle niveaus. Hij herinnert eraan dat er een akkoord bestaat tussen de verenigingen van steden en gemeenten en de regering over de begunstigden van het



boetefonds en dat de gemeenten en de politiezones bijgevolg niet akkoord kunnen gaan met een uitbreiding naar de federale politie.

Moest zo'n uitbreiding er komen, dan vindt de heer Rouffaert dat het logisch zou zijn dat een deel van de inkomsten uit de boetes ten goede zou komen van het Vlaams Gewest, zonder dat daarom een direct verband moet gelegd worden met de de onbemande controles. De Minister antwoordt dat dit mogelijk zou zijn mits een regionalisering van de bevoegdheden inzake verkeersveiligheid.

Op de vraag van de heer Popelier of er rekening zal gehouden worden met de voorstellen van de FCVV inzake de indeling van de overtredingen, antwoordt de Minister bevestigend, op voorwaarde dat er een verband gelegd wordt met de verkeersveiligheid en de ongevallen.

Tot besluit vraagt de heer Derweduwen de leden om zich uit te spreken over de 10 punten van de nota van de Minister:

Punt 1: de FCVV gaat akkoord.

Punt 2: de heer Derweduwen vraagt dat het Interministerieel Comité zou worden betrokken om onder meer het NIS onder druk te zetten. De Minister gaat akkoord en de FCVV keurt het punt goed, met inbegrip van de gemaakte opmerking.

Punt 3: de FCVV gaat akkoord.

Punten 4 en 5: de FCVV gaat akkoord met het geheel. De Commissie wenst niettemin de criteria van de 4 categorieën te behouden, zoals ze werden voorgesteld in het verslag van de WG. Ze wenst tevens een voorstel te kunnen doen voor een lijst met overtredingen. De minister gaat akkoord. De werkgroep zal deze lijst leveren tegen de volgende vergadering van de FCVV.

Punt 6: akkoord van de FCVV, met uitzondering van de heer De Schutter (Union des Villes et Communes de Wallonie) en de heer Debruyne (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten), die gekant zijn tegen de toewijzing van middelen uit het Boetefonds aan de federale politie. De heer De Schutter verwijst naar het akkoord van 2002.

De Minister antwoordt hierop dat het budget van 2004 nog niet uitgeput is en benadrukt dat de Vlaamse gemeenten de verdeelsleutel hebben bekritiseerd.

Hij neemt akte van de mening van de vertegenwoordigers van de gemeenten.

Punt 7: de Minister wijst erop dat men duidelijk moet definiëren wat strafbaar is. De gemeenten moeten de wettelijke middelen hebben om in te grijpen.

De heer De Schutter benadrukt het probleem van de financiering van de kleine gemeenten, die slechts weinig inkomsten hebben en die enerzijds het gemeentepersoneel en anderzijds de politie moeten betalen.

De uitbesteding aan privé-firma's is geen oplossing, omdat deze laatste niet geïnteresseerd zijn vanwege het gebrek aan inkomsten.

Punten 8 en 9: de heer Van Coillie benadrukt dat de werkgroep reeds een aanbeveling over de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs heeft voorbereid.

De FCVV gaat akkoord.

Punt 10: De FCVV gaat akkoord.

De Voorzitter beëindigt de vergadering en dankt de Minister en de leden voor hun aanwezigheid.

De agendapunten die niet konden worden behandeld (opvolging WG statistiek en opvolging WG strafrechtelijk beleid) worden uitgesteld tot een volgende vergadering.

De volgende vergadering van de FCVV vindt plaats op 28 februari bij FEBIAC. Deze vergadering zal exclusief in het teken staan van de bespreking van het voorstel voor de indeling van de overtredingen.

---