

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw

Haachtsesteenweg 1405 - B-1130 Brussel
Telefoon 02/244.15.11 - Telefax 02/216.43.42
E-mail : info@bivv.be - Internet : www.bivv.be
BTW BE 432.570.411



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid Verslag

Vergadering van 3 oktober 2005 (13)

Aanwezigen :

- De HH. DERWEDUWEN Patric, BIVV, Voorzitter van de FCVV
AUWAERTS Gilbert, FOD Mobiliteit en Vervoer (plaatsvervanger Mevr. M. MEERKENS)
BERTRAND Pierre-Jean, Bestuur voor Uitrusting en Vervoer (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
CAELEN Erik, Vereniging van Stad en Gemeenten van Brussel-Hoofdstad
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Federale Politie
- Mevr DE BOECK Ann, Gezinsbond
- De HH. D'HAESE Patrick, Fietsersbond
DHOLLANDER Tom, Voetgangersbeweging
DIDIER Bruno, Assuralia
HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen
- Mevr; LENOTTE Bernadette, Instituut Wegtransport
- De HH. MATTHYS B., Fedemot (namiddag)
POPELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Adm. van Leefmilieu en Infrastructuur – Vlaamse Gemeenschap
- Mevr; SCHEERS Miran, BIVV
- De HH. VANBROECKHOVEN Willem, GOCA
VAN AUSLOOS Luc, College van Procureurs-Generaal
VAN COILLIE Karel, Touring
VAN DE VELDE Erik, MAG (plaatsvervanger de H. Th. BEELDENS) (voormiddag)
WAGELMANS Rudi, Vaste Commissie Lokale Politie

Verontschuldigten :

- Mevr. MEERKENS Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer, Vice-Voorzitster van de FCVV
- De HH. BEELDENS Theo, Motorcycle Action Group (MAG)
DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
KAESMANS Joost, FEBIAC
KENIS Paul, College van Procureurs-Generaal
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
STEENHOUWER Roland, RACB

Uitgenodigden :

- De HH. CORNILLIE Jan, Beleidscel van de Minister van Mobiliteit
BEKAERT Simon, Beleidscel van de Minister van Mobiliteit

Wonen de vergadering bij (BIVV) :

- De HH. HENDRICHS Denis, LEMAIRE Nicolas, PELCKMANS Jan, VAN VOOREN Johan
Mevr. BEECKMANS Michèle, NEUVILLE Christiane

Inleiding

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de zitting en heet de leden welkom. Hij verwelkomt de heer Jan Cornillie, die een uiteenzetting zal houden in naam van Minister R. Landuyt.

Naar aanleiding van de verzending van documenten door de heer Henau naar de leden van de FCVV, herinnert de Voorzitter eraan dat de leden die informatie willen doorzenden, verzocht worden dit te doen via het BIVV, dat het secretariaat van de FCVV waarneemt.

De agenda wordt goedgekeurd.

Uiteenzetting van de heer Cornillie (vertegenwoordiger van de heer R. Landuyt)

Namens de Minister bedankt de heer Cornillie de leden van de FCVV voor hun inspanningen bij de evaluatie van de verkeerswet. Er ligt nu nog veel werk voor de boeg voor de toepassing van deze wet.

Hij wijst erop dat er op vraag van de Minister twee punten op de agenda werden gezet. Het gaat om besprekingen en aanbevelingen van de werkgroepen "rijopleiding" en "daytime running lights". Dit zijn twee belangrijke dossiers waarin de FCVV ook de rol van deskundige kan spelen.

Rijopleiding

De Minister werkt aan een ontwerp-KB betreffende de hervorming van de rijopleiding. Voor deze hervorming werd rekening gehouden met twee belangrijke elementen:

- de noodzaak voor de jongeren om rijervaring op te doen, teneinde hun grote ongevalbetrokkenheid te verminderen
- het maatschappelijke belang van mobiliteit en de noodzaak om de jongeren een rijopleiding aan te bieden aan een redelijke prijs

Wanneer de FCVV haar mening zal meegedeeld hebben over dit voorstel tot hervorming, zal dit voorgelegd worden aan de Ministerraad. Er zou een beslissing moeten komen tegen het einde van het jaar.

Daytime Running Lights

Deze problematiek komt vaak aan bod in de actualiteit en het lijkt moeilijk om een definitief advies te formuleren. Daarom wenst de Minister dat de FCVV zich uitspreekt over dit onderwerp.

De heer Cornillie kondigt tevens aan dat de Minister de verkeersreglementering wil vereenvoudigen. Daarom wil hij bij het publiek ten rade gaan en een beroep doen op hun "auto-ervaring". Op de website "ik ben voor" kunnen de weggebruikers suggesties en opmerkingen maken, of problemen binnen dit domein signaleren. Er kwamen al veel positieve reacties binnen.

Van deze ervaringen van de weggebruikers, zal een synthese opgemaakt worden (maart-april 2006) waarin de grote lijnen ervan zullen geïdentificeerd worden. De Minister zal de voorstellen vervolgens voor advies voorleggen aan de FCVV (mei-juni 2006).

Dit zijn dus de 3 grote thema's waarover de FCVV zich zal moeten uitspreken.

De heer Herbert vraagt of er iets voorzien is voor een regelmatige evaluatie van de bestuurders.

De heer Cornillie antwoordt dat de statistieken betreffende de ongevallen met gewonden en doden niet wijzen op een toename naarmate men ouder wordt, maar dat dit wel het geval is voor ongevallen met stoffelijke schade.

In de Europese richtlijnen bestaat er niettemin de mogelijkheid om medische voorwaarden of voorwaarden i.v.m. de kennis van het verkeersreglement op te nemen.

Moest men beslissen om dit thema te onderzoeken, dan zou er zeker overleg nodig zijn met de betrokken partijen zelf, want men moet vermijden om de mobiliteit van deze groep te beperken en om hen te stigmatiseren.

De heer Derweduwen bevestigt dat studies aantonen dat oudere personen het risico niet veroorzaken maar ondergaan, en dat een algemene screening van ouderen een negatieve kosten-batenverhouding oplevert.

Anderzijds moet de kandidaat voor het rijbewijs een verklaring op eer ondertekenen betreffende zijn lichamelijke toestand. Men zou kunnen overwegen om dit document opnieuw te laten ondertekenen bij de administratieve vernieuwing van de rijbewijzen.

De heer Herbert verklaart dat hij niet alleen oudere personen bedoelde, maar dat hij eerder suggereerde om de bestuurder te controleren gedurende heel zijn evolutie (zoals gebeurt bij de technische controle van de auto's).

De heer Didier merkt op dat iemand met een hoger dan gemiddelde ongevalsfrequentie soms doorverwezen wordt naar het CARA. Als het advies negatief is, moet de persoon zijn rijbewijs binnen de 4 dagen inleveren. Als de persoon dit echter niet doet, gebeurt er niets. De heer Didier vraagt aan het kabinet om hier iets aan te doen.

De heer Cornillie antwoordt dat dit één van de problemen is inzake de praktische uitvoering van de verkeerswet. Hij stelt voor om een inventaris op te maken van de problemen inzake de uitvoering van de verkeerswet.

De heer Bertrand vindt dat men zou kunnen overwegen om een informatieve brochure op te stellen voor iedereen, in plaats van de bestuurders opnieuw een verklaring te laten ondertekenen.

De heer Cornillie vindt deze aanpak inderdaad positiever.

De heer Vanbroeckhoven vindt eveneens dat oudere personen niet gestigmatiseerd mogen worden en dat hun mobiliteit gegarandeerd moet worden. In het algemeen passen deze personen zich aan en rijden ze defensief.

De voorzitter dankt de heer Cornillie voor zijn uiteenzetting.

Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 17 mei 2005

Er wordt geen enkele opmerking gemaakt en het verslag wordt dus goedgekeurd.

Bespreking en goedkeuring van de aanbevelingen van de werkgroep rijopleiding (voorgezeten door Jan Pelckmans)

De heer Derweduwen herinnert eraan dat het gaat om een moeilijk dossier en dat de tijdsdruk hoog lag.

De heer Pelckmans start zijn presentatie vervolgens met een schema waarin beide opleidingsmodellen (model X en model 3) uit het voorstel van de Minister in grote lijnen toegelicht worden.

De heer Derweduwen vraagt de aanwezige leden of ze openstaan voor de discussie betreffende het model X.

De heer Van de Velde, die deelnam aan de werkzaamheden van de werkgroep, vindt dat dit model een nieuw circuit van rij-instructeurs invoert. Hij vreest dat dit model X weinig succes zal hebben omdat de begeleider enerzijds zou verplicht worden om 6 u les te volgen met zijn kandidaat en anderzijds omdat het een verplichte evaluatietest invoert die alleen voor dit model verplicht is.

De heer Derweduwen brengt de FCVV ervan op de hoogte dat de heer Van de Velde hier aanwezig is als vertegenwoordiger van MAG, hoewel hij ook een functie bekleedt in de autorijsscholen.

De heer Herbert begrijpt niet waarom er meer controle is op de begeleider en waarom er meer voorwaarden zijn in het model X dan in het model 3 (de vrije opleiding), terwijl dit net omgekeerd zou moeten zijn.

De heer Popelier antwoordt dat het voorstel van de Minister gebaseerd is op dat van de VAB, dat één enkel model voorzag (model X). Het toevoegen van de vrije opleiding levert inderdaad een probleem op.

De heer Herbert ziet het nut niet in van de vrije opleiding en stelt het bestaan ervan in vraag.

De heer Derweduwen wijst erop dat een studie van het BIVV geen opmerkelijk verschil in ongevalsbetrokkenheid aan het licht bracht tussen de verschillende opleidingsmodellen gedurende de 3 jaar na het behalen van het rijbewijs. Op internationaal vlak hebben bepaalde studies trouwens het belang aangetoond van het leren rijden met een begeleider.

De Minister wil op lange termijn tot één enkel opleidingsmodel komen, maar vindt dat men rekening moet houden met de maatschappelijke toegankelijkheid en met de prijs.

De heren Van Coillie en Van de Velde wijzen op een probleem van representativiteit van de data in de BIVV-studie en stellen dat uit het onderzoek geen conclusies mogen getrokken worden.

Mevrouw De Boeck wenst de vrije opleiding te behouden, maar pleit voor een betere omkadering van de ouders (begeleiders).

De heer Van Coillie ziet niet in hoe de voorgestelde hervorming de verkeersveiligheid kan verbeteren.

De heer Vanbroeckhoven wijst erop dat het Belgische opleidingssysteem heel ingewikkeld is en dat het moeilijk is om vergelijkingen te maken omdat het tijdens de opleiding mogelijk is om van model te veranderen. De Minister wil het systeem vereenvoudigen, zodat er één basisopleiding zou zijn, gevolgd door een periode van begeleid rijden.

De heer Pelckmans overloopt vervolgens alle aanbevelingen van de werkgroep en legt ze ter goedkeuring voor aan de FCVV:

ALGEMEEN

Aanbeveling 1

De FCVV beveelt aan dat, naast de twee voorgestelde opleidingsmodellen, een volledig professioneel model wordt voorzien dat, vanaf de leeftijd van 18 jaar, een snellere toegang tot het rijbewijs biedt.

Voor de heer Popelier zou dit een terugkeer naar de huidige situatie betekenen!

Er ontspint zich een discussie over het feit dat het volledig professioneel model een uitzondering zou moeten zijn, maar momenteel stelt men vast dat model 2, dat eveneens een uitzondering moest zijn, dit in de praktijk niet is.

Dit volledig professioneel model zou rekening houden met de maatschappelijke realiteit, maar is het wel nodig om het in te voeren terwijl het in model X ook mogelijk is om uitsluitend beroep te doen op een professionele instructeur?

De heer Popelier stelt een minder categorieke formulering van aanbeveling 1 voor en suggereert bijvoorbeeld: "De FCVV beveelt aan om de mogelijkheid te bestuderen om... .."

De heer Derweduwen stelt voor dat de FCVV zou aanbevelen om de verschillende mogelijkheden van rijopleiding van dichtbij op te volgen. Daarom zouden de database rijbewijzen en de ongevallendatabase samengevoegd moeten worden, wat onmogelijk lijkt vanwege de "slechte staat" van het Centraal Bestand Rijbewijzen.

De heer Auwaerts antwoordt dat het probleem niet voortkomt van de gegevensbank rijbewijzen, maar van de onmogelijkheid om twee bestanden met elkaar te vergelijken, waarbij het ene voorzien is van namen (rijbewijs) en het andere niet (ongevallen). Moest de politie het rijbewijsbestand meer gebruiken, dan zouden de gemeenten meer gemotiveerd zijn om het up te daten.

Na uitvoerige bespreking, gaat de FCVV akkoord met aanbeveling 1, op voorwaarde dat ze minder categoriek geformuleerd wordt, zoals de heer Popelier voorstelde.

In een reactie op het ontwerp-verslag verzet de heer Van Coillie zich tegen de afzwakking van de formulering van aanbeveling 1.

THEORIE-EXAMEN

Aanbeveling 2

De FCVV beveelt aan dat, na 3 mislukkingen op het theorie-examen, de kandidaat een periode van minimum 1 maand in acht moet nemen, vooraleer hij/zij opnieuw aan het examen mag deelnemen.

Bepaalde leden vinden dat er een opleiding moet worden opgelegd, zoals het geval was vóór 1 augustus 2004. Men ziet immers het nut niet in van deze termijn van 1 maand.

Een voorstel wordt gedaan om deze termijn te verlengen tot 3 maanden, teneinde druk uit te oefenen op de kandidaat en om hem tot studeren aan te zetten.

Tevens wordt benadrukt dat de afschaffing van verplichte cursussen zal leiden tot de verdwijning ervan.

De heer Popelier benadrukt dat er in de toekomst cursussen zullen worden gegeven in het Nederlandstalige onderwijs.

De meerderheid van de aanwezige leden van de FCVV gaan akkoord met aanbeveling 2.

SCHOLING MET VOORLOPIG RIJBEWIJS MODEL 3

Aanbeveling 3

De FCVV stelt vast dat de scholing met voorlopig rijbewijs model 3 zich in de meeste gevallen afspeelt in een familiale context.

Wanneer de kandidaat beroep doet op een begeleider die niet uit de familiale kring afkomstig is en die vergoed wordt voor zijn prestaties, beveelt de FCVV aan dat deze begeleider aan bijkomende voorwaarden dient te beantwoorden, waaronder het verplicht bijwonen van een opleiding 'begeleider categorie B'.

De heer Herbert merkt op dat deze aanbeveling niets te maken heeft met verkeersveiligheid, maar met concurrentie.

De heer Didier en de heer Auwaerts merken op dat betaalde scholing in Frankrijk enkel mogelijk is in rijsscholen.

Mevrouw De Boeck vindt dat de beperking betreffende het aantal kandidaten per begeleider niet moet opgeheven worden, want dit zou leiden tot semi-professionele begeleiders, zonder kwaliteitsgarantie, wat niet wenselijk is. Ze gaat akkoord met het principe om cursussen te ontwikkelen voor begeleiders (ouders), maar vindt niet dat deze verplicht moeten worden.

De heer Chiers wijst op het verschil tussen de twee gemeenschappen: in Vlaanderen is de begeleider vaak een familielid, terwijl er in Wallonië jammer genoeg een netwerk van semi-professionelen is ontstaan.

Voor de heer Herbert is het feit dat iemand een familielid is geen garantie op kwaliteit.

De heer Pelckmans stelt voor dat men de beperking van 1 x begeleider per jaar behoudt, behalve voor ouders.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Bekaert betreffende het slaagpercentage voor de test op de openbare weg naargelang het gevolgde opleidingsmodel, deelt de heer Vanbroeckhoven mee dat, wanneer de eerste 2 pogingen worden beschouwd, de modellen 1, 2 en 3 vergelijkbare slagingspercentages hebben en dat de leervergunning een hoger slagingspercentage heeft.

De heer Deblaere vindt dat er in de algemene voorwaarden voor de begeleider zou moeten staan dat men nooit vervallen verklaard mag geweest zijn.

Het probleem is dat, wanneer een bestuurder levenslang vervallen verklaard is, dit vermeld wordt op het rijbewijs, maar niet in het strafregister. Als de bestuurder zijn rijbewijs verliest, dan zal de vermelding niet op het vervangende rijbewijs komen.

De heer Van Ausloos pleit voor een "strafregister voor de bestuurder". Er moet een gegevensbank komen met de intrekkingen en vervallenverklaringen.

Inzake de voorwaarden voor de begeleider, spreekt de FCVV zich uit voor het behoud van de "6 jaar rijbewijs" in plaats van de voorgestelde "4 jaar".

Tot besluit gaat de FCVV niet akkoord met aanbeveling 3 betreffende de opleiding voor de begeleider die niet uit de familiale kring afkomstig is. Ze beveelt aan om alle huidige voorwaarden voor de begeleider te behouden, met inbegrip van 1 x begeleider/jaar, behalve voor ouders.

De FCVV beveelt aan dat een werkgroep de mogelijkheden zou onderzoeken om de kwaliteit van de vrije opleiding te verbeteren (omkadering van de begeleider).

SCHOLING MET VOORLOPIG RIJBEWIJS MODEL X

Basisopleiding

Aanbeveling 4

De FCVV beveelt aan dat de inhoud van de basisopleiding (min. 6u) nader wordt gespecificeerd.

De heer Herbert vraagt waarom men van 10 naar 6 u is overgestapt en wenst ook te weten of het model X een Europees concept is.

De heer Popelier antwoordt dat het gebaseerd is op buitenlandse ervaringen.

De heer Auwaerts merkt op dat men zich op Europees niveau bezighoudt met de examens, maar niet met de opleiding.

Landen zoals Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, nemen nieuwe initiatieven, die gericht zijn op de invoering van het rijden met een begeleider en van een gestructureerde vrije opleiding.

Algemeen wordt aangenomen dat er ongeveer 100 uren rijervaring nodig zijn (met beroepsinstructeur of begeleider) en dat de opleiding vroeg moet beginnen, zodat de kandidaat niet gestraft wordt door dit hoge aantal uren.

In Nederland en in het Verenigd Koninkrijk is er geen verplicht wettelijk minimum voor het aantal cursussen, in Frankrijk moeten er in het logboek 3.000 afgelegde kilometers genoteerd zijn.

De ongevallen vinden hoe dan ook zelden plaats tijdens de periode van begeleid rijden, maar eerder tijdens de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs.

De heer Van de Velde vindt dat de begeleider slechts aanwezig zou moeten zijn bij de laatste 2 uren van de 6 uur durende basisopleiding. De andere leden van de FCVV vinden dat hij moet aanwezig zijn bij de volledige 6 uren.

De FCVV gaat akkoord met aanbeveling 4. Mevrouw De Boeck onthoudt zich.

(Opmerking :

Omdat het moeilijk is om het tijdsschema te respecteren, schrapt de Voorzitter het punt "Voorstelling van de resultaten van de gedragsmetingen snelheid 2004 en van de attitudemetingen 2004" van de agenda, dit punt zal behandeld worden op een latere vergadering.)

Rijsimulator

Aanbeveling 5

De FCVV stelt dat meer ervaring en onderzoek m.b.t. het gebruik van de rijsimulator in de praktijkopleiding voor cat. B, in de Belgische context, noodzakelijk is.

De FCVV beveelt aan dat het gebruik van de rijsimulator in de reglementering wordt opgenomen, maar meent dat onvoldoende argumenten voorhanden zijn om reeds in de beperkte basisopleiding tijd te voorzien voor de simulator, die ten koste gaat van de praktijkopleiding in het voertuig.

De heer Van de Velde vraagt hoe 20 min rijsimulator gelijk kan staan met 1 u praktijkopleiding.

De heer Pelckmans antwoordt dat ervaringen van TNO aantonen dat de rijsimulator voor bepaalde risicosituaties ('s nachts, bij regen, ijzel...) en voor het leren inschatten van risico's

een intensievere opleiding biedt. Wat het starten, het veranderen van versnelling, etc. betreft, is de bijdrage van de simulator eerder gering.

De heer Auwaerts wijst erop dat men, om “simulatorziekte” te vermijden, het gebruik ervan moet beperken tot maximum 10 à 15 minuten, en dat men aanraadt om te beginnen met 5 minuten.

De heer Popelier antwoordt hierop dat niet iedereen ziek wordt door de simulator en dat beginnende bestuurders hier geen last van hebben.

De heer Vanbroeckhoven geeft een samenvatting van de voordelen van de simulator, uiteraard op voorwaarde dat die van goede kwaliteit is:

- intensieve training is mogelijk voor bepaalde situaties
- geen impact op de mobiliteit
- positief voor het milieu
- verhoogt de leercapaciteit doordat er geen risico voor schade is

De heer Herbert meent dat men geen tijd kan besteden aan simulatoropleiding in de beperkte basisopleiding. Hij vindt tevens dat men geen ervaring kan opdoen inzake het gebruik van de simulator, als deze niet wordt opgenomen in de opleiding.

De heer Popelier merkt op dat geen enkele autorijsschool zal investeren in een simulator als men de mogelijkheid om een simulator te gebruiken, niet opneemt in de wetgeving. Het gebruik ervan moet dus als mogelijkheid voorzien worden in de inhoud van de opleiding.

De FCVV gaat akkoord om het gebruik van de rijimulator bij de rijopleiding op te nemen in de reglementering. Aanbeveling 5 moet minder negatief geformuleerd worden, zo moet de nadruk gelegd worden op het positieve advies van de FCVV over het principe van het gebruik van de simulator, gezien de voordelen die dit biedt, en op de noodzaak om technische kwaliteitseisen in te voeren en om de inhoud van de simulatorsessies te definiëren.

Oefenen met begeleider fase 1

Aanbeveling 6

De FCVV beveelt aan dat voorzien wordt in een controle-instrument, dat enige zekerheid biedt m.b.t. de duur en de inhoud van de verstrekte praktijkopleiding, in de fase voorafgaand aan de evaluatietest.

De FCVV gaat akkoord met deze aanbeveling, maar vraagt om toe te voegen dat ze een minimum van 10 uur rijopleiding met begeleider nodig vindt.

Evaluatietest

Aanbeveling 7

De FCVV gaat akkoord met de invoering van een evaluatietest. De FCVV beveelt aan dat ook de kandidaten die de vrije opleiding volgen in de mogelijkheid moeten gesteld worden om een evaluatietest te kunnen afleggen.

De FCVV beveelt aan dat de evaluatietest niet verplicht wordt opgelegd en verklaart zich akkoord met de voordelen die, volgens het ontwerp, aan de kandidaat die de evaluatietest heeft afgelegd, worden toegekend.

Daarnaast beveelt de FCVV aan dat:

- de proeven op privaat terrein worden geïntegreerd in de evaluatie op de openbare weg
- wanneer de evaluatietest voortijdig wordt stilgelegd, geen voordelen worden toegekend;
- de evaluatietest wordt afgelegd in het examen centrum waar later het praktijkexamen wordt afgenomen

Versillende leden vragen zich af of het normaal is dat een kandidaat met een slechte evaluatie dezelfde voordelen heeft als een kandidaat met een goede evaluatietest.

De meerderheid van de leden vindt dat ook de kandidaten die de vrije opleiding volgen in de mogelijkheid moeten gesteld worden om een evaluatietest te kunnen afleggen.

De leden zijn echter niet eensgezind over het verplichte of facultatieve karakter van deze test, ongeacht het net.

De voorzitter van de FCVV onderbreekt de besprekingen en stelt het vervolg van de debatten en de besluiten uit tot de namiddag.

Lunch

De FCVV gaat akkoord met aanbeveling 7. Ze vindt dat men een facultatieve evaluatietest moet invoeren voor beide netten. De inhoud van deze evaluatietest zou moeten bepaald worden. Deze evaluatietest zou dezelfde voordelen moeten opleveren voor beide netten. De FCVV beveelt aan dat een werkgroep de mogelijkheid bestudeert om gevolgen in te voeren voor kandidaten met slechte tests.

RIJBEWIJS OP PROEF

Aanbeveling 8

De FCVV vindt dat de invoering van een rijbewijs op proef een belangrijk aspect vormt voor de hervorming van de rijopleiding.

De FCVV stelt dat het louter verlengen van het rijbewijs op proef, na het begaan van bepaalde overtredingen en misdrijven, een onvoldoende bestraffing is.

Daarnaast stelt de FCVV vast dat zich een aantal problemen stellen bij de praktische uitvoering van het rijbewijs op proef.

De FCVV beveelt daarom aan dat een specifieke werkgroep de problematiek die verband houdt met de invoering van een rijbewijs op proef inventariseert en hierover concrete aanbevelingen formuleert.

De Voorzitter van de FCVV stelt voor dat een werkgroep zich zou uitspreken over de bijkomende voorwaarden die eventueel zouden kunnen worden opgelegd tijdens de periode van het rijbewijs op proef:

-alcoholgehalte max. 0,2 in plaats van 0,5 (beperking goedgekeurd in het dossier van de SGVV)

-het aantal passagiers beperken

-beperkingen inzake het rijden tijdens weekendnachten

Hij vindt dat de periode van 1 jaar zou kunnen worden uitgebreid tot 2 jaar.

Hij stelt voor om al deze elementen grondiger te bestuderen in een werkgroep.

De heren Chiers en Vanbroeckhoven vinden dat er niet teveel beperkingen moeten zijn gedurende de periode van het rijbewijs op proef. De beperkingen mogen niet in de aanbevelingen voorkomen, maar moeten behandeld worden in een werkgroep.

De FCVV gaat akkoord met aanbeveling 8 en met de oprichting van een werkgroep om de problematiek van het rijbewijs op proef te bestuderen

Bespreking en goedkeuring van de aanbevelingen van de werkgroep “Daytime Running Lights” (voorzeten door Johan Van Vooren)

De heer Nicolas Lemaire stelt de werkzaamheden van de werkgroep voor.

De heer Popelier vraagt of er geen Europese initiatieven bestaan in dit domein.

De heer Auwaerts antwoordt dat de discussie hieromtrent al jarenlang aan de gang is. Studies van het SWOV leverden positieve conclusies op, die echter tegengesproken worden door sommigen. Een tegenargument is vaak het verhoogde brandstofverbruik.

De zwakke weggebruikers zijn tegen, omdat ze vrezen voor een negatief effect.

Hij is verbaasd dat de tabel aangeeft dat motorvoertuigverlichting overdag ingevoerd is in 18 landen. De begrippen “verplichten” en “aanbevelen op vrijwillige basis” mogen niet met elkaar verward worden.

De heer Van Vooren antwoordt dat de kosten/batenanalyse rekening houdt met het gestegen verbruik. In de tabel gaat het wel degelijk om een verplichting.

De vertegenwoordigers van de zwakke weggebruikers in de FCVV zijn geen voorstander van MVO (motorvoertuigverlichting overdag). Tweewielers vrezen dat ze het voordeel dat ze beter gezien worden dankzij hun lichten zullen verliezen en voetgangers vrezen dat autobestuurders zullen denken dat ze beter zichtbaar zijn, en dus minder defensief zullen rijden. Deze bekommernis geldt vooral in het geval van kinderen.

Volgens de heer Matthys heeft geen enkele studie de impact van MVO op de zwakke weggebruikers voldoende bestudeerd. De studie van Perlot en Prower stelt de resultaten van de studies die zich in positieve zin uitlaten over MVO, in vraag. Het is heel moeilijk om de effecten van MVO exact te bepalen.

Het ene land is bovendien het andere niet en het is vaak moeilijk om te vergelijken (bijv. aantal motorrijders in het verkeer).

De heer Van Coillie vindt dat, zoals de heer Popelier reeds opmerkte, er niets voorzien is op Europees niveau, en dat er dus verschillen zijn in de toepassingsmodaliteiten in de landen die MVO reeds invoerden. Er zou eenvormigheid moeten komen op Europees vlak.

Hij vraagt zich ook af wat er gebeurt als bepaalde weggebruikers hun lichten aansteken en andere niet.

De heer Herbert verkiest een voertuiggerelateerde in plaats van een gedragsgebonden maatregel.

De heer Vanbroeckhoven benadrukt dat ETSC aanbeveelt om MVO te gebruiken en vindt dus dat België dit ook moet aanbevelen.

De heer Derweduwen vindt dat men een pilootproject van bijvoorbeeld 6 maanden moet lanceren, zoals het geval is in andere landen, die trouwens vervolgens de maatregel hebben bekrachtigd, om na te gaan of dit een positief resultaat oplevert.

De heer Herbert vraagt zich af hoe men exact de effecten van motorvoertuigverlichting zal kunnen bepalen.

De heer Matthys:

-stelt zich dezelfde vraag.

-wijst de leden op een belangrijk feit: de studies die de doeltreffendheid van de maatregel aantoonde, vonden plaats in landen waar het voor motoren voordien niet verplicht was om overdag hun lichten in te schakelen. De maatregel werd dus ingevoerd voor alle weggebruikers tegelijkertijd, wat uiteraard een positief resultaat heeft gehad.

-vindt dat, moest er ondanks alles een proefproject gelanceerd worden in België, dit 1 jaar zou moeten duren.

-vindt dat de politie niet uitgerust is voor dit soort tellingen.

-vindt dat, als bij het proefproject gebruik gemaakt wordt van de dimlichten, dit niet representatief zou zijn voor het resultaat dat men zou bekomen met MVO.

De heer Rouffaert wijst erop dat het aantal slachtoffers moet afnemen over de hele lijn, maar dat het aantal slachtoffers ook zou moeten dalen voor alle weggebruikerscategorieën afzonderlijk.

De heer Derweduwen wijst op de positieve conclusies betreffende de zwakke weggebruikers op pagina 9 van het verslag van de werkgroep. Hij staat echter open voor de opmerking van de heer Matthys betreffende de studies. Het zou interessant zijn om na te gaan of de motorrijders in de landen waar de studies werden gerealiseerd, reeds vóór de verplichte invoering van MVO verplicht waren om hun lichten overdag aan te steken.

De heer Matthys wijst erop dat tests in Frankrijk teleurstellend bleken en dat het gebruik van MVO afneemt. Er werd beslist om de test met 6 maanden te verlengen.

Op vraag van de voorzitter van de FCVV, brengen de leden hun stem uit over twee punten:

1) Akkoord over het principe van de invoering van DRL:

-6 personen stemmen voor (mevrouw Lenotte en de heren Auwaerts, Caelen, Derweduwen, Herbert en Vanbroeckhoven)

-1 persoon stemt tegen (de heer Matthys, die vraagt om, moest de maatregel toch ingevoerd worden, hier bepaalde voorwaarden aan te koppelen)

-5 personen onthouden zich (mevrouw De Boeck, de heren D'haese, Dhollander, Rouffaert en Van Coillie)

Mevrouw Lenotte verlaat de zitting.

2) Akkoord voor het proefproject:

-2 personen stemmen voor (de heren Auwaerts en Derweduwen)

-7 personen stemmen tegen (mevrouw De Boeck, de heren Caelen, D'haese, Dhollander, Herbert, Vanbroeckhoven et Van Coillie)

-2 personen onthouden zich (de heren Rouffaert en Matthys)

De heer Derweduwen dankt de leden en sluit de zitting.