



BIVV – FCVV

**Plenaire vergadering FCVV
Brussel – FOD Mobiliteit en Vervoer (City Atrium)
op 27 oktober 2010 van 9:00 tot 13:00**

De voorzitter, Martin Van Houtte, afgevaardigd bestuurder van het BIVV, verwelkomt de aanwezigen.

De agenda wordt goedgekeurd.

De opmerkingen op de werkgroepverslagen werden verwerkt. Deze verslagen worden goedgekeurd.

Het verslag van de plenaire vergadering van 27 mei jl. zal ter goedkeuring worden voorgelegd op de volgende plenaire vergadering (30 november 2010).

Op 20 december 2010 wordt dan de laatste plenaire bijeenkomst voor dit jaar gepland.

A. Tabel met verkeersveiligheidsindicatoren

Een tabel met basisindicatoren voor het opvolgen van de verkeers(on)veiligheid wordt voorgelegd en toegelicht door Peter Silverans van het Observatorium voor Verkeersveiligheid.

Enkele besluiten op basis van de verkeersveiligheidsgebonden gedragsmetingen :

- Het rijden onder invloed is vooral een probleem tijdens de weekendnachten. Sinds 2003 wordt geen evolutie meer vastgesteld.
- De verplichting om de autogordel te dragen, wordt steeds beter nageleefd. In 2003 zegden 56 % van de respondenten de gordel te dragen, terwijl nu 85 % zegt dit te doen.
- Voor wat het snelheidsgedrag betreft is er weinig evolutie vast te stellen.

Karel Van Coillie vraagt of het rijden onder invloed slaat op alle bestuurders of alleen op autobestuurders. Dit wordt tegen de volgende vergadering uitgeklaard.

Het snelheidsgedrag wordt gemeten bij alle bestuurders op een welbepaalde plek, en dit voor zover zij niet gehinderd worden bij hun snelheidskeuze. Dit verklaart meteen ook waarom het aantal overtreeders zo hoog ligt.

Deze metingresultaten slaan op de snelheidsregimes 50, 70 en 90 km/u.

Rudi Wagelmans benadrukt dat in een zone 30 verwacht wordt dat de wegbeheerder de weginfrastructuur aanpast in functie van dit snelheidsregime. Alleen in zo'n aangepaste wegomgeving acht de politie het zinvol om de snelheid te controleren.

B. Bespreking synthesesetabel met de kortetermijnmaatregelen uit de werkgroepen

1. INLEIDING

Alleen die maatregelen met minstens 2 stemmen (= ondersteund door 2 organisaties) werden in de tabel opgenomen. De werkgroepverslagen vermelden daarentegen alle voorgestelde maatregelen. De tabel is dus het resultaat van een eerste selectie.

Er mochten in de werkgroepen door iedere organisatie slechts 4 à 5 maatregelen opgesomd worden. Een aantal maatregelen werd al eerder beslist door het beleid en komt er aan. Meer algemene aanbevelingen, zoals een verschuiving in de vervoerwijzekeuze – die inderdaad meehelpt om de verkeersveiligheid te verbeteren - , werden niet opnieuw gesteld. Niet alle maatregelen staan op zichzelf, interacties kunnen erg belangrijk zijn. Al deze randvoorwaarden en opmerkingen worden in de inleiding van het rapport opgenomen.

De voorzitter stelt voor om al de maatregelen uit de tabel te bespreken, waarbij eenvoudige maatregelen gewoon ter kennis worden genomen, en de veelomvattende maatregelen becommentarieerd worden. Gelet op de hoeveelheid opgesomde maatregelen blijven alle maatregelen zonder onderscheid behouden; er wordt niet meer geprioritiseerd. Deze werkwijze wordt aanvaard.

In het verslag hieronder worden dus alleen de becommentarieerde maatregelen vermeld. De volledige tabel van maatregelen bevindt zich in bijlage.

2. “EDUCATION”-MAATREGELEN

2.1. Rijopleiding in fazen voor jonge bestuurders

- Koen Ricour vraagt of hier een brede rijopleiding bedoeld wordt, eerder dan een opleiding om een rijbewijs te verkrijgen. Beschikken we hierbij over goede referentiedocumentatie ?
- Jacques Quoirin verwijst naar de noodzaak om de rijopleiding, het rijexamen en de permanente navorming goed te integreren. Er bestaat goede literatuur uit Nederland. Hij zal referenties overmaken.
- Bernard Dehaye stelt dat de verkeersopleiding die het rijbewijsgebeuren lang voorafgaat, erg belangrijk is. Reeds in de basisschool doen leerlingen fundamentele kennis op, zij leren op dat moment al omgaan met vrij complexe verkeerssituaties. Concreter, een fietser moet reële situaties leren beheersen.
- Geert Popelier meent dat we hier moeten mikken op een algemene rijopleiding, die ruimer is dan de opleiding die gegeven wordt om een rijbewijs te behalen.

- In een mensenleven evolueer je in het verkeer, stelt Greta Remy, je begint als stapper, later word je fietser en dan misschien bromfietser, enz. om uiteindelijk op het einde van je leven terug voornamelijk een stapper te worden. Het is daarbij belangrijk dat je in elke levensfase goed de risico's kunt inschatten die bij je verplaatsingswijze horen. Op bepaalde momenten zal de samenleving het nuttig achten om een gecertificeerde vaardigheid te vragen voor een bepaalde verplaatsingswijze. En daarenboven kan zo'n certificaat niet onbepaald geldig zijn.

- Tom Dhollander vraagt om de opleiding ruimer op te vatten dan alleen gericht op het rijden. En zoals rijopleiding hier bedoeld wordt, is het beter om van mobiliteitsopleiding te spreken. De voorzitter wijst op de bedoeling van de werkgroep die deze maatregel voorstelde : er wordt wel degelijk het leren autorijden bedoeld, maar deze rijopleiding moet inderdaad kaderen in een totale verkeersopvoeding.

Greta Remy beaamt dat de rijopleiding 1 stap is in een heel traject, terwijl deze rijopleiding op zich ook nog in verschillende stappen opgedeeld wordt.

- Theo Beeldens meent dat jongeren tot 6 jaar, die voortdurend met de auto gevoerd worden, een verkeerde basis meekrijgen.

- Marc Vansnick vraagt om de materie te homogeniseren en te structureren met de beschikbare documentatie. Er moet rekening gehouden worden met het reeds geleverde werk, dat moet dienen als bredere inkadering. Verkeersopvoeding is nodig gedurende een heel mensenleven; dit zou in het eindrapport moeten aan bod komen in een apart kadertje.

2.2. Attitudevorming – sociale competenties verwerven – hoffelijkheid in het verkeer

- Jacques Quoirin belooft een aantal rapporten over dit thema door te sturen.

- Tom Dhollander benadrukt dat correcte attitudeverwerving nodig is voor mensen van alle leeftijden en voor alle weggebruikers, dus niet alleen voor bestuurders.

- De voorzitter herinnert eraan dat de besproken maatregel specifiek bedoeld is voor jonge bestuurders. Hun ouders spelen hierbij natuurlijk ook een belangrijke rol.

- Greta Remy vraagt om het generieke belang van de "education"-maatregelen aan bod te laten komen in het eindrapport. De werkgroepen vermelden terecht educatie voor hun thema, maar educatie heeft ook een overkoepelend belang.

2.3. Opleiding motorrijders : voortgezette opleiding – aangepaste opleiding voor nieuwe motorrijders – vorming voor rijbewijs B houders voor 1989 – vervolmaking

- Theo Beeldens verzet zich hevig tegen deze voorgestelde maatregelen. Hij waarschuwt voor een foute interpretatie van de ongevallencijfers, in de zin dat de stijgende motordoden moeten gezien worden in de context van het toenemende aantal motorrijders. Ook mag men de motorrijders niet steeds de schuld geven van ongevallen, hij meent dat 70 % van de motorrijders die bij een ongeval betrokken raken niet in fout zijn. Verder relativeert hij de rol van opleidingen door naar hun commerciële dimensie te verwijzen.

De voorzitter herinnert eraan dat er veel motorrijders hebben deelgenomen aan de betrokken werkgroep; zij trachten gewoon naar de efficiëntste maatregelen te zoeken om het aantal dodelijke ongevallen bij motorrijders te verminderen.

- Karel Van Coillie verdedigt de noodzaak om onderzoek te voeren naar de ongevalleerzaken; we weten te weinig hoe ongevallen tot stand komen. Bijkomende oplossingen moeten steeds betaalbaar blijven voor de motorrijders.

De voorzitter bevestigt dit en geeft toe dat er veel giswerk gebeurt, maar in dit kader van de Federale Commissie gebeurt dat toch door specialisten.

- Pierre Laoureux : voor motorrijders die overgaan van lichtere naar zwaardere modellen, is een bijkomende opleiding nodig.

- Stijn Vancuyck : aangeleerde vaardigheden zijn niet steeds een garantie voor veilig rijgedrag. Navorming kan helpen, maar deze hoeft niet verplicht gemaakt te worden. Screenings zijn beter, zij leren de motorrijder zijn gebreken kennen zodat hij (vrijwillig) tot een bijkomende opleiding kan beslissen.

- Bernard Dehaye verwijst naar de noodzaak voor motorrijders om de opgelegde snelheidsbeperkingen na te leven.

Waarop Stijn Vancuyck antwoordt dat men motorrijders niet te snel mag verdenken hardrijders te zijn; hij is er zich wel van bewust dat deze opvatting wel degelijk leeft bij het publiek.

- De voorzitter ziet vele overheden die motorrijders als belangrijke doelgroep beschouwen, denk maar aan de VN, EU, FOD Mobiliteit en Vervoer, ... We moeten ernaar streven dat onze aanbevelingen uitgevoerd worden in functie van het beleid van alle betrokken overheden. Er is ook onderbouwing nodig om onze maatregelen verder te ontwikkelen; er moeten programma's opgezet worden om meer kennis te verwerven. Dit wordt vermeld in de inleiding.

- Theo Beeldens : er zitten in de werkgroep maar 10 % echte motorrijders, maar verschillende werkgroepleden hebben wel belangen in de motorsector. De verzekeringsmaatschappijen beschikken over veel ongevalleengegevens. Zo werden er door de verzekeringsmaatschappijen 250 dodelijke motorongevallen geanalyseerd. Het is bijgevolg nuttig om een overeenkomst te sluiten met de verzekeringssector.

- Bruno Didier benadrukt dat de werkgroep constructief gewerkt heeft. Het aantal motordoden moet te allen prijze dalen; de vraag naar juridische verantwoordelijkheid in het ongeval is hierbij niet van belang. De werkgroep moet alle mogelijkheden om de veiligheid te verhogen overwegen. De werkgroep beschuldigt daarbij niemand.

Motorrijders, automobilisten, fietsers, enz. mogen nooit denken dat hen geen ongeval kan overkomen.

Men mag de statistische mogelijkheden van de verzekeringsmaatschappijen niet overschatten; in de dossiers zit doorgaans minder informatie dan in de processen-verbaal van de politie. Deze verzekeringsdossiers leren niets over de ongevalleerzaken.

Daarom is er nood aan een accidentologisch instituut dat onderzoek kan uitvoeren op de plaats van het ongeval en daarvoor specialisten kan inzetten; alleen statistieken leren onvoldoende. Het BART-onderzoek naar vrachtwagenongevallen heeft alle beschikbare gegevens over 150 ongevallen bestudeerd, en toch wordt er weinig nieuws uit geleerd.

2.4. Rijbewijs in stappen – aanpassing rijexamen – evaluaties – hervorming van de rijopleiding

- Bruno Didier : wanneer men net zijn rijbewijs gehaald heeft, zit men in een risicovolle periode. Nieuwe rijbewijstitularissen hebben 4 à 5 maal meer ongevallen. Daarom moeten we proberen om de kersverse rijbewijsbezitter progressief bloot te stellen aan de verkeersrisico's. Maatregelen zoals een verbod om passagiers te vervoeren of om tijdens weekendnachten te rijden, kunnen bijvoorbeeld nuttig toegepast worden tijdens de eerste maanden nadat het rijbewijs behaald werd. Hierdoor kan de beginnende bestuurder geleidelijk aan de nodige rijervaring opdoen zonder daarom in de meest gevaarlijke situaties te rijden (bv. de weekendnachten).

- Yves Fobelets : heeft deze grotere ongevalsgevoeligheid te maken met een gebrek aan rijervaring of met de jonge leeftijd ?

Bruno Didier meent dat er een belangrijke samenhang is met de jonge leeftijd. Er bestaat zoiets als leeftijdsgebonden gedrag. Meisjes en jongens hebben een verschillende risicoperceptie terwijl ze allebei wel even onervaren zijn als beginnende chauffeur.

- Jacques Quoirin : elke fase heeft zijn eigen risicoperceptie. Men neemt vaak risico's zonder deze alsdusdanig te herkennen. Daarom is het aanbevolen om een rijbewijs in fazen toe te kennen.

- Geert Popelier verwijst naar de Nederlandse ervaringen met het rijbewijs in stappen. Ook in Duitsland bestaan er plannen om een rijbewijs in stappen in te voeren.

- Marc Vansnick meent dat Noorwegen het beste systeem van rijbewijs in fazen heeft. Waarop Jacques Quoirin aanvult dat het in Noorwegen dan ook 3 jaar duurt om een volwaardig rijbewijs te verwerven.

- Pierre Laoureux benadrukt dat de nodige technieken moeten aangeleerd worden en vooral dat men zijn gedrag moet leren aanpassen aan de verkeerssituatie waarin men zich bevindt.

- Karel Vancoillie meent dat de inhoud van de verschillende rijbewijsstappen nog onduidelijk is.

Waarop Jacques Quoirin antwoordt dat het gaat om : toegang tot het rijbewijs en om behoud van het rijbewijs (2 à 3 jaar na de verwerving van het rijbewijs wordt het behoud ervan geëvalueerd). Het gaat om een zeer complexe materie.

Waarop de voorzitter repliceert dat voor ons eindrapport alleen de grote oriëntaties en sommige belangrijke modaliteiten belangrijk zijn; sowieso moet het beleid de aanbevelingen omzetten in praktische maatregelen die verdere verfijning zullen vergen.

Koffiepauze van 10:40 tot 11:10

3. "ENFORCEMENT"-MAATREGELEN

Alle maatregelen, vermeld in het overzicht, worden overlopen. Sommige ervan worden meer in detail besproken:

3.1. Automatisering van controles en afhandeling – administratieve afhandeling – nummerplaat aansprakelijkheid

- Karel Van Coillie : het is belangrijk om recidivisten strenger te bestraffen, maar daarvoor moet met zekerheid geweten zijn dat dezelfde persoon opnieuw dezelfde overtreding begaat. Nummerplaat aansprakelijkheid is niet hetzelfde als aansprakelijkheid van de chauffeur; de eerste laat niet toe om recidivisten op te sporen.

De voorzitter herinnert eraan dat in dit verband de nadruk ligt op 'snelheid' als basis voor het onveiligheidsprobleem.

Karel Van Coillie antwoordt dat er het best gecontroleerd wordt op gevaarlijk verkeersgedrag, zoals bv. agressief rijgedrag.

- Bernard Dehaye gaat akkoord met algemeen verspreide snelheidscontroles. Snelheid veroorzaakt heel wat problemen voor de fietsers, zeker binnen de bebouwde kom. Ook fietsers en voetgangers moeten gecontroleerd worden, maar daarbij mag niet vergeten worden dat deze weggebruikers niet steeds een rijbewijs bezitten. Er moet ook gedacht worden aan de allochtonen die in hun herkomstland nooit ons verkeersgedrag aangeleerd hebben. En de controlerende politie heeft de mogelijkheid om een proces-verbaal van waarschuwing op te stellen. Zo'n pv heeft een educatieve waarde.

- Rudi Wagelmans stelt dat nummerplaat aansprakelijkheid geen probleem oplevert om recidivegedrag te bestraffen, want artikels 67bis en 67ter (Wet op de Politie over het Wegverkeer) stellen dat bij een auto van een natuurlijke persoon de nummerplaat houder als overtreder vermoed wordt en dat bij een rechtspersoon de identiteit van de bestuurder moet kenbaar gemaakt worden.

- Tom Dhollander : handhaving is locatiegebonden. Woongebieden moeten zeker beschermd worden, denk maar aan parkeren op het trottoir e.d.m.

Waarop de voorzitter eraan herinnert dat we zoeken naar maatregelen met een maximale effectiviteit inzake het verminderen van het aantal ongevallen met dodelijke en gekwetste slachtoffers

Greta Remy vraagt om het belang van handhaven in woongebieden toch niet te onderschatten.

- Rudi Wagelmans : de prioriteiten werden al op het Interministerieel Comité voor Verkeersveiligheid bepaald. De lokale politie engageerde zich voor de 4 prioritaire thema's.

4. "ENGINEERING"-MAATREGELEN

Alle maatregelen worden overlopen. De voorzitter vraagt naar opmerkingen.

In het domein 'Engineering', tzt. van voertuigtechniek en weginrichting, is er nog zeer veel mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.

- Tom Dhollander : wegencategorisering is erg fundamenteel want vanuit de functie van een weg en het gebruik dat van een weg gemaakt wordt, moet de vormgeving bepaald worden. Er is meer aandacht nodig voor voetgangersinfrastructuur, of nog ruimer, voor de kwaliteit van de publieke ruimte.

Op zebrapaden gebeuren nog altijd veel ongevallen; een doordachte inrichting en goede zichtbaarheid zijn van cruciaal belang.

De voorzitter verwijst naar het dwingende karakter van het soort infrastructuur dat werd voorgesteld voor oversteekplaatsen. Ook werd gesteld dat het al zeer veel zou opleveren als de bestaande gedragsregels zouden worden toegepast.

- Bernard Dehaye : voetgangersoversteekplaatsen over 2 rijstroken zijn zeer gevaarlijk. Een goede inrichting moet dit gevaar uit de wereld helpen.

De voorzitter meent dat er op ongevalsplekken veel anomalieën vastgesteld kunnen worden. Daarom moet de ongevalsplek geanalyseerd worden en moeten anomalieën zo snel mogelijk weggewerkt worden.

- Yves Fobelets vraagt aandacht voor tegenstellingen in de weginrichting. Zo bestaat er een tegenstelling tussen motorvriendelijk ingerichte wegen (vergevingsgezinde weg voor motorfietsen) en vluchtheuvels voor voetgangers en fietsers.

- Theo Beeldens wijst erop dat MAG met het BIVV 6 jaar geleden motorvriendelijke maatregelen uitgewerkt heeft, die inmiddels door Vlaanderen in het Vademecum Motorrijders opgenomen werden. Hij zou deze maatregelen ook graag overgenomen zien door de andere gewesten.

- Marc Vansnick vraagt om het algemeen kader niet uit het oog te verliezen. De effecten van infrastructuur en voertuigtechnologie zijn zeer breed.

Zo moet bv. de scheiding van verschillende vervoersmodi genuanceerd benaderd worden.

Vele van deze maatregelen behoren tot de gewestbevoegdheid, zodat er enige reserve moet gemaakt worden voor federale uitspraken op dit vlak.

De voorzitter geeft aan dat de gewesten ook vertegenwoordigd zijn in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, zodat de bevoegdheidsopdeling in deze commissie geen rol mag spelen. Verder hoefden de werkgroepen geen rekening te houden met wat al in de pipe line van het beleid zit; hiernaar zal ook worden verwezen in de inleiding.

- Greta Remy ziet de wegencategorisering als een rode draad doorheen het wegenbeleid. Er bestaan verschillende vademeca met aanbevelingen. Maar de wegbeheerder heeft bijna nooit een onbeperkte vrijheid om deze regels toe te passen. Op basis van het gezond verstand worden inrichtingsmaatregelen geselecteerd die het risico minimaliseren voor een maximum aantal verkeersdeelnemers.

Een basisaangrijpingspunt is het gedrag van de weggebruikers in goede banen proberen te leiden. Dit is ook het geval bij het EU-Verkeersveiligheidsactieprogramma.

- Marc Vansnick herhaalt het belang van een algemeen kader en waarschuwt om niet in het anekdotische te vervallen. Zo blijft er bv. nood aan een aanpak van de zwarte punten en aan het uitwerken van fietsnetwerken.

- Bernard Dehaye meent dat wat opgaat voor Vlaanderen niet noodzakelijk in Wallonië moet toegepast worden.

5. "DATA COLLECTION"-MAATREGELEN

Oprichting van een instituut voor accidentologie

- Er bestaat een nota van het BIVV over het datacollection-thema, over het organiseren van een observatorium voor verkeersveiligheid, enz.

Peter Silverans verwijst in zijn uiteenzetting naar de documenten die opgesteld werden in het kader van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2002 en van 2007. Deze documenten bevatten aanbevelingen uit de internationale literatuur bv. met betrekking tot een diepteonderzoek van verkeersongevallen.

Miran Scheers verwijst naar alles wat reeds vroeger voorgesteld werd om de kwaliteit van de cijfergegevens te verbeteren. Deze maatregelen zijn nog steeds geldig. Er bestaat een werkgroep Statistiek die 4 maal per jaar vergadert. Hij voert de aanbevelingen uit van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Het evolueert allemaal erg traag op het vlak van een betere basisregistratie (ongevallenformulieren).

- De voorzitter pleit voor een pragmatische aanpak, waarbij desgevallend vaststellingen op ongevalsplekken onmiddellijk leiden tot aanbevelingen voor aanpassing van de weginfrastructuur.

- Bernard Dehaye vraagt of de obstakels voor het BART-opzet al geëvalueerd werden ?

Miran Scheers antwoordt dat dit niet het geval is. Er werd totnogtoe met afgesloten juridische dossiers gewerkt. Een onafhankelijke analyse ter plaatse bij een ongeval, blijft een probleem. Verder wordt de methode nog nader onderzocht: wat willen we precies weten over een pas gebeurd ongeval ? Is het nodig om ter plaatse te gaan ? Kunnen we bepaalde informatie beter via andere kanalen inzamelen?

- Tom Dhollander : het opzoeken van ongevalsoorzaken is één zaak. Maar even belangrijk is inzicht verkrijgen in het typegebruik van de weg (o.m. de diverse modi).

Vanuit het daadwerkelijk vastgestelde weggebruik kan het te verwachten ongevalleengebeuren ingeschat worden.

In een proefproject van de politiezone KLM worden alle schoolveiligheidszones op het grondgebied permanent gemonitord. Hieruit leert men het gebruik van de locatie kennen.

De voorzitter : we moeten inderdaad leren uit buitenlandse situaties en proefprojecten. We moeten wel de gebruikte methodologie in de gaten houden, want ze beïnvloedt de cijfers.

- Marc Vansnick : men spreekt over een instituut en over ongevalanalyse. Er is duidelijkheid nodig over wat we precies willen.

Karel Van Coillie : eerst bepalen wat we willen weten en vervolgens de daartoe benodigde gegevens opzoeken. Hoe zal dit in de aanbevelingen uitgewerkt worden ?

Greta Remy : het is hoog tijd om een systematische ongevalanalyse te organiseren. Het verzamelen van kennis zal ons sterker maken. Een instituut heeft het voordeel dat alle kennis samen zit en versnippering vermeden wordt.

- Yves Fobelets : naast het institutionele is het ook belangrijk om de tijd vast te leggen waarbinnen de gegevens moeten verwerkt worden. Momenteel wordt er vaak met te oude gegevens gewerkt. Daarenboven vergt ook de verwerking ervan tijd.

- Marc Vansnick : decennialang pleiten we al voor algemene ongevalstatistieken die verzameld worden door de politie. Nog steeds is de basis voor deze gegevensverzameling niet in orde.

Greta Remy meent dat de gegevens op een archaïsche wijze genoteerd worden. 50 % van de ongevallen zijn niet lokaliseerbaar. Ongevalanalyse is belangrijk, maar eerst moet de basisgegevensverzameling in orde gebracht worden.

De voorzitter : we moeten bijgevolg pragmatisch zijn bij het bepalen van de opdracht en de werkwijze van een organisatie die instaat voor de accidentologie. Wegens de dringendheid van dit probleem zullen onze beleidsaanbevelingen sterker geconcretiseerd moeten worden.

Miran Scheers : we weten vaak goed waar het misloopt in de procedure, het is niet alleen een informaticaprobleem (bv. administratieve besommeringen met de privacycommissie). We ondernemen stappen om de obstakels weg te nemen, en in afwachting van de resultaten ervan werken we met 'quick indicators'. De onveiligheidsbarometer zal in 2011 uitgebreid worden met méér doelgroepen, rekening houdend met de FCVV-werkgroepen.

Wat betekent 'betere registratie' precies ? Om in ons eindrapport een aanzet te kunnen geven, zouden alle leden ter zake hun wensen moeten formuleren. Op die manier weten we over welke cijfers de FCVV-werkgroepen willen beschikken in 2011.

6. WETGEVENDE MAATREGELEN

De verschillende maatregelen worden overlopen.

- Karel Van Coillie : een aantal jaren geleden oordeelde de FCVV dat het rijbewijs met punten geen prioriteit was. Touring is hier niet tegen, maar er is een databank nodig om recidive aan te pakken. Als zo'n databank zou bestaan, zouden de rechtbanken dit probleem zelfs direct kunnen aanpakken, zonder de hele administratieve organisatie op te zetten die nodig is voor een rijbewijs met punten.

- Yves Fobelets : enerzijds zegt men de wetgeving te willen uitbreiden en anderzijds wil men regels afschaffen; is dit geen contradictie ?

Karel Van Coillie : de inhaalregels zijn onduidelijk en ze worden niet gecontroleerd. Er is eerder meer duidelijkheid nodig.

- Marc Vansnick : sinds 2003 moeten er gordels in de autocars zitten; zij zijn daar nu dan ook allemaal mee uitgerust. Wettelijk is dit dus geregeld. Wellicht bedoelt men dat er meer controle moet zijn op het gordelgebruik in autocars ?

- Tom Dhollander : de zichtbaarheid van fietsers wordt al verzekerd door de verplichting om licht te voeren in het donker. Fluovesten verplichten ligt veel moeilijker.

Met het opleggen van zichtbaarheidsmaatregelen moet men opletten dat er geen aansprakelijkheidsverschuiving optreedt van de automobilisten naar de voetgangers en fietsers.

Fluo moet gepromoot worden, maar niet verplicht. Dit is een thema voor educatie. Ook op het Vlaamse Forum voor Verkeersveiligheid werd zo'n verplichting als contraproductief aangeduid.

Bernard Dehaye : fietslichten zijn vaak onvoldoende sterk; we moeten beter zichtbare fietslichten voorschrijven. Hij is niet tegen fietsplaten, maar twijfelt aan het nut omdat ze toch niet identificeerbaar zijn vanop afstand.

Bruno Didier vraagt waarom fluovesten voor fietsers als contraproductief betiteld worden.

Tom Dhollander verwijst naar de risico-aansprakelijkheid die nu steeds speelt voor de automobilist; het zou een slechte zaak zijn om terug meer aansprakelijkheid bij de niet-gemotoriseerde weggebruikers te leggen.

Bruno Didier vindt dat met fluo een directe maatregel kan worden genomen om een reëel probleem aan te pakken. Hiervan is snelle winst inzake het verminderen van het aantal dodelijke en gekwetste slachtoffers te verwachten. Zichtbaarheid is primordiaal; ze moet verbeterd worden. Dit doet niets af aan de objectieve aansprakelijkheid van de automobilist.

Karel Van Coillie weet dat de werkgroep fluo wilde verplichten voor kinderen tot een bepaalde leeftijd, in de hoop dat fluodracht via de kinderen algemene ingang zou vinden.

Pierre Laoureux : fluo zou meteen in kleding moeten ingewerkt worden.

- Bernard Dehaye : oorzaken van afleiding zoals GSM en MP3 zouden voor voetgangers en fietsers samen moeten aangepakt worden.

- Marc Vansnick vraagt of de vergadering voorstander is van fietsplaten.

Sommigen wijzen op de behoefte om fietsers in het verkeer te kunnen identificeren.

- Theo Beeldens : iedereen gebruikt de gsm. Waarom verwerpen de mensen bepaalde maatregelen massaal ? Ditzelfde is te verwachten voor de fluo-elementen.

12:20 – afronding van het debat over de inventaris van maatregelen.

C. Verdere afspraken

30/11/2010 – Plenaire vergadering met opmerkingen in rekening gebracht in de aanbevelingen en verdere aanpassingen.

20/12/2010 – Definitief document met de prioriteiten voor de komende 3 à 5 jaar.

12:30 – Afsluiting van deze vergadering. – Broodjesmaaltijd

MB-MVH, 25.11.2010.