



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
Verslag

Vergadering van 15 september 2008

Aanwezig:

P. Derweduwen, M. Scheers, Y. Fobelets, E. Caelen, M. De Meuter, B. Dehaye, J. Dekoster, J. Chiers, F. Herbert, J. Quoirin, K. Van Coillie, PJ Bertrand, Ph.Degraef, J. Chiers, J. Quoirin, P. D'haese, P. Deblaere(voormiddag), F. Ricour (namiddag), G. De Wilde, G. Popelier, J. Dekoster, I. Bruggeman, E. Steegmans, A. Meerkens, P. Lammar, F. Herbert, E. Machtelinckx (namiddag), D. Hendrichs(namiddag),

Verontschuldigd:

L. Van Ausloos, P. Kenis, S. Smoos, M. Deschutter,
R. Steenhouwer, B. Didier, L. Verkinderen, E. Debruyne, Y. Loyaerts

Uitgenodigd:

F. Toro, E. Dupont, Y. Casteels, F. Riguelle

Wonen de vergadering bij (BIVV):

F. Merckx, A. Ben Taouet (secretariaat)

1. Inleiding

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de zitting en heet de leden welkom.

Hij deelt mee dat M. de Boeck de Gezinsbond heeft verlaten en dat de naam van de nieuwe vertegenwoordiger nog niet bekend is. Hij deelt ook mee dat M. Toro het BIVV verlaat en bij de ULB zal werken. Het BIVV zal een oproep lanceren voor de vervanging van M. Toro.

De heer Derweduwen kondigt aan dat de WG Motorrijders zal voortgezet worden door de heer Popelier, verbindingsofficier bij de beleidcel van Staatsecretaris M. Schoupe, (Vice-voorzitter van de WG is de heer Hubaux van het BIVV). Binnen enkele dagen zal de eerste werkgroepvergadering plaatsvinden.

2. Opvolging van de werkzaamheden van de Taskforce

De Voorzitter houdt de FCVV op de hoogte van de werkzaamheden van de Task force, meer bepaald van de werkgroepen Communicatie, Handhaving en Infrastructuur, die tegen eind september een verslag moeten voorbereiden waarvan de conclusies zullen worden vermeld in een kadernota.

3. Opvolging van de aanbevelingen van de FCVV voor de Commissie Infrastructuur

De opvolgingstabel wordt voorgesteld door M. Toro.

4. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 21/05/2008

De heer Herbert deelt mee dat hij geen tekst belooft had zoals genoteerd in het verslag van de FCVV van 21 mei 2008.

Het verslag van 21 mei 2008 wordt goedgekeurd rekening houdend met de opmerking van de heer Herbert.

5. Belgisch observatorium voor de Verkeersveiligheid

De heer Derweduwen geeft het woord aan M. Scheers ivm het Observatorium waarbij M. Scheers de nodige uitleg verschaft bij de presentatie (zie bijlage).

De heer Deblaere vraagt zich af wie het observatorium zal financieren, en wie in het stuurcomité zal zetelen. De heer Derweduwen deelt mee dat het BIVV het observatorium zal financieren en dat tot 7 onderzoekers voltijds of deeltijds mee zullen werken aan het observatorium. De uitnodigingen voor het stuurcomité van het observatorium werden verzonden naar de mogelijke partners nl: de FOD Justitie, de FOD Mobiliteit, de FOD Economie, de Federale Politie, de VCLP, Assuralia en GOCA. Aan de bevoegde regionale ministers werd eveneens voorgesteld om een vertegenwoordiger aan te duiden.

De heer Herbert stelt dat niet alleen de ongevallen geanalyseerd zouden moeten worden, maar dat er binnen het Observatorium ook aandacht zou moeten worden besteed aan de gevolgen van verkeersongevallen.

De heer Dekoster deelt mee dat niet alles door de mensen van het BIVV moet gebeuren en dat er ook competente mensen zijn in de universiteiten. De heer Derweduwen vindt dit een goede opmerking en zal nagaan hoe een eventuele samenwerking kan opgebouwd worden.

De heer Deblaere betreurt dat er al publicaties worden uitgebracht terwijl het stuurcomité nog niet is samengekomen. De heer Derweduwen antwoordt daarop, dat het stuurcomité eerder een orgaan is met als doel de samenwerking te bevorderen dan wel het verbeteren van de publicaties.

De heer Bruggeman deelt mee dat er cijfers beschikbaar zijn op lokaal niveau, maar dat de definities verschillend zijn. Om bruikbare statistieken op nationaal vlak te bekomen is het gebruik van eenduidige definities nodig.

De heer Van Coillie vindt dat we verder moeten gaan met de botsingsmatrix en de scenario's die daarin werden opgenomen. M. Scheers zegt dat het de bedoeling is maar dat er in de huidige situatie niet verder kan gegaan worden dan wat er op het ongevallenformulier beschikbaar is. De heer Van Coillie is van mening dat het ongevallenformulier moet worden aangepast.

M. Scheers deelt mee dat het project AGORA (Exploitatie van verkeersveiligheidsstatistieken) beëindigd werd in 2004. De nieuwe ongevallenregistratie die daarin voorzien werd zou normaliter in 2006 geïmplementeerd worden. Tot op heden is dit echter nog niet het geval.

De heer Bruggeman zegt dat hij de codeboeken uit dit AGORA-project heeft geanalyseerd maar dat er nog veel aanpassingen zijn en dat er rekening mee moet worden gehouden dat de wetgeving ondertussen gewijzigd is. Dit betekent dat de voorgestelde registratie geactualiseerd moet worden.

De heer Derweduwen sluit dit hoofdstuk af.

6. Hervatting van de bespreking van volgende wetsvoorstellen

4-500 (Senaat): prioritaire voertuigen, ten opzichte van een rood licht

De heer Derweduwen zegt dat het niet mogelijk is, de ongevallen met prioritaire voertuigen te identificeren op basis van de VOF formulieren. Het is dus niet mogelijk het aantal ongevallen met prioritaire voertuigen te becijferen.

De heer Deblaere vindt dat het wetsvoorstel dat nu op tafel ligt te vaag geformuleerd is. Hij stelt dat de politiediensten geen vragende partij zijn. De vraag die aan de oorsprong van het wetsvoorstel ligt is afkomstig van de brandweerdiensten.

De heer Bruggeman deelt dezelfde mening en pleit voor een duidelijke wetgeving. Hij is geen voorstander om de tekst van het KB aan te passen.

De voorzitter van de FCVV stelt vast dat de FCVV een negatief advies uitbrengt ten opzichte van het voorgestelde wetsvoorwerp.

52-697 (Kamer): rijbewijs voor bromfietzers klasse A

Bij de bespreking werden het hoge aantal geregistreerde doden en zwaargewonden (ongeveer 20 doden 30 dagen per jaar), de grote ongevalsbetrokkenheid bij de leeftijdsgroep tussen 16 en 18 jaar, en het hoge aantal opgedreven bromfietsen aangestipt als voornaamste problemen bij de bromfietzers klasse A.

Uit een studie van KBC, uitgevoerd bij 300 jongeren tussen 16 en 18 jaar, blijkt dat ongeveer 70% van de bromfietsen klasse A opgedreven zou zijn.

En net omdat er zoveel opgedreven bromfietsen rondrijden, heeft de wetgever de helmdracht verplicht gemaakt. In theorie zouden bromfietzers klasse A immers nauwelijks sneller mogen rijden dan fietsers, terwijl deze laatsten niet verplicht zijn om een helm te dragen.

Ter herinnering: enkel in België en Nederland bestaat de bromfietzers klasse A. Omwille van deze zeldzame situatie en het beperkte afzetgebied, zijn bromfietsen klasse A meestal identiek aan bromfietsen klasse B. Het enige verschil ligt erin dat bromfietsen klasse A voorzien zijn van een rondelletje dat de brandstoftoevoer beperkt, zodat de bromfiets niet sneller kan rijden dan 25 km/u. Men moet er echter rekening mee houden dat het aantal doden 30 dagen bij bromfietzers klasse A met 43,8% afgenomen is tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2006 (-51,2% voor klasse B), terwijl we voor alle weggebruikers samen een daling merken van amper 26,6%.

De heer Derweduwen deelt mee dat 25 km/u overeenkomt met de snelheid die een fietser kan behalen en dat wanneer het aantal bromfietsen van klasse A die opgedreven zijn niet zo omvangrijk was, dat het niet nodig zou zijn om meer opleidingen of een rijbewijs te verplichten voor de bromfietzers klasse A.

De FCVV heeft reeds een positief advies uitgebracht m.b.t. de inschrijving van de bromfietzers klasse A en B en de invoering van een kentekenplaat.

De heer De Meûter is geen voorstander van het opleggen van een rijbewijs aan bromfietzers klasse A. Hij vindt dat het probleem van het opdrijven van de bromfiets klasse A al grondig zou kunnen vermeden worden via de voorziene inschrijving. Hij beweert dat er mensen zijn die moeilijkheden zouden hebben om een rijbewijs te halen en voor wie een bromfiets de enige verplaatsingsmodus is.

De heer Bruggeman deelt mee dat men in de praktijk, een bromfiets kan opdrijven enkel door het weghalen van een rondel of het nu gaat om type A of B. Hij bevestigt dat de lokale politie voorstander is van de invoering van de verplichte inschrijving en dus een kentekenplaat voor klasse A & B. De lokale politie is geen voorstander van de invoering van een rijbewijs voor klasse A.

De heer Steegmans deelt mee dat er in het persbericht van de Staatssecretaris E. Schouppe wordt meegedeeld dat de invoering van een elektronisch rijbewijs tegen 2010 voorzien is. Hij vraagt zich af of in dit kader ook een rijbewijs voor de bromfietzers klasse A is voorzien.

M. Meerkens bevestigt de invoering van het elektronische rijbewijs. De verplichte inschrijving voor de bromfietsen klasse A alsook voor klasse B zal voorzien worden vanaf 2010.

De heer Dekoster vindt dat er op technisch vlak dringend een oplossing moet komen en dat de snelheidsbeperking de 25km/u niet mag worden overschreden, volgens hem zal deze discussie steeds blijven bestaan.

De heer Quoirin vindt dat men de bromfietsen van klasse A en B moet gelijkstellen.

De heer Derweduwen signaleert dat normaal gezien, indien we een rijbewijs opleggen, dit enkel geldt voor personen die voor een bepaalde datum hun rijbewijs niet hebben behaald. Personen die hun recht behouden zijn diegene die hun rijbewijs hebben behaald voor die bepaalde datum.

De heer Bruggeman zegt dat iemand met rijbewijs B behaald voor 19xx, een motorfiets mag rijden zonder opleiding of examen, en iemand die bromfiets klasse B zou willen rijden moet wel een examen afleggen.

De heer Popelier merkt op dat de kern van de discussie gaat over de vraag of men het onderscheid tussen klasse A en B moet laten bestaan. Hij voegt er aan toe dat de bromfietsen klasse A werden ingevoerd om te ontsnappen aan het rijbewijs, hij vindt dat de discussie ten gronde moet worden gevoerd en dat men niet het examen zelf in vraag moet stellen. De aanbeveling zou volgens hem moeten zijn om de discussie open te trekken naar fietsers, voortbewegingstoestellen enz.

De heer De Meûter signaleert dat er machines zijn waar het gemakkelijk is om op te rijden, maar soms is het technisch uitvoeren niet zo evident. Bij 4-takt kan er elektronisch geremd worden (snelheid) maar dat kan ook weer worden omgedraaid.

De Heer Deblaere pleit niet voor een rijbewijs, maar wel voor een opleiding.

De heer Dekoster meldt dat een opleiding ook nuttig is voor de handelaars. Het zijn zij die verantwoordelijk zijn voor wat men verkoopt. Dus een "echte" klasse A (25km/u) en klasse B (meer).

De heer Derweduwen deelt mee dat op het Vlaams Forum ook de discussie werd gevoerd omtrent het opheffen van klasse A. M. Scheers voegt er nog aan toe dat elk lid van het Vlaams Forum een brief zal krijgen waarop de leden hun mening kunnen geven.

De heer Steegmans stelt dat de Europese richtlijn geen klasse A vermeldt, hij is dan ook nieuwsgierig wat er zal worden ingesteld.

De heer Quoirin herhaalt de voorzieningen voor de klasse B rijbewijs:

- Het volgen van 10 u les
- Module 3 over 12 maanden examen
- Manoeuvres, beheersing op privé-terrein, theorie gebaseerd op type B.

De heer Derweduwen herhaalt in het kort de 2 belangrijke standpunten van de FCVV:

- inschrijving van alle bromfietzers met zichtbaar onderscheid tussen de platen voor de bromfiets klasse A en B en met voldoende grote afmetingen
- Specifieke controles naar bromfietsen klasse A en B zijn nodig om opgefokte bromfietsen te identificeren

Volgens de heer Bruggeman zijn meer controles moeilijk realiseerbaar, hij zegt dat het misschien mogelijk is in een overgangperiode, maar niet voor permanent, hij zegt dat er meer bij komt kijken dan bij een normale snelheidscontrole.

De heer De Meûter vindt dat er dan voldoende communicatie moet zijn over de controles en dat de ouders moeten geïnformeerd worden over de verhoogde pakkans voor hun zoon/dochter.

De heer Van Coillie vraagt of de verplichte opleidingen controleerbaar zijn.

M. Meerkens zegt dat een verplichte opleiding best via het onderwijs georganiseerd wordt.

De heer Derweduwen stelt de standpunten van de FCVV als volgt voor:

De FCVV wijst erop dat indien bromfietsen klasse A zich aan de huidige reglementering zouden houden, er qua gebruik heel weinig verschil zou zijn in vergelijking met een gewone fiets, zodat bijzondere maatregelen niet nodig zouden zijn.

Bovendien beweren enkele leden van de FCVV dat sommige bromfietsen klasse A gebruikt worden op het platteland door vaak zeer oude bestuurders. Deze laatsten drijven hun bromfietsen niet op, maar zouden hoogstwaarschijnlijk moeilijkheden ondervinden om te slagen voor het theorie- en praktijkexamen voor het rijbewijs A. Doordat bromfietsen klasse A niet voorzien zijn van nummerplaten, is het echter onmogelijk om na te gaan of deze bewering effectief met de waarheid strookt.

De FCVV benadrukt in de eerste plaats dat het noodzakelijk is om snel werk te maken van de inschrijving van bromfietsen in het algemeen. Hierdoor zouden bromfietsen klasse A visueel geïdentificeerd kunnen worden, zodat deze voertuigen beter en intensiever op snelheid kunnen worden gecontroleerd.

Bovendien beveelt de FCVV aan dat de verplichte invoering van deze nummerplaten gepaard zou gaan met een sensibilisatiecampagne en met gerichte controles op bromfietzers.

De FCVV beveelt bovendien aan om verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) niet louter te benaderen als een te onderwijzen materie op school, maar eveneens als een samenwerkingsopdracht voor het ganse schoolteam (directie, leerkrachten, opvoedend hulppersoneel, leerlingenraad, ouders, werkgroep verkeer, enz.).

Een grote meerderheid van de leden van de FCVV beveelt bovendien aan om de leerstof voor het theoretische rijexamen op te nemen in het lessenpakket van de scholen. In afwachting van de invoering van deze maatregel, is een kleine meerderheid van de leden van de FCVV geen voorstander van het verplicht behalen van een rijbewijs klasse A, omdat de verplichte inschrijving volgens hen al genoeg positieve resultaten zou hebben.

Een minderheid van de leden van de FCVV beschouwt de mogelijke verplichting tot het behalen van een specifiek rijbewijs voor bromfietzers klasse A de facto als een afschaffing van het enige voordeel van dit vervoermiddel en vindt dat klasse A in dit geval beter wordt afgeschaft. De eventuele afschaffing van de bromfietsen klasse A kan dan opgevangen worden door de ontwikkeling van fietsen met een elektrische hulpmotor.

Advies van de FCVV

- ⇒ De FCVV ondersteunt het onderdeel van het wetsvoorstel 0697/001 betreffende de verplichte inschrijving van bromfietsen. Deze maatregel zal daadwerkelijk leiden tot een grotere bewustwording bij bromfietzers, tot een betere controle op de naleving van de regels inzake maximumvermogen en -snelheid van deze voertuigen, en tot een betere geschillenafhandeling door de verzekeringsmaatschappijen. De FCVV brengt dus een positief advies uit voor alle voorgelegde teksten (voorstellen 0149/001 en 0459/001), maar preciseert evenwel dat het verhoogde aantal inschrijvingen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer vereist dat de FOD meer menselijke en financiële middelen ter beschikking krijgt. De FCVV beveelt overigens aan om in het kader van de snelheidscontroles en de controles met onbemande camera's aandacht te besteden aan de leesbaarheid van de nummerplaten, en om ervoor te zorgen dat de voertuigcategorie (bromfiets A, B...) onmiddellijk herkenbaar is. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 had de FCVV al aanbevolen om nummerplaten in te voeren voor bromfietsen en werd de noodzaak reeds belicht om op deze manier de strijd aan te binden tegen opgedreven bromfietsen. Deze liggen immers aan de basis van heel wat ongevallen met jongeren (cf. aanbeveling 5.12, verslag van de FCVV, 12 maart 2007).
- ⇒ De FCVV beveelt aan om bij de invoering van de verplichte inschrijving van bromfietsen klasse A een sensibilisatiecampagne te lanceren voor bestuurders van bromfietsen, en om hieraan controles te koppelen.
- ⇒ De FCVV wenst bovendien te herinneren aan haar aanbeveling om verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) niet louter te benaderen als een te onderwijzen materie op school, maar eveneens als een samenwerkingsopdracht voor het ganse schoolteam (directie, leerkrachten, opvoedend hulppersoneel, leerlingenraad, ouders, werkgroep verkeer, enz.).

- ⇒ In afwachting van de resultaten van deze maatregelen blijft de FCVV op dit moment geen voorstander van de invoering van een verplicht rijbewijs voor bromfietsen klasse A.

7. Nieuw verzoek van de Staatssecretaris

Het respecteren van de veiligheidsafstanden

De Voorzitter verleent M. Toro het woord, waarop zij toelicht dat op bruggen de bestuurders van voertuigen of slepen met een MTM van meer dan 7.5 ton een afstand moeten houden van ten minste 15 meter, buiten de bebouwde kommen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen een afstand houden van ten minste 50 meter en buiten de bebouwde kommen moeten deze bestuurders die in konvooi rijden een afstand houden van ten minste 50 meter. Zij meldt ook dat ongevallen met vrachtwagens ernstiger zijn en een stijgende trend vertonen.

De heer Derweduwen meldt dat er onlangs in de FCVV vele discussies zijn geweest over de classificatie van de overtredingen. Hij zegt dat er 2 elementen het gevaar beïnvloeden nl:

- De maximum snelheid volgens het geldende snelheidsregime
- Gevaar is groter bij zwaar vervoer

De heer Bruggeman wil alles duidelijk houden en vindt dat het ofwel overal 7,5 ton of overal 3,5 ton wordt, hij vindt het te ingewikkeld en zegt ook dat al wat niet gekend is ook niet nageleefd wordt.

M. Meerkens signaleert dat dit onderwerp reeds aan bod is gekomen op de WG “zwaar vervoer”.

De heer Bruggeman signaleert dat Vlaanderen fliitspalen gaat plaatsen die ook de tussenafstand kunnen meten. Volgens de heer Lammar gaat het om ongeveer een 10- tal camera's.

De heer Derweduwen stelt de vraag of men met zulke camera's kan opmeten bij wie de fout ligt, bijvoorbeeld wanneer een voertuig een ander voertuig inhaalt maar zich te vlug terug op de eerste rijbaan begeeft en deze te dicht bij het ingehaalde voertuig bevindt.

De heer Degraef vraagt hoe andere landen het afstandsprobleem hebben opgelost en/of dat een vrachtwagenchauffeur die afstand kan inschatten.

De heer Steegmans vraagt zich af of men, rekening houdend met de infrastructuur en het aantal op-en afritten en het inhaalverbod, nog voldoende afstand kan houden.

De heer van Coillie antwoordt daarop dat indien je oprecht de afstand wil inschatten met seconden zoals in Frankrijk, dan is het zowel duidelijk voor de politie als voor de weggebruiker, hij wil vooral duidelijkheid over boetes van 2^e of 3^e graad. Hij vindt dat de regel anders moet worden geformuleerd en naargelang de afstand zien voor welke categorie er gepleit moet worden.

De heer Bruggeman signaleert dat bumperkleven aanzet tot snelheid.

De heer Herbert signaleert dat de opgelegde tussenafstand rekening moet houden met de gereden snelheid. Bij een 2 seconden regel bijvoorbeeld moet er nagegaan worden of 2 seconden genoeg is volgens de toegelaten snelheid en rekening houdend met de stop –en remafstand.

De heer DeGraef signaleert dat in de huidige definities voor afstand geen sprake is van een link met snelheid.

De heer Bruggeman opteert ook voor 2 seconden, voor hem is dit de eenvoudigste regel en is gemakkelijk te onthouden door iedereen.

De heer Herbert vindt dat bumperkleven een soort van agressie is.

De heer Van Coillie heeft totaal geen probleem met het opteren van categorie 4 voor het bumperkleven, maar vindt wel dat de afstand moet gecontroleerd worden.

De voorzitter vat de positie van de FCVV samen; de FCVV beveelt aan dat een veilige tussenafstand zou moeten overeenkomen met een tussentijd van twee seconden zoals in vele Europese landen: Frankrijk, Nederland, Zwitserland. De FCVV beveelt aan dat het niet respecteren van veiligheidsafstanden een inbreuk van de derde graad zou zijn, en het bumperkleven als een overtreding van de vierde graad te categoriseren. Omdat we hier kunnen spreken van het creëren van een onvermijdelijk gevaar. Er wordt ook aanbevolen om een aangepaste wegmarkering te voorzien die aan de bestuurders toelaat de veiligheidsafstand in te schatten.

8. Overmaken van resultaten van recente analyses:

De heer Yvan Casteels stelt de Belgische statistieken van de letselgevallen van het jaar 2007 voor zoals die door de FOD Economie werden gepubliceerd. (zie bijlage)

Hij wijst op de daling van het aantal doden 30 dagen en van zwaar gewonden in Vlaanderen. Hij beklemtoont ook dat de meest ernstige ongevallen 's nachts plaatsvinden.

De heer Derweduwen signaleert dat het risico wordt gemeten per afgelegde kilometers.

Volgens de heer Herbert zijn de hogere brandstof prijzen een reden om er toe aan te zetten om trager te rijden wat de vermindering van het aantal doden volgens de verkeersveiligheid van juni kunnen verantwoorden. De heer Derweduwen zegt dat de verkeersveiligheids barometer een indicator is maar dat er geen duidelijke analyse op deze data uitgevoerd kan worden.

De heer Dekoster stelt de vraag of het aantal doden varieert in functie van de bevolkingsdichtheid. De heer Casteels antwoordt daarop dat er een studie werd verricht naar verschillende ongevallen per provincie, hij signaleert hierbij dat het niet zo evident is om alle factoren op te nemen.

De heer Herbert interesseert zich in de cijfers die moeten dienen om aan te tonen waar de oorzaken liggen, hij vraagt zich af of er een streek is in de provincie die qua ongevallen alle normen overschrijdt. De heer Derweduwen verduidelijkt dat de barometer slechts een indicator weergeeft en er zullen uitgebreide analyses uitgevoerd worden maar op basis van de VOF formulieren (officiële statistieken).

De heer Herbert herhaalt dat het niet dragen van de gordel in minstens de tweede categorie zou moeten staan.

M Derweduwen herhaalt dat het wel de aanbeveling was van de FCVV maar dat de regering beslist heeft deze inbreuk in de eerste categorie te plaatsen.

De heer Bruggeman is onder de indruk en denkt dat indien de doelstelling gordeldracht voorin voor 95% gerealiseerd moet worden tegen 2010 dat er dan nog een harde noot moet gekraakt worden.

Er werd ook een discussie aangegaan over de kinderzitjes die niet altijd gebruikt worden en de gordeldracht achteraan.

Het is dan ook onaanvaardbaar voor de heer Herbert alsook voor de andere leden van het FCVV dat ouders nog regelmatig het risico nemen om een kind niet vast te maken in de wagen. De uitzonderingsmaatregel voor grootouders zou herzien moeten worden.

De heer Van Coillie vindt dat de gordeldracht een 2^e graad moet krijgen, hij vindt dat volwassenen zelf de beslissing nemen indien ze hun leven in gevaar brengen, maar een kind kan zelf nog niet beslissen.

De heer De Wilde vraagt zich af of men nog overweegt een rijbewijs met strafpunten in te voeren waarop de heer Derweduwen antwoordt dat dit onmogelijk is zolang er geen centrale databank van de overtredingen bestaat binnen de FOD Justitie.

De heer Ricour meldt dat deze databank het opsporen van recidivisten zal vergemakkelijken.

De heer Riguelle stelt de gedragsmetingen "snelheid" voor (zie bijlage).

De heer Herbert stelt de vraag of er bij de keuze van de locaties waar de snelheden worden opgemeten ook rekening werd gehouden dat de infrastructuur werd aangepast. De heer Riguelle antwoordt dat er op een representatieve steekproef van locaties wordt gemeten maar dat het vooraf niet mogelijk is te gaan kiezen gezien de objectiviteit die moet worden nagestreefd.

De heer Quoirin vraagt aan de heer Riguelle waarom hij in Brussel geen zones van 70km/u heeft opgenomen, maar volgens de heer Riguelle worden er enkel 1 rijvaksbanen genomen die in Brussel meestal een limiet van 50km/u hebben.

M. Dupont stelt de gedragsmetingen alcohol voor (zie bijlage)

De heer Machtelinckx stelt de resultaten van WG zwaar vervoer voor en signaleert dat België het enige land is waar een permanent inhaalverbod bestaat. Dit wordt best vervangen door een moduleerbaar inhaalverbod.

De heer Bruggeman signaleert dat de VCLP geen uitnodiging heeft ontvangen voor de werkgroepvergaderingen. Hij vraagt zich af of het probleem van de op –en afritten niet werd vergeten, en hij vraagt ook om op te letten met de eenzijdige samenstelling van de WG. De heer Bruggeman pleit voor een eenvoudige en logische regelgeving en voor een dynamische signalisatie.

De heer Hendrichs stelt de werkzaamheden van de WG verkeersvereenvoudiging voor (zie bijlage)

M. Scheers licht de presentatie toe over de conclusies van de WG handhaving. (zie bijlage)

10. Conclusies door de Voorzitter

De Voorzitter overloopt de belangrijkste praktische afspraken.

De heer Derweduwen zal zo snel mogelijk het besluitvormend PV overmaken.

De vergadering wordt beëindigd om 17u20.