



BIVV – FCVV

**FCVV – Plenaire vergadering
Brussel – FOD Mobiliteit en Vervoer (City Atrium)
20 december 2010 van 14u tot 16u**

Aanwezigen en verontschuldigten : zie bijlage 1.

De heer Martin Van Houtte, afgevaardigd bestuurder van het BIVV, zit de vergadering voor.

1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 27/10/2010

Het ontwerpverslag van de vergadering op 27 oktober 2010 wordt goedgekeurd onder voorbehoud dat de opmerkingen van Bruno Didier erin verwerkt worden.

2. Voorstel van werkwijze

De FCVV wil komen tot een aantal aanbevelingen die volgens de leden het meeste effect zullen sorteren op de kortst mogelijke tijd. In de voorbije maanden zijn volgens de afgesproken methodologie 5 werkgroepen bijeengekomen die per prioritaire doelgroep maatregelen hebben opgesteld waarvan verwacht wordt dat ze een belangrijke impact zullen hebben op de verlaging van het aantal dodelijke en zwaargekwetste slachtoffers.

Uit dat pakket van maatregelen hebben Miran Scheers, Werner De Dobbeleer, Marc Broeckaert en Peter Silverans een eerste serie ontwerpaanbevelingen geformuleerd uitgaande van de maatregelen die in de werkgroepen het grootste belang werden toegemeten. De voorzitter bedankt de genoemde medewerkers van het BIVV voor de geleverde inspanningen.

Deze ontwerpaanbevelingen zijn opgenomen in document 'Voorontwerp van FCVV-aanbevelingen voor de periode 2011-2014', dat aan de deelnemers vooraf werd overgemaakt.

De voorzitter stelt voor om dit document in detail door te nemen. Op de volgende vergadering, op 20 januari 2011, zal een tweede pakket van ontwerpaanbevelingen worden voorgelegd. Bij de opmaak ervan zal worden rekening gehouden met de methodologische en inhoudelijke opmerkingen van vandaag.

De voorzitter verwijst ook nog naar het werkdocument "FCVV – Werkgroepen 2010" (FCVV-vergadering op 30 november 2010) waarin onder andere reeds interessante informatie is opgenomen over de situatie in andere Europese landen. Deze informatie moet uiteindelijk ook op één of andere manier ter beschikking worden gesteld van de bestemmingen van de aanbevelingen.

De vergadering gaat akkoord met de voorgestelde werkwijze.

3. Bespreking en vergaderverslag overeenkomstig de structuur van het document

INLEIDING

Met betrekking tot de inleiding merkt de voorzitter op dat nog melding zal worden gemaakt van het feit dat de FCVV zich in dit document alleen uitspreekt over aspecten verbonden aan het wegverkeer. Invloed uitoefenen op de keuze voor andere vervoersmodi kan ook een gunstig effect hebben op de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Marc Vansnick vraagt om ook naar het recentste EU-Actieprogramma Verkeersveiligheid te verwijzen, waarin een halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 vooropgesteld wordt. Daarbij moet nagekeken worden hoe deze doelstelling zich verhoudt tot de doelstelling voor ons land voor 2015.

Wat de titel en de ondertitel van het aanbevelingenrapport betreft moet men er zich van bewust zijn dat het nemen van de maatregelen tijd zal vergen, en dat de effecten ervan pas na verloop van tijd merkbaar zullen worden. Het “zo snel mogelijk” of “le plus vite que possible” uit de titel wordt hierdoor gerelativeerd.

Meer over het EU-verkeersveiligheidsbeleid :

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

Miran Scheers geeft aan dat een zo volledig mogelijk kader zal worden beschreven. Zo zal ook de “Decade for Road Safety 2010 – 2020” van de Verenigde Naties vermeld worden.

Marc Vansnick vraagt zich af hoe we moeten omgaan met de doelstelling voor 2015; de tot nu toe vooropgestelde daling tot maximaal 500 verkeersdoden klopt waarschijnlijk niet met de halveringsdoelstelling voor 2020.

De voorzitter vraagt aan het Observatorium voor Verkeersveiligheid om tussentijdse mijlpalen te berekenen in functie van de huidige gegevens en de nieuw te bepalen doelstelling.

Rudi Wagelmans waarschuwt voor handhavingsdoelstellingen die niet realistisch zijn voor de lokale politie. Zo bestaan er al problemen met de huidige doelstellingen rond de controles op alcoholmisbruik. Overleg met de lokale politie is noodzakelijk.

De voorzitter wijst erop dat er zo concreet mogelijke aanbevelingen gezocht worden, en dat deze gericht zullen zijn op doelstellingen en engagementen op het vlak van handhaving, eerder dan dat dit verplichtingen zouden zijn.

Marc Vansnick verwijst naar de discussies over dit thema in de Task Force. Deze doelstellingen zijn verworven, ook die die betrekking hebben op alcoholcontroles.

Rudi Wagelmans : er is wel consensus over een minimale handhavingsnorm, maar (nog) niet over de doelstellingen van de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid.

Theo Beeldens vraagt zich af waarom de doelstellingen niet per vervoerwijze in percentages worden uitgedrukt.

De voorzitter vindt dat deze suggestie in overweging moet worden genomen.

1. EDUCATION & SENSIBILISATION

1.1. Goals for Driver Education matrix + Graduated Driver Licensing system

Bernard Dehaye vraagt dat de fietsopleiding ook in de rijopleiding zou worden vervat. Een dergelijke aanpak zou ervoor zorgen dat automobilisten steeds voldoende begrip zouden opbrengen voor de fietsers.

Marc Vansnick wijst erop dat dit duidelijk niet het geval is.

Nochtans stelt Bernard Dehaye dat dit punt is zeer belangrijk voor de fietsers; autobestuurders moeten ook zoveel mogelijk fietser zijn zodat ze zich bewust zijn van de risico's die fietsers lopen in het verkeer.

Karel Van Coillie vindt het onduidelijk of het om een rijopleiding in stappen gaat die naar een rijbewijs leidt, dan wel om een stapsgewijze toekenning van een rijbewijs waarbij steeds meer beperkingen in het rijbewijs komen te vervallen.

Werner De Dobbeleer geeft aan dat beide vormen van fasering samen horen. Je mag eerst alléén maar met de auto op de openbare weg rijden onder professionele begeleiding. Daarna krijg je een voorlopig rijbewijs waaraan beperkingen gekoppeld zijn. Pas daarna krijg je je definitieve en volwaardige rijbewijs.

Karel Van Coillie meent dat het vooral een zaak is van ervaring opdoen in het verkeer.

Marc Vansnick vraagt om niet te sterk in te zoomen op de beperkingen.

De voorzitter meent dat het niet nodig is om in de aanbevelingen zo ver in detail te gaan; men kan heel wat modaliteiten voorbehouden voor de uitvoeringsfase.

1.2. Levenslang leren

Geen opmerkingen.

1.3. Gerichtte sensibilisering voor doelgroepen

De voorzitter benadrukt dat het nodige studiewerk zal moeten worden verricht om zich efficiënt te kunnen richten tot bepaalde doelgroepen.

Verder geen opmerkingen.

1.4. Voortgezette opleiding

Bruno Didier vraagt om de verzekeraars niet als mogelijke financiers te vermelden, zeker omdat ook geen andere sectoren genoemd worden die zouden kunnen meefinancieren.

Marc Vansnick verwijst naar de mogelijkheden van opleidingscheques.

Ofwel wordt een uitgebreide lijstje van mogelijke financiers opgesomd ofwel wordt geen enkele financieringsvorm vermeld.

De voorzitter concludeert dat in de aanbevelingen nergens melding moet worden gemaakt van eventuele financiële incentives.

1.5. Verkeersveiligheid in de veiligheidscultuur van bedrijven

Bruno Didier meent dat werkgevers nu al met de vijfjarenplannen inzake preventie een juridisch instrument ter beschikking hebben om werknemers te beschermen; verkeersveiligheid dient hiervan integraal deel uit te maken. Er hoeft dus niets nieuws uitgevonden te worden; er moet alleen meer aandacht uitgaan naar verkeersveiligheid binnen het bestaande instrumentarium.

In onze aanbevelingen wordt het wettelijke referentiekader het beste expliciet vermeld.

Rudi Wagelmans stipt aan dat het controleren van bedrijfswagens vaak stuit op het feit dat deze ingeschreven zijn op naam van het bedrijf. Hij vraagt dat bedrijven zouden verplicht worden om ook de naam van de natuurlijke persoon die de bedrijfswagen ter beschikking heeft, te vermelden in het inschrijvingsdossier.

Theo Beeldens denkt dat bedrijven dit niet willen doen omdat anders de bedrijfswagen als voordeel in natura zou kunnen worden belast. Dienstvoertuigen en bedrijfswagens zijn voertuigen met elk een apart statuut.

Rudi Wagelmans verwijst naar artikel 67ter (Wet op de Politie over het Wegverkeer) dat bepaalt dat de rechtspersoon de naam moet bekendmaken van de natuurlijke persoon die met de bedrijfswagen rijdt. Maar dit gaat altijd gepaard met bijkomend administratief werk, dat men dikwijls liever vermijdt.

Marc Vansnick vindt dat de opmerkingen van Rudi Wagelmans eerder onder de noemer handhaving of enforcement thuishoren; Rudi Wagelmans vraagt om een wetgevend initiatief terzake.

De voorzitter concludeert dat dit punt wordt opgenomen onder punt 5 van onderhavig document (wetgevende initiatieven).

Michaël Reul herhaalt dat er binnen het paritair comité 100 geen mogelijkheden bestaan om alcoholmisbruik achter het stuur te bestraffen als een zware fout, tzt. met ontslag. Hij wil dat de beroepschauffeurs die zich niet aan de veiligheidsregels houden, efficiënt kunnen gesanctioneerd worden.

De voorzitter verwijst ook dit punt naar punt 5 van onderhavig document (wetgevende initiatieven).

Patricia Courange meldt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij wijze van proef subsidies geeft aan bedrijven die hun werknemers verkeersveiligheids cursussen laten volgen in het kader van het bedrijfsvervoerplan. Het BIVV verzorgt deze cursussen.

2. ENGINEERING

2.1. Voetgangers- en fietsvriendelijke inrichting van de wegen

Karel Van Coillie maakt een algemene opmerking over alle wegeninfrastructuur : verkeersveiligheidsbevorderende ingrepen hebben ook gevolgen voor de doorstroming van het verkeer. Hoe ver mag men bv. gaan met principes zoals “nooit meer dan 1 rijstrook onbeschermd oversteken”, of “elk kruispunt uitrusten met conflictvrij gefaseerde verkeerslichten”? Er is nood aan evenwicht.

Hij meent eveneens dat verkeersleefbaarheidsproblemen niet tot het werkdomein van de FCVV horen. Zo vraagt hij ook naar de betekenis van “verblijfsfunctie”.

Noot van de verslaggeving : Zie definitie in artikel 2.48 van de Wegcode :

"Verblijfsgebied" : gebied bestaande uit een of meer straten waarin de verblijfsfunctie door de wegbeheerder belangrijker gesteld wordt dan de verkeersfunctie.

"Verblijfsfunctie" is de rol die een straat of een weg speelt als drager voor niet gemotoriseerde verplaatsingen en activiteiten.

"Verkeersfunctie" is de rol die een straat of een weg speelt als drager voor gemotoriseerde verplaatsingen.

De voorzitter bevestigt dat een evenwicht moet worden nagestreefd tussen "vlotte verkeersafwikkeling" en "verkeersveiligheid".

Patricia Courange stelt vast dat verkeersveiligheid te vaak te weinig prioriteit krijgt. Verkeersveiligheid moet steeds voorrang krijgen en de daarbij horende maatregelen moeten een verplichtend karakter hebben.

Louter vrijblijvende aanbevelingen geven, is onvoldoende.

2.2. Veiligheidsuitrusting van alle soorten voertuigen

Marc Vansnick betwijfelt of de concreet opgesomde maatregelen zoals bv. de zwarte doos of het oordeelkundig laden van vrachtwagens tot de passieve veiligheidsuitrusting van voertuigen mogen gerekend worden. De tekst moet op dit vlak bijgewerkt worden. Er moet aandacht uitgaan naar de actieve veiligheidsuitrusting. Er zitten eigenlijk veel dergelijke maatregelen in de pijplijn, en die komen hier ten onrechte niet aan bod. Het verdient aanbeveling om deze maatregelen op te lijsten. Het gaat hier om een materie die tot de EU-bevoegdheid behoort.

(Noot: elders in het debat is besloten dat een oplossing moet worden gevonden voor het feit dat deelnemers aan de werkgroepen op bepaalde momenten geen stem hebben gegeven aan sommige maatregelen omdat deze maatregelen reeds in de pijplijn zitten of sowieso al gerealiseerd worden. Deze maatregelen moeten op één of andere manier worden vermeld. Zie verder, 'Besluit van de bespreking')

Karel Van Coillie merkt op dat de beheerders van de hoofdwegen hier ten onrechte bij de actoren vermeld staan.

2.3. "Scheiden of mengen" in de organisatie van het fietsverkeer en in de organisatie van het vrachtverkeer

Bernard Dehaye wijst erop dat ook de scheiding tussen fietsers en personenauto's van groot belang is.

Marc Vansnick zou deze aanbeveling integreren in de eerste aanbeveling over de voetgangers- en fietsersvriendelijke weginrichting. En het principe van geen aparte fietsvoorzieningen tot 50 km/u is te theoretisch.

De voorzitter bevestigt dat de verbanden tussen de verschillende maatregelen nog nagekeken moeten worden, zoals ook reeds in de werkgroepen is gesteld. Dit kan herschikkingen tot gevolg hebben.

2.4. Motorfietsvriendelijke weginrichting gekoppeld aan vergevingsgezindheid van de weg

De voorzitter verwijst naar het totaalconcept “duurzaam veilig”. Is iedereen zich bewust van de inhoud en staat iedereen erachter ?

(Noot verslaggever: zie onder meer : <http://www.doormetduurzaamveilig.nl/>)

Theo Beeldens verwijst naar het BIVV-vademecum uit 2005 - “Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur” - als degelijk referentiewerk. Maar hij stelt vast dat de gemeenten hiermee nauwelijks rekening houden. MAG had gehoopt dat er financiële stimuli voor de gemeenten zouden gekoppeld worden aan de toepassing van dit vademecum.

Greta Remy meent dat de vergevingsgezindheid bedoeld in “duurzaam veilig” een breed concept is, dat erg geschikt is als algemeen vertrekpunt. Er moet een kapstok naar voor geschoven worden waar dan al de concretere maatregelen aan opgehangen worden. Dit overstijgt de aanbevelingen specifiek voor motorrijders.

Hierdoor wordt dan wel verder afgeweken van de maatregelen zoals ze in het najaar 2010 door de verschillende werkgroepen voorgesteld zijn.

De voorzitter meent dat we zo dicht mogelijk bij de resultaten van de werkgroepen moeten aansluiten, maar dat het beschrijven van een referentiekader van nut kan zijn om sommige maatregelen te duiden.

2.5. Gesloten ISA promoten

Stijn Van Cuyck vindt een contradictie in enerzijds een dwingend ISA-systeem en in anderzijds het promoten ervan. De tekst is onduidelijk.

De voorzitter stelt dat het gaat om *het promoten* van een dwingend systeem, en niet over het dwingend opleggen van een dwingend systeem. Vooraleer dat zou kunnen, zou er voldoende draagvlak voor moeten bestaan.

Patricia Courange vraagt of het niet aangewezen is om te beginnen met het opleggen van een gesloten ISA aan recidivisten.

Bruno Didier vindt dit een extreme maatregel. Er wordt dan ook het best niet alleen over de meest dwingende uitvoeringsvorm van ISA gesproken. De vrijblijvender vormen van ISA maken meer kans om aanvaard te worden.

De voorzitter besluit dat de tekst aangepast zal worden zoals hoger bedoeld.

Patricia Courange vraagt ook om rekening te houden met de resultaten van interessant Frans onderzoek rond ISA (=lavia = limitation adaptive de vitesse).

(Zie ook : http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/DP_LAVIA_01-10-03_1_cle749e41.pdf)

Karel Van Coillie gelooft niet in een dwingende ISA. Hij vindt het essentieel dat er geloofwaardige snelheidslimieten bestaan; dit is ook een essentiële voorwaarde voor ISA.

Theo Beeldens stelt dat motorrijders volledig tegen ISA gekant zijn; een systeem gebaseerd op GPS dat je snelheid vermindert, is gevaarlijk.

2.6. Snelheidsbeheersing en vermindering van verkeersvolumes

Bernard Dehaye wijst erop dat je inschatting van wat een geloofwaardige snelheid is, afhangt van je vervoermiddel, misschien nog meer dan van het heersende snelheidsregime.

Karel Van Coillie vraagt om de zin die de term “leefbaarheid” bevat, te schrappen. Dit wordt door de vergadering aanvaard.

Peter Silverans meent dat de snelheidsregimes moeten gedefinieerd worden in functie van de “duurzaam veilig”-principes, eerder dan in functie van de geloofwaardigheid.

De voorzitter stelt dat “geloofwaardigheid” een heel vaag begrip is; het komt erop neer dat snelheidsregimes aanvaard moeten worden als ‘aangepast aan de situatie’.

Greta Remy stelt dat “geloofwaardigheid” nog verder concreet moet ingevuld worden, maar het concept geniet het voordeel een referentiekader te bieden.

Koen Van Wonterghem vraagt om het “verhogen van de leefbaarheid” toe te voegen aan het vorige zinnetje.

De voorzitter herinnert aan de basisdoelstelling, namelijk het concentreren van de aanbevelingen op het maximaal verminderen van het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer.

Greta Remy wijst op het verband tussen veiligheid en leefbaarheid : zo heeft het beheersen van het doorgaand verkeer ook nut voor de verkeersveiligheid. Leefbaarheid en veiligheid zijn geen aparte domeinen.

Karel Van Coillie erkent dat leefbaarheid voor hem ook belangrijk is, maar de maatregelen die hier voorliggen moeten specifiek gericht zijn op verkeersveiligheid.

Bernard Dehaye verwijst naar de hoge verkeersintensiteiten die een basisprobleem vormen voor voetgangers en fietsers, zeker binnen de bebouwde kom. Daarom is het belangrijk om de verkeersintensiteiten te proberen te verminderen.

2.7. Signalisatie bij wegenwerken

Karel Van Coillie vraagt waarom hier specifiek naar vrachtwagens verwezen wordt.

Marc Broeckaert antwoordt dat vrachtwagens een groter dan gemiddeld risico opleveren wanneer zij betrokken zijn bij kop-staartbotsingen.

Patricia Courange stelt voor om de werven van wegenwerken beter bekend te maken bij de vrachtwagenchauffeurs.

3. ENFORCEMENT

3.1. Objectieve en subjectieve pakkans verhogen

Deze maatregel is herhaaldelijk aan bod gekomen in de diverse werkgroepen.

Michaël Reul stelt dat de boetes voor de overtredingen die door zijn chauffeurs worden begaan door de werkgever moeten worden betaald. Hierdoor ervaart de chauffeur de impact van zijn overtredingen te weinig. Zeker voor de zwaardere overtredingen zouden de chauffeurs zelf direct aansprakelijk moeten worden gesteld.

Koen Van Wonterghem verwijst naar het arbeidsrecht dat hierin bepalend is. En een werkgever kan een werknemer ontslaan wegens zware fout.

Karel Van Coillie vraagt naar de houding van de parketten, want de burgerlijke aansprakelijkheid van de werkgevers speelt alleen maar wanneer de chauffeur die de overtreding beging, niet gekend is.

Koen Ricour stelt dat de bestraffingsprocedures zouden moeten worden aangepast.

Om versterkte controles op touw te zetten zijn meer middelen voor personeel nodig. Kortom, heel wat randvoorwaarden moeten aangepast worden om intensievere controles te kunnen uitvoeren en effectief op te volgen.

Marc Vansnick betreurt dat de maatregelen die door de werkgroepen voorgesteld worden, niet verwijzen naar de gedetailleerde aanbevelingen van de Task Force Verkeersveiligheid (zie : Kadernota Verkeersveiligheid van 12 mei 2009 – Een integraal verkeersveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid). Hij vraagt om de aanbevelingen van de task force minstens in het referentiekader op te nemen.

Miran Scheers geeft aan dat de nota van de Task Force erg ver gaat, terwijl de FCVV nu aan een tekst werkt voor de korte termijn en op basis van prioriteiten die door de werkgroepen gesteld werden. De maatregelen van de Task Force worden vermeld in de tekst die tijdens de vorige vergadering werd besproken als algemeen kader waarin de nieuwe aanbevelingen van de FCVV zich situeren. Een explicietere vermelding bij de aanbevelingen kan voor bepaalde thema's opportuun zijn.

3.2. Doelgroepen- en themagerichte controles

Geen opmerkingen

Op een ander punt in het debat stelt Patricia Courange dat de parketten de resultaten van de politiecontroles strikter moeten opvolgen.

3.3. Meer alternatieve gerechtelijke sancties

Geen opmerkingen

3.4. Een werkgroep « Recidive » oprichten

Patricia Courange pleit voor een hardere aanpak, zoals in Frankrijk, waar verkeersovertreders als delinquenten aangepakt worden.

Karel Van Coillie verwijst naar aanbevelingen in de inleiding die verder niet uitgewerkt zijn. Marc Vansnick verwijst naar de werkgroep “Enforcement”, die een duidelijke voorkeur had voor een administratieve afhandeling van de verkeersovertredingen, terwijl hij deze aanbeveling niet terugvindt. Deze aanpak is namelijk een voorwaarde voor een efficiënte handhaving. Deze aanpak vereist ook een aantal concrete organisatorische maatregelen zoals bijvoorbeeld het oprichten van een databank voor alle verkeersovertredingen, het aanduiden van een incassobureau om de boetes te innen, het automatiseren van de gehele afhandeling, enz.

De voorzitter vermoedt dat die maatregel betreffende de administratieve afhandeling te weinig punten heeft gekregen en daardoor ook een lagere prioriteit.

Greta Remy denkt dat de administratieve afhandeling misschien zo weinig punten toegekend kreeg, omdat deze maatregel door vele commissieleden als evident beschouwd wordt. Om tot een consistent geheel te komen is het nuttig om in de plenaire vergadering te kijken naar eventuele hiaten die de werkgroepen zouden gelaten hebben.

Marc Vansnick deelt deze mening, en vraagt om de administratieve afhandeling als belangrijke maatregel niet te laten verwateren.

De voorzitter gaat hiermee akkoord.

4. DATA COLLECTION

4.1. Ongevallenregistratiesysteem op basis van de eenmalige vatting

Greta Remy merkt op dat “eenmalig registreren” niet mag neerkomen op “beperkt registreren”, maar op het in één keer invoeren van zo volledig mogelijke gegevens.

4.2. Werkgroep oprichten voor meer diepteonderzoek naar oorzaken van ongevallen

Geen opmerkingen

5. LEGISLATION

Dit hoofdstuk wordt verder aangevuld tegen de eerstvolgende vergadering op 20 januari.

4. Besluiten met betrekking tot de bespreking van eerste serie aanbevelingen

De voorzitter overloopt de situatie en de verdere stappen.

Er liggen nu 18 aanbevelingen voor, die geselecteerd werden op basis van de prioriteiten die in de werkgroepen gedefinieerd werden. Een tweede pakket aan maatregelen wordt voorbereid tegen de vergadering van 20 januari 2011.

Daarenboven moeten we inderdaad nog nagaan welke onderlinge verbanden er nog gelegd moeten worden en wat er in het pakket eventueel nog ontbreekt om tot een samenhangend geheel te komen.

Verder moeten we er rekening mee houden dat er in de aanbevelingen verwezen moet worden naar sommige concrete maatregelen die in de pijplijn zitten of die al in uitvoering zijn; de leden hebben van deze maatregelen abstractie gemaakt bij het bepalen van hun prioriteiten, maar zijn daarom niet minder overtuigd van hun impact op de verkeersveiligheid. Mogelijks moet de FCVV deze maatregelen mee opnemen in haar monitoring.

Ook naar de uiteindelijke presentatie toe zullen keuzes gemaakt moeten worden. Voor elke aanbeveling wordt vrij veel informatie meegegeven hetgeen tot gevolg kan hebben dat er een lijvig, onoverzichtelijk volume ontstaat. Dit moet vermeden worden.

Greta Remy vindt dat ook de maatregelen van tweede orde de nodige aandacht moeten krijgen.

Verder wordt gesteld dat bij de prioritaire maatregelen ook de kritische succesfactoren moeten worden aangegeven, evenals noodzakelijke begeleidende maatregelen.

De voorzitter gaat hiermee akkoord, maar pleit voor overzichtelijkheid en slagkracht, veel meer dan voor academische volledigheid.

Tenslotte zal de voorzitter overleg plegen met de vice-voorzitter van de FCVV over het opzetten van een werkgroep "Recidive" en een werkgroep "Datacollection".

5. Diversen – organisatie van een nieuwe Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid

De voorzitter ziet in de nota die nu uitgewerkt wordt een mogelijke basis voor een volgende federale Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid. Daarover is tot op heden nog niet beslist. In het verleden heeft het BIVV ingestaan voor de organisatie van vrij grote evenementen, die uiteraard een goede voorbereiding vergen. In het verleden zijn ook de gewestministers met bevoegdheden op het vlak van verkeersveiligheid uitgenodigd en betrokken geweest bij de Staten-Generaal; de voorzitter vraagt de vertegenwoordigers van de gewesten in de Federale Commissie dat zij zouden nagaan of de gewesten eventueel zouden meewerken aan een nieuwe Staten-generaal.

Michaël Reul vraagt dat de FCVV voorstelt om deze Staten-generaal onafhankelijk van de politieke actoren op te zetten.






Patricia Courange meldt de commissieleden dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een eigen Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid aan het voorbereiden is.



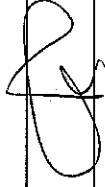
Kortom, de FCVV vertrouwt het BIVV de organisatie toe van een nieuwe Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid.



6. Datum van de volgende vergadering




De volgende plenaire vergadering van de FCVV vindt plaats op donderdag 20 januari 2011 vanaf 9u tot 13u bij de FOD Mobiliteit en Vervoer..

Verslag : Marc Broeckart, Werner De Dobbeleer, Anne-Marie Galloy, Miran Scheers en Martin Van Houtte.

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Pierre-Jean	BERTRAND	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale	EXCUSE
Theo	BEELDENS	MAG	
Eric	CAELEN	Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Johan	CHIERS	Responsible Young Drivers	verontschuldigd
Roeland	DE CLEEN	Fietzersbond	verontschuldigd
Tom	DE SCHUTTER	Union des Villes et Communes de Wallonie	excusé
Erwin	DEBRUYNE	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	
Jacques	DEKOSTER	Ligue des Familles	excusé
Tom	DHOLLANDER	Voetgangersbeweging	verontschuldigd
Bruno	DIDIER	ASSURALIA	
Olivier	GOIES	Président du GOCA	
Michaël	JONNIAUX	Police Fédérale	
Kristiaan	POPELIER	Kabinet Staatssecretaris Schouppe	
Greta	REMY	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Michaël	REUL	UPTR	
Umberto	ROMANO	SPW	
Luc	VAN AUSLOOS	Parquet Général de Mons	excusé
Stijn	VANCUYCK	FEBIAC	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Martin	VAN HOUTTE	BIVV	
Dirk	VAN NUFFEL	Vaste Commissie van de Lokale Politie	
Koen	VAN WONTERGHEM	Ouders van Verongelukte Kinderen	
Marc	VANSNICK	FOD Mobiliteit en Vervoer	
Luc	VERMEULEN	R.A.C.B.	
Wim	VOS	VAB	
Thierry	WILLEMARCK	TOURING	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
		Ligue des Familles	
Patricia	COURANGE	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale	
Bernard	DEHAYE	GRACQ	
Isabelle	DEMAEGT	Febetra	
Jürgen	DHAENE	Federale Politie	
Yves	FOBELETS	SPW	
Anneliese	HEEREN	FOD Mobiliteit en Vervoer	
		Fedemot	
Joost	KAESEMANS	FEBIAC	
Paul	KENIS	Hof van Beroep te Gent	verontschuldigd
Pascal	LAMMAR	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Pierre	LAOUREUX	R.A.C.B.	
Geert	POPELIER	VAB	
Alexandre	PONCHAUT	Union des Villes et Communes de Wallonie	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Jacques <i>J. De Waele</i>	QUOIRIN <i>ANSELOT</i>	GOCA <i>GOBA</i>	
Miran	SCHEERS	BIVV	
Karel	VAN COILLIE	TOURING	
Wendy	VANDER GOTEN	Responsible Young Drivers	
Ives	VERBAEYS	ASSURALIA	
Lode	VERKINDEREN	Transport en Logistiek Vlaanderen	
Rudi	WAGELMANS	Vaste Commissie van de Lokale Politie	