



BIVV – FCVV

<p style="text-align: center;">Plenaire vergadering Brussel – FOD Mobiliteit en Vervoer (City Atrium) op 30 november 2010 van 9:00 tot 13:00</p>

Zie aanwezigheidslijst in bijlage.

De voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, de heer Martin Van Houtte, verwelkomt de aanwezigen.

1. Goedkeuring vorige verslagen

Reacties op het verslag van de vorige vergadering van 27 oktober 2010:

Theo Beeldens vindt een aantal van zijn kritische reacties onvoldoende terug in dit verslag. Hij benadrukt dat maatregelen die niet geaccepteerd worden door het doelpubliek (hier meer bepaald de motorrijders), ook niet zullen gerespecteerd worden.

De voorzitter neemt kennis van deze opmerking en nodigt de heer Beeldens en de andere commissieleden uit om hun eventuele opmerkingen met betrekking tot specifieke tekstonderdelen van het verslag op schrift over te maken.

Karel Van Coillie betreurt dat sommige discussies onvoldoende uitgediept worden. Leden geven hun opmerkingen, maar er wordt niet steeds discussie gevoerd om tot een gezamenlijk standpunt te komen.

De voorzitter wijst erop dat het in de huidige fase van de werkzaamheden niet de bedoeling is om steeds tot een consensus te komen, maar wel om de kernideeën op te lijsten. Dit onderdeel van de werkzaamheden zal tijdens deze vergadering afgerond worden om tegen de volgende plenaire zitting van 20 december ek. de eigenlijke ontwerpaanbevelingen te bespreken. Daarover zal dan wel gepoogd worden om een consensus te bereiken.

Het verslag van de vergadering van 27 mei 2010 wordt goedgekeurd. Er zijn geen opmerkingen meer, ook al omdat ook voor dit verslag een procedure van schriftelijke reacties werd gevolgd.

De voorzitter dank de medewerkers van het BIVV die voor het verslag en de vertalingen hebben gezorgd.

2. Inleiding

Tijdens deze vergadering zullen alle elementen worden verzameld en besproken, die in de eindversie van het document met aanbevelingen moeten opgenomen worden.

Daarom stelt de voorzitter voor om elk punt uit het document (FCVV – Werkgroepen 2010) door te nemen en om per maatregel die elementen te vermelden die zeker in de aanbevelingen moeten terecht komen.

Het werkdocument “FCVV – Werkgroepen 2010” is een eerste bundeling van de resultaten van de werkgroepen. In het eindrapport zal gestreefd worden naar een 1^e deel met aanbevelingen (= de horizontale en de verticale lijnen uit de maatregelenmatrix) en een 2^e deel met achtergrondinformatie, op dezelfde manier geordend als de aanbevelingen.

Kristiaan Popelier vraagt dat de aanbevelingen niet alleen in ideale termen gesteld worden, maar dat ook het doenbare duidelijk gesteld wordt. De haalbaarheid van de aanbevelingen is belangrijk. Kristiaan Popelier verwacht geen mooie documenten maar een werkdocument, gebaseerd op realiteitszin.

De voorzitter beaamt de noodzaak van haalbare aanbevelingen; de aanbevelingen moeten realistisch zijn, maar een garantie op realisatie hoeft niet geëist te worden. Deze visie zal apart in de inleiding uiteengezet worden. De voorzitter zal ook op een gepast taalgebruik letten.

Greta Remy vraagt om de kritische succesfactoren duidelijk te benoemen. Zo is het duidelijk dat er menskracht nodig is om intensief bemande controles uit te voeren.

3. Bespreking van het werkdocument

3.1. Aanbevelingen op het vlak van dataverzameling

Peter Silverans geeft toelichting.

Er zijn twee grote hoofdstukken voorzien : één over het verbeteren van de ongevallenregistratie en één over het organiseren van méér en diepgaander onderzoek naar ongevallen (accidentologisch onderzoek).

Rond dit thema bestaan er al zeer veel aanbevelingen; zij werden reeds geformuleerd in het kader van de twee federale Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002 en 2007).

Voor wat de ongevallenregistratie betreft :

- kwaliteit van de data zelf : lokalisatie en manoeuvre;
- onderregistratie; de huidige weging bemoeilijkt de interpretatie;
- andere indicatoren dan de pure ongevallengegevens;

- timing en beschikbaarheid van de gegevens.

Meer aandacht voor het onderzoek naar ongevallen kan betekenen dat er een instituut voor accidentologie opgericht wordt.

De verkeersongevallenregistratieformulieren leren onvoldoende over de ongevallenoorzaken, daarom is er veel meer diepteonderzoek nodig.

Greta Remy benadrukt de nood aan accidentologie, maar ziet dit los van een pleidooi voor een instituut voor accidentologie. Ze vraagt tevens om de volgorde van de 4 elementen voor registratie om te keren (*noot van de verslaggever : dit is hierboven reeds gebeurd*).

Miran Scheers vraagt of de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid uit 2007 in deze context verder geconcretiseerd kunnen worden. Er is momenteel al een werkgroep actief rond het manoeuvre-diagram.

Greta Remy meent dat de aanbevelingen zo concreet mogelijk mogen zijn. Waarop de voorzitter toezegt dat de medewerkers van het BIVV hier een belangrijke bijdrage te leveren hebben.

Koen Ricour vraagt of de commissieleden hiervan kennis zullen kunnen nemen voor de volgende vergadering van 20 december.

De voorzitter weet dat het BIVV daartoe zijn best zal doen, maar er is weinig tijd.

De voorzitter vraagt om tijdens deze vergadering vooral sleutelwoorden naar voor te schuiven, dus om die elementen aan te stippen die zeker moeten vervat zitten in de aanbevelingen. Eventueel kan een werkgroep later proberen om een concreet actieplan uit te werken. De leden stemmen hier mee in.

3.2. Aanbevelingen op het vlak van Education

Werner De Dobbeleer geeft toelichting.
Zie tekst.

3.2.1. Jonge bestuurders - doelgerichte campagnes

Koen Ricour vraagt of angstinductie een wenselijke aanpak is voor het BIVV. Het BIVV heeft namelijk een traditie van meer positieve boodschappen.

Werner De Dobbeleer beaamt dat het BIVV streeft naar een positieve aanpak, meer bepaald door de weggebruikers aan te zetten om hun gedrag te doen aansluiten bij de norm.

Stijn Vancuyck vindt de campagnes doorgaans te braaf, zij doen de mensen niet nadenken. Hij wil niet zover gaan als de aanpak van Luc Beaucour destijds, maar hij vindt dat de "think"-campagnes van het Verenigd Koninkrijk een na te volgen voorbeeld zijn.

Werner De Dobbeleer stelt dat de boodschap geëvalueerd wordt door in een posttest na te gaan of ze goed overgekomen is bij de doelgroep.

De voorzitter verwijst naar de hardere boodschappen tegen het gsm-gebruik achter het stuur. Hij stelt dat de BIVV-campagnes er recent inderdaad méér naar streven om duidelijker en slagvaardiger over te komen.

Theo Beeldens weet dat iedereen stelt de beste campagnes te voeren. Het is essentieel dat er logica zit in de boodschap en dat zij geloofwaardig overkomt. Zo vindt hij dat de Bob-campagnes niet gevolgd worden door de mensen; het enige dat werkt om het alcoholprobleem in het verkeer te verminderen, zijn de massale controles. Hij vraagt dat de boodschappen zouden geanalyseerd worden op hun effecten.

De voorzitter bevestigt dat de effecten inderdaad onderzocht worden. De Bob-campagne bestaat nu 15 jaar, het is tijd om ze te laten evolueren. De nieuwe campagne legt meer de nadruk op affectie en waardering.

Theo Beeldens meent dat een sensibiliseringscampagne alleen dan echt geslaagd is als niemand het foute gedrag nog vertoont; maar dit is natuurlijk erg ideaal gesteld. Waarom reageren mensen niet beter op een boodschap ?

De voorzitter vertelt dat uit metingen voor en na een campagne wel degelijk blijkt dat de campagne effect heeft, maar dit effect deint later terug uit. Dit is bv. duidelijk vastgesteld voor de campagnes rond gordeldracht.

Werner De Dobbeleer wijst erop dat de pre- en posttesten uitgevoerd worden door een onafhankelijk marktonderzoeksbureau.

Voorstel van kernwoorden:

- doelgroepengericht
- effectiviteit voor de doelgroep
- boodschappen moeten doen nadenken
- duidelijke en geloofwaardige boodschap
- slagvaardige boodschap
- logische boodschap
- boodschappen combineren met controles.

3.2.2. Jonge bestuurders - rijopleiding in stappen

Het graduated driver licensing system wordt al toegepast in Oostenrijk, maar nog niet in België.

Koen Ricour vraagt naar concrete maatregelen die veel effect ressorteren.

Kristiaan Popelier vreest dat het rijbewijs op school, de jongeren sterk naar de auto zal oriënteren. Eens een jongere zijn rijbewijs op zak heeft, zal hij ook bij zijn ouders aandringen om een auto te krijgen.

Roeland De Cleen beaamt deze stelling. Hij ziet liever een geïntegreerde verkeersopleiding op school, waarbij de jongeren onder meer eerst leren fietsen en dan later een autorijbewijs verwerven.

Geert Popelier gaat niet akkoord. Het rijbewijs op school is een middel om de verkeersregels aan te leren, het is dus een goede vorming voor het gebruik van

alle modi. Het rijbewijs op school omvat trouwens alleen een theorie-examen, de resultaten van het examen blijven 3 jaar geldig.

Greta Remy vindt het belangrijk dat jongeren stapsgewijs leren om zich correct in het verkeer te gedragen en zo gaat het leren rijden met de auto ook getrapt. Werner De Dobbeleer beaamt dat de getrapte aanpak en het rijbewijs op school het best samengebracht worden in één aanpak. Greta Remy wijst erop dat sensibilisering en educatie door elkaar lopen.

Stijn Vancuyck verwacht weinig positieve effecten van een stapsgewijs verwerven van een autorijbewijs. Werner De Dobbeleer herinnert eraan dat het hier gaat om opleiding. Het getrapt rijbewijs heeft direct een sterk effect, maar dit vlakt later wel af.

Voorstel van kernwoorden:

- geïntegreerde verkeersopleiding op school, met stappenplan volgens de vervoermodi
- kennis van de verkeersreglementering bij jongeren is belangrijk
- samenbrengen van "rijbewijs op school" met "getrapte toegang tot het rijbewijs"
- sensibilisering en informatie-overdracht maken beide deel uit van educatie

3.2.3. jonge bestuurders - wegcode in het secundair onderwijs

Omvat ook "rijbewijs op school" in het Vlaams onderwijs.

Greta Remy stelt dat het behalen van een rijbewijs op school geen doel op zich is, het gaat er in het laatste jaar van het secundair onderwijs om een algemene revisie op te zetten van alles wat voordien geleerd werd op het vlak van verkeer en de verkeersgedragsregels. Het theoretisch rijexamen vormt op die manier een attest dat deze gehele revisie dekt.

Theo Beeldens vindt de wegcode te algemeen als leerstof voor het secundair onderwijs. Zo is het bv. niet interessant voor 16-jarigen om te leren over beurtelings parkeren. Uit de wegcode moeten onderdelen gehaald worden op maat van de leerlingengroep. Zo zijn regels voor zachte weggebruikers wel relevant.

Greta Remy wijst erop dat het hier om 8 lessen op een schoolloopbaan gaat. Het wegcode-onderwijs in het 6^e jaar is het sluitstuk voor alles wat tijdens de 5 voorgaande jaren aangeleerd werd.

Miran Scheers herinnert eraan dat het "rijbewijs op school" gericht is op het behalen van het theoretisch rijexamen op school. De verkeersreglementering komt in het secundair onderwijs op een veel bredere manier aan bod.

Roeland De Cleen meent dat het om meer moet gaan dan om het leren van gedragsregels. Attitudes aanleren is namelijk erg belangrijk.

Karel Van Coillie steunt de stelling dat correcte attitudes verwerven, allerbelangrijkst is. Het theorie-examen meet niet alles. De recapitulatie in het 6^e jaar moet breder opgevat worden.

Raphael Gérard stelt dat het behalen van een rijbewijs toch sterk leidt naar het aanschaffen van een auto. Slagen voor het theoretisch rijexamen is onvoldoende als doel.

Voorstel van kernwoorden:

- in het secundair onderwijs aandacht geven aan reglementering maar ook breder aan attitudes
- concrete inhoud aanpassen aan de leeftijdsgroep en aan de verkeerssituaties die hiermee samenhangen
- ongewenst neveneffect : druk om auto te gebruiken of aan te schaffen vanaf 18 jaar
- theoretisch rijexamen integreren in een brede recapitulatie in het 6^e jaar

3.2.4. jonge bestuurders - preventie in het secundair onderwijs.

Geen opmerkingen

3.2.5. jonge bestuurders - attitudevorming

Theo Beeldens klaagt aan dat motorrijders in opleiding niet over veilige oefenterreinen beschikken, waardoor ze verplicht zijn om onmiddellijk in het echte verkeer te rijden.

Voorstel van kernwoorden:

- GDE-matrix (goals for driver education)

3.2.6. jonge bestuurders - man-vrouw-verschillen

Geen opmerkingen

3.2.7. personen- en goederenvervoer – veiligheidscultuur in bedrijven

De voorzitter deelt mee dat het BIVV een project heeft lopen onder de naam "road safety at work". In dit kader worden er sensibiliserende cursussen gegeven in bedrijven.

Michaël Reul vraagt om rekening te houden met kleine bedrijven, vele transporteurs hebben minder dan 5 vrachtwagens. De sector is tegen specifiek 0,2 promille voor de transportsector, dit zou stigmatiserend zijn. Hij is wel voorstander van 0 promille voor iedereen, waarbij de controles zich streng op 0,5 promille zouden kunnen toespitsen. Peter Silverans bevestigt dat met 0,2 promille eigenlijk 0 promille bedoeld wordt, het cijfer 0,2 dient om technische problemen te vermijden

Karel Van Coillie deelt de mening dat professionele chauffeurs niet mogen gestigmatiseerd worden, maar hij wijst wel op hun zware verantwoordelijkheid. Roeland De Cleen voegt eraan toe dat ook andere chauffeurs, zoals die van 4x4-wagens, een zware verantwoordelijkheid dragen in het verkeer.

De voorzitter vraagt of er niet beter altijd over 0 promille gesproken wordt.

Roeland De Cleen meent dat in elk arbeidsreglement eenvoudigweg moet staan dat er geen alcohol mag gedronken worden op het werk.

Michaël Reul wijst erop dat een professionele chauffeur niet direct kan ontslagen worden bij een positieve alcoholtest. Hij is daarom voorstander van een eenvoudige nultolerantie.

Greta Remy vraagt om dit probleem als knelpunt aan te geven.

Kristiaan Popelier weet dat bij de daling van 0,8 promille naar 0,5 promille, vele mensen zich afvroegen hoeveel zij nu nog precies mochten drinken. 0 promille is duidelijk, ook daarom is dit een goede zaak.

De voorzitter besluit dat iedereen voorstander is van 0 promille voor alle chauffeurs. Dit is een kritische factor.

Karel Van Coillie hierinnert eraan dat we evolueerden van 1,5 promille over 0,8 promille naar de huidige 0,5 promille. Dronken mensen hebben meestal een hoog alcoholgehalte. Daarom is het niet zozeer nodig om het alcoholgehalte nog verder te verstrengen, maar wel om de huidige regel beter te controleren.

De voorzitter bevestigt door te verwijzen naar statistieken die stellen dat 96,3 % deze regel respecteert.

Stijn Van Cuyck vindt ook dat het niet gaat om een precieze promillegraad.

Roeland De Cleen bevestigt dat probleemdrinkers een hoge promillegraad hebben. De promillegrens is bijgevolg minder relevant. Een alcoholslot bij recidivisten is zeker aangewezen.

De voorzitter concludeert : rijden is niet drinken, voor vrachtwagenchauffeurs zowel als voor alle andere chauffeurs. Hierover bestaat evenwel geen unanimité in de commissie.

Greta Remy herinnert eraan dat de alcoholproblematiek maar een onderdeel is van de brede veiligheidscultuur in de bedrijven. Een bedrijf zou steeds over de middelen moeten beschikken om misbruiken te beteugelen.

Michaël Reul ondersteunt deze stellingname door te vragen dat er aanpassingen komen aan de collectieve arbeidsovereenkomsten binnen het paritair comité 100, zoniet blijven de werkgevers geblokkeerd.

Voorstel van kernwoorden:

- alcoholpreventie maakt deel uit van de veiligheidscultuur van de bedrijven
- uitzoeken hoe werkgevers concretere armslag kunnen krijgen om alcoholmisbruik aan banden te leggen
- concreet nagaan wat er daarbij kan gebeuren op het niveau van de collectieve arbeidsovereenkomsten

3.2.8. personen- en goederenvervoer – interactie met andere weggebruikers in de opleiding

Noot van de verslaggeving : Het gaat hier om de vakbekwaamheidsvereisten uit Richtlijn 2003/59/EG en de omzetting ervan in Belgisch recht door het KB van 4 mei 2007. Zie ook op de FOD-webstek :

<http://www.mobiliteit.fgov.be/data/route/pdcrbw/CirCAPnl.pdf>

Michaël Reul stelt voor dat de FOD Mobiliteit en Vervoer het invoeren van een dergelijke module zou toelaten in de opleiding van vrachtwagenchauffeurs. De sector betreurt trouwens dat bestuurders van voertuigen onder 7,5 ton zouden kunnen afgevoerd worden van de lijst met bestuurders verplicht om de voortgezette opleiding te volgen, zodra het besturen van voertuigen niet hun voornaamste beroepsactiviteit is. Een dergelijke toegeving zou een onverantwoorde stap achteruit betekenen voor de verkeersveiligheid (blijkbaar wordt er gepleit om het KB in deze zin aan te passen).

3.2.9. personen- en goederenvervoer – sensibiliseren voor dodehoekrisico's

Geen opmerkingen

3.2.10. zachte weggebruikers – fietsopleiding integreren in de autorijopleiding

Roeland De Cleen wijst erop dat deze maatregel gericht is op meer aandacht voor de zachte weggebruikers in de autorijopleiding. Men gaat ervan uit dat wanneer een automobilist ook fietst, hij beter zal beseffen welke risico's een auto kan creëren voor een fietser. Bijgevolg moet iedereen eerst leren fietsen vooraleer met de auto te leren rijden.

Voorstel van kernwoorden:

- geïntegreerde verkeersopleiding in stappen

3.2.11. zachte weggebruikers – verkeersopvoeding van jongsaf aan - levenslang

Theo Beeldens waarschuwt voor de cultuur van "ik ben in mijn recht", terwijl de kwetsbare weggebruiker altijd aan het kortste eind trekt. Je mag misschien wel reglementair een bepaalde beweging uitvoeren, maar je moet steeds op het reële risico letten.

Roeland De Cleen beaamt dat je moet veilige keuzes leren maken in het verkeer, met andere woorden je moet risico's leren herkennen en afwegen. Zo is het vermijden van dodehoekongevallen zowel een zaak van een goed uitgeruste vrachtwagen als van een defensieve opstelling van de fietser.

Theo Beeldens wijst erop dat in vele werkgroepen niet zo'n geweldige consensus heerst als men vaak laat uitschijnen. Hij pleit ervoor dat weggebruikers zich niet blind op de wegcode focussen.

Greta Remy stelt dat iedereen zijn sterktes en zwaktes moet kennen.

Voorstel van kernwoorden:

- levenslang leren als koepelmaatregel
- attitudeontwikkeling

3.2.12. motorrijders – sensibilisatiecampagnes

Geen opmerkingen

3.2.13. motorrijders – voortgezette opleiding en financiële tegemoetkoming

Stijn Van Cuyck pleit ervoor om motorrijders die voor 1989 hun rijbewijs (B) behaald hebben ook te verplichten om een voortgezette opleiding te volgen. Maar hierover bestaat geen consensus, zodat het beter is om motorrijders met hun tekortkomingen te confronteren zodat ze zelf kunnen beslissen om al of niet een opleiding te volgen. Men moet steeds blijven sensibiliseren voor de voortgezette opleidingen, dit is beter dan ze te verplichten en uiteindelijk is dit een uitdovende zaak.

Miran Scheers wijst erop dat er bij de motorrijders een piek van verkeersdoden optreedt in de leeftijdscategorie van 40 tot 50 jaar.

Kristiaan Popelier en Stijn Van Cuyck vragen zich af of deze oververtegenwoordiging te maken heeft met de populariteit van de 125 cc motoren of gewoon met het feit dat er veel motorrijders zijn in deze leeftijdsgroep. De statistieken wijzen een probleemgroep aan, maar de relevante eigenschappen van deze groep zijn niet gekend.

Theo Beeldens denkt ook dat veel motorrijders in deze leeftijdsgroep zitten, bv. mensen die een moto aanschaffen wanneer de kinderen groot zijn.

De voorzitter besluit dat de opmerking over diegenen die hun rijbewijs behaalden voor 1989 geschrapt wordt, en dat er geen verplichting bepleit wordt.

Geert Popelier vraagt om uitdrukkelijk om bijkomend specifiek onderzoek aan te bevelen.

De voorzitter vraagt zich af of wat hier geldt voor motorrijders ook voor bromfietzers en scooters opgaat.

Kristiaan Popelier ziet een verschil tussen bromfietzers die eerder in het woon-werkverkeer zitten en de motorliefhebbers die veel in hun vrije tijd rijden.

De voorzitter besluit om de motorrijders als doelgroep te verruimen. De meeste verkeersdoden vallen bij de motorrijders van meer dan 400 cc, er vallen weinig doden bij de bromfietzers en de meeste gedode bromfietzers zijn jongeren. We hebben nog te weinig kennis van deze probleemgroep, toch kan op korte termijn gereageerd worden met deze maatregel.

Bromfietzers worden in dit bestek bij de zachte of zwakke weggebruikers gerekend, terwijl de scooters meegaan met de moto's.

Greta Remy vindt het belangrijk dat voor alle tweewielers nagegaan wordt of ze wel over voldoende rijvaardigheden beschikken.

Kristiaan Popelier : de hamvraag is of een rijbewijs B wel voldoende is om met een scooter te rijden.

Theo Beeldens vraagt zich af in welke mate Staatssecretaris Schouppe rekening houdt met de adviezen van de FCVV. En hij vindt dat Vlaams Minister Crevits te weinig doet voor de motorrijders.

De voorzitter besluit dat de FCVV aanbeveelt om te sensibiliseren voor een voortgezette opleiding voor motorrijders, maar dat er geen sprake is van een verplichting.

Voorstel van kernwoorden:

- scooters vragen een aparte benadering tegenover de zwaardere motoren
- sensibiliseren voor de voortgezette opleiding (niet verplichten).

3.2.14. bestuurders algemeen – verkeersopvoeding

Zie andere maatregelen.

3.2.15. bestuurders algemeen – rijbewijs in stappen en GDE-matrix

Geen opmerkingen

3.2.16. bestuurders algemeen – sensibiliseren voor vermoeidheid, afleiding, rij- en rusttijden

De voorzitter wijst erop dat het BIVV dit al doet, want het gaat hier om reële risicofactoren. Rij- en rusttijden zijn geen zaak voor de gewone automobilisten.

Karel Van Coillie ziet afleiding veel ruimer dan alleen maar het gsm-gebruik. Hij vindt ook dat vermoeidheid achter het stuur oncontroleerbaar is.

Michaël Reul klaagt over RTL-radio waarop soms gevraagd wordt aan chauffeurs om per sms problemen op de weg door te seinen.

De voorzitter zegt toe dat het BIVV verkeersonveilige aanbevelingen in de media zal aanpakken.

Voorstel van kernwoorden:

- Sensibiliserende boodschappen blijven herhalen

3.2.17. recidivistenprogramma en strengere bestraffing

Roeland De Cleen vindt het alcoholslot en intelligente snelheidsaanpassing (ISA) de meest nuttige instrumenten bij recidive. En dit zou meteen toelaten om deze nieuwe instrumenten uit te testen.

Karel Van Coillie vraagt zich af hoe ISA kan opgelegd worden, want het is een complex systeem.

Roeland De Cleen repliceert dat ISA technisch operationeel is, het werkt.
 Werner De Dobbeleer verwijst naar de open ISA die al geïntegreerd is in de GPS-gestuurde routebegeleiding.
 Miran Scheers herinnert eraan dat deze maatregelen eerder thuishoren in het luik Enforcement.

De voorzitter besluit dat de technologie aanwezig is voor de voorgestelde maatregelen.

Voorstel van kernwoorden:

- ISA – technisch operationeel – experimenten mogelijk
- alcoholslot – technisch operationeel – experimenten mogelijk

3.3. Aanbevelingen op het vlak van Enforcement

Miran Scheers geeft toelichting.
 Zie tekst.

De tekst over verkeersveiligheid van de gelijknamige Taskforce (op datum van 12 mei 2008) besteedt veel aandacht aan handhaving; veel aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden verder geconcretiseerd. De vakliteratuur bevestigt het effect van controles en het verband met communicatie.
 Ook wordt er aandacht besteed aan verkeer als 7^e basisfunctie van de lokale politie en aan het rijbewijs met punten.

De voorzitter wijst op het belang van de uitvoerige stand van zaken op het vlak van handhaving. Hij vraagt ook of men akkoord gaat met het terug op de FCVV-agenda plaatsen van het rijbewijs met punten.

Kristiaan Popelier pleit voor kentekenaansprakelijkheid.

Koen Ricour vraagt om bij de tekst over het Verdrag van Prüm het Europese cross border enforcement beleid expliciet te vermelden.

Michaël Reul wijst op misbruiken met vrachtwagens die ten onrechte als maximaal 3,5 ton verklaard worden, om de tachygraaf en de rij- en rusttijdenregeling te ontlopen. Het gaat hier om deloyale concurrentie.
 Koen Ricour beaamt dat camionettes vaak alsdusdanig misbruikt worden. Bij controles wordt dit probleem vaak vastgesteld.
 Geert Popelier verwijst naar de verantwoordelijkheid van de constructeurs, zij verkopen deze volumes toch maar. Dit is te vergelijken met het verkopen van krachtige auto's waarmee je ook niet sneller dan 120 km/u mag rijden.

Miran Scheers vraagt wat de FCVV wil aanbevelen op het vlak van enforcement. En met welke doelgroepen eventueel moet gewerkt worden.

Roeland De Cleen wijst naar wildparkeren op en nabij zebrapaden; deze overtredingen leveren een groot risico op voor de zachte weggebruikers en zij krijgen zeer weinig aandacht van de politie.

Koen Ricour vraagt dat men dit soort overtredingen onmogelijk maakt met infrastructurele ingrepen.

Karel Van Coillie meent dat het gedepenaliseerd parkeren één grote flop is. Mede daardoor gaat alle aandacht inzake controle naar het gedepenaliseerd parkeren en worden de gevaarlijke parkeerovertradingen, die niet gedepenaliseerd zijn, ongemoeid gelaten.

De voorzitter schuift als belangrijkste punten naar voor : het rijbewijs met punten operationeel maken en het verhogen van de pakkans.

Koen Ricour wijst erop dat een hogere pakkans ook meer controlepersoneel vereist. En om homologatieproblemen met de controlemiddelen te vermijden, is er nood aan een homologatie op EU-niveau. Dit is trouwens ook een probleem met een economische dimensie. Zo kan momenteel het alcoholgebruik maar met een toesteltype gemeten worden, terwijl er op de markt een brede keuze bestaat.

Kristiaan Popelier meent dat er meer automatische controles zullen moeten georganiseerd worden.

Waarop Karel Van Coillie betreurt dat de zichtbaarheid van controles vermindert met de automatisering ervan.

Kristiaan Popelier noemt het dragen van de autogordel als voorbeeld : het gebruik ervan is moeilijk te controleren, maar er kan een irritant piepende verklikker in de auto geïnstalleerd worden als automatische controle.

Miran Scheers vraagt speciale aandacht voor:

- Educatieve maatregelen voor jonge bestuurders die nu als alternatieve straf kunnen gebruikt worden, maar die ook mogelijk zouden kunnen worden als hoofdstraf.

Geert Popelier betreurt dat er onvoldoende eenvormigheid zit in de aanpak van de parketten, er is een eenvormig vervolgingsbeleid nodig.

- Elementen voor een vervolgingsbeleid

Kristiaan Popelier vindt dat het vervolgingsbeleid korter op de bal moet spelen, zoals bv. het geval is met de speekseltekst.

De voorzitter ziet ook het verband met een efficiëntere bestraffing.

Miran Scheers verwijst naar de Brusselse Staten-Generaal die melding maakt van duizenden pv's die jaarlijks weggegooid worden.

De voorzitter wijst op de noodzaak om tot een snellere administratieve afhandeling te komen van de vastgestelde overtredingen.

Karel Van Coillie vindt dat de procedure moet omgekeerd worden zodat de overtreder zelf het initiatief moet nemen als hij zijn dossier voor de rechtbank wil brengen. Hij gaat niet akkoord met het verlengen van de verjaringstermijn van 1 naar 3 jaar. Dit zou voor het gerecht een signaal zijn dat ze zich nog veel meer vertraging kunnen veroorloven bij de aanpak van verkeersovertredingen,

hetgeen net het omgekeerde is van wat een efficiënte aanpak moet zijn : de straf moet snel op de overtreding volgen.

De voorzitter besluit dat efficiënter bestraffen onze aanbeveling wordt.

Roeland De Cleen vindt dat er vaak verbazend lichte straffen uitgesproken worden bij nochtans zware ongevallen. Zo is het al gebeurd dat o.m. dronkenschap door de rechter niet in aanmerking genomen wordt als factor in een ongeval. Daarom vraagt de fietsersbeweging dat bij zware risico's ook zware straffen zouden uitgesproken moeten worden.

Het rijbewijs met punten en de kentekenverantwoordelijkheid worden allebei in een werkgroep "recidive" behandeld.

Er komt ook een werkgroep "accidentologie".

En er bestaat reeds een werkgroep "statistiek". Maar de aparte werkgroep accidentologie moet toelaten om de verwachtingen van alle stakeholders te leren kennen.

Ongevallen ter plaatse analyseren, blijft onder de projectnaam BART belangrijk. Jan Pelckmans (momenteel Fietsmanager van de Vlaamse overheid) heeft hier destijds al heelwat werk rond verricht.

Van BART1 (diepteonderzoek naar ongevallen met vrachtwagens op de gewestwegen van Oost- en West-Vlaanderen) bestaat een uitvoerig rapport.

Greta Remy meent dat in het vervolgproject BART2, meer naar de oorzaken moet gezocht worden. De middelen die de onderzoekers ter beschikking hebben kennen natuurlijk beperkingen. Uit deze beperkingen moeten lessen getrokken worden, dit is bv. ook belangrijk in het diepteonderzoek dat zal gevoerd worden naar ongevallen met motorrijders.

3.4. Aanbevelingen op het vlak van Engineering

Marc Broeckaert geeft toelichting.

Zie tekst.

3.4.1. scheiden of mengen, in de organisatie van zowel het fietsverkeer als van het vrachtverkeer

Michaël Reul vindt het ook belangrijk dat vrachtverkeer en autoverkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen verlopen.

Koen Ricour verwijst naar de Antwerpse ring waar men dit principe wil hanteren bij de herorganisatie van de verkeersstromen.

Voorstel van kernwoorden:

- scheiden of mengen = beleidskeuze van de wegbeheerder voor elk type weggebruiker
- aanpassing van de weginfrastructuur in functie van de keuzes m.b.t. scheiden of mengen

- DV-principe: homogenisering van massa's, snelheden en rijrichting in het verkeer

3.4.2. geloofwaardigheid van de signalisatie bij wegenwerken (bij voorkeur variabel)

Theo Beeldens meent dat de geloofwaardigheid van de signalisatie bij wegenwerken vaak te wensen overlaat. Er staat vaak een signalisatie specifiek gericht op de verkeersafwikkeling tijdens de werken, ook op momenten dat er helemaal niet gewerkt wordt.

Michaël Reul vraagt dat deze signalisatie het best variabel is, zodat ze alleen functioneert op die momenten waarop ze werkelijk nodig is.

Karel Van Coillie verkiest dat de signalisatie ook in functie van filevorming functioneert.

Voorstel van kernwoorden:

- betere signalisatie
- geloofwaardige signalisatie (variabel)

3.4.3. technologische uitrusting in het voertuig (zwarte doos, verplichte camera en achteruitkijkspiegel, vermoeidheidsdetectie, vastzetten van de lading, ...)

Stijn Van Cuyck verwijst naar het EU-niveau dat bevoegd is op het vlak van voertuigtechnologie. Hij weet dat het inbouwen van een zwarte doos afgewezen wordt door de voertuigconstructeurs.

Michaël Reul vindt dat de constructeurs deze technologie in alle voertuigen moeten inbouwen en dit natuurlijk voor de hele Europese Unie.

Rond de dodehoek is België een voorloper geweest, maar hierdoor hebben de vrachtwagenbezitters hun uitrusting tweemaal moeten aanpassen.

Men mag er als vuistregel van uit gaan dat bij professionele transporteurs de vrachtwagens om de 4 jaar vervangen worden.

Koen Ricour meent dat de overheid incentives kan geven om de door het beleid gewenste uitrusting te stimuleren.

Roeland De Cleen vraagt dat er zowel een auditief als een visueel signaal zou gegeven worden door een vrachtwagen bij het afslaan, want een chauffeur kan niet alle camera's en spiegels tegelijk in het oog houden.

Waarop Werner De Dobbeleer verwijst naar een test met een dergelijke uitrusting op de flank van vrachtwagens, die momenteel loopt bij het BIVV.

Voorstel van kernwoorden:

- EU-materie = Europawijde aanpak
- sleutelrol bij de constructeurs
- incentives van overheidswege

- specifiek aandacht voor de dodehoekproblematiek bij vrachtwagens (BIVV-test)
- gedrag en technische uitrusting op elkaar afgestemd

3.4.4. botsvriendelijke auto's

Stijn Van Cuyck vraagt zich af of de statistieken wijzen op een specifiek veiligheidsprobleem met 4x4-wagens.

Peter Silverans antwoordt dat er voor deze wagen categorie geen specifieke ongevalgegevens bekend zijn.

Koen Ricour beaamt dat het hier niet om een aparte voertuig categorie gaat.

Karel Van Coillie meent dat 4x4-wagens ook nuttig kunnen zijn.

Koen Ricour verwijst naar de Zweedse overheid die incentives geeft om botsvriendelijke auto's te promoten.

Roeland De Cleen vraagt dat er in analogie met de milieuscores voor voertuigen ook met veiligheidsscores zou gewerkt worden. In deze context moet ook verwezen worden naar de frontale airbag voor fietsers die nu ontwikkeld wordt.

De voorzitter vraagt in welke mate de aanbeveling rond botsvriendelijke auto's een topprioriteit vormt.

Voorstel van kernwoorden:

- onderzoeken of 4x4-wagens een specifiek verkeersveiligheidsprobleem hebben
- airbag voor fietsers en voetgangers
- veiligheidsscore voor auto's (= promotie van de verkeersveilige wagens)

3.4.5. fietsers- en voetgangersvriendelijke weginrichting (ook specifiek voor rotondes) – ook motorvriendelijke weginrichting

Geen opmerkingen

3.4.6. vergevingsgezinde weg

Theo Beeldens vraagt dat alle mogelijke valstrikken voor motorrijders van de weg zouden gehaald worden, zoals paaltjes, bloembakken e.d.m.

Roeland De Cleen meldt dat de fietsersbeweging erg gekant is tegen biggenruggen. Maar de concrete verkeerstechnische weginrichting moet gerelateerd worden aan de weg categorie. In een woonomgeving zijn namelijk andere maatregelen gepast dan op belangrijke verkeerswegen.

Theo Beeldens meent dat een weg altijd bestemd is voor het gemotoriseerd verkeer. Maar dit wordt tegen gesproken door Roeland De Cleen

Theo Beeldens vindt alleszins dat men zich moet kunnen verplaatsen zonder hindernissen op de weg te ontmoeten.

De voorzitter vraagt om zich kritisch af te vragen of alle "hindernissen" wel de verkeersveiligheid dienen. M.a.w. is er wildgroei of oneigenlijk gebruik van

bepaalde verkeerstechnische elementen ? Fouten tijdens het uitvoeren van de rijtaak mogen geen dodelijke gevolgen hebben.

Theo Beeldens meent dat er nood is aan duidelijke aanbevelingen over wat kan en niet kan.

Raphael Gérard benadrukt het belang van wegategorisering als referentiekader voor de weginrichting. Het snelheidsregime bepaalt uiteindelijk wat kan en wat niet kan.

Michaël Reul vreest dat gemeentebesturen zich soms teveel permitteren op het vlak van weginrichting.

Karel Van Coillie meent dat de snelheid het best gecontroleerd wordt door flitspalen.

De voorzitter vat samen : is er onderzoek naar inconsequenties en wilgroei op het vlak van bepaalde verkeerstechnische elementen ? En hebben deze elementen eventueel impact op het aantal doden en zwaar gekwetsten in het verkeer ?

Voorstel van kernwoorden:

- DV-principe : vergevingsgezinde weg
- verkeerstechnische inrichting in evenwicht met de wegategorisering
- verkeerstechnische aanbevelingen

3.4.7. technische keuring voor motorfietsen

Theo Beeldens meldt dat de beweging van motorrijders gekant is tegen het invoeren van een technische keuring voor motorfietsen. Hij meent dat er geen verband bestaat tussen de technische staat van motorfietsen en de gebeurlijke ongevallen met dit voertuig.

Stijn Van Cuyck betwijfelt het nut van deze maatregel.

Miran Scheers weet dat in Duitsland een verband gelegd wordt tussen de technische staat van motorfietsen en hun betrokkenheid bij ongevallen. Zij bevelen namelijk verder onderzoek aan naar de relevantie van de technische staat omdat dit aspect niet aan bod gekomen is in het MAID-project.

De voorzitter beslist om deze aanbeveling af te voeren.

3.4.8. promotie van het gesloten ISA-systeem

Theo Beeldens wijst het gesloten ISA-systeem voor motorfietsen af, het motorvermogen mag niet zomaar gedwongen terugvallen.

Karel Van Coillie vraagt zich af of het dwingende ISA-systeem wel veilig is. Hij meent ook dat het eventueel invoeren van een dergelijk systeem noodzakelijkerwijs moet gekoppeld worden aan een herziening van de snelheidsregimes. Men moet zich de vraag stellen welke snelheidsregimes vereist zijn om het verkeer veilig te laten verlopen.

Voorstel van kernwoorden:

- promotie van het gesloten ISA-systeem
- open trekken naar alle vormen van ISA

3.4.9. gebruik van winterbanden

De voorzitter meldt dat het BIVV momenteel het nut van winterbanden bestudeert.

Michaël Reul vraagt dat wanneer er aan een verplichting gedacht wordt, deze niet alleen in België zou ingevoerd worden. Hij verkiest eerder om deze banden desgevallend aan te bevelen.

Karel Van Coillie meent dat de Belgische overheid deze winterbanden niet kan eisen voor auto's die uit een andere Lidstaat van de EU komen.

De voorzitter besluit dat de commissie geen verplichting van winterbanden wil. Over het eventuele nut ervan voor het verkeer in België, volgt nog uitsluitel.

Voorstel van kernwoorden:

- winterbanden eventueel aanbevelen

3.4.10. principes van duurzaam veilig toepassen – gedifferentieerd snelheidsbeleid

Geen opmerkingen

3.4.11. inspraak met alle gebruikers bij aanleg van infrastructuur

Stijn Van Cuyck vindt dat in handboeken met aanbevelingen beter moet afgegrensd worden wat juridisch kan en wat niet.

Theo Beeldens vindt dat de steden en gemeenten heelwat kosten kunnen besparen door vooraf goede inspraak te organiseren. Hij is een sterke voorstander van inspraak.

Voorstel van kernwoorden:

- inspraak organiseren bij infrastructuurprojecten is aan te bevelen

3.4.12. geloofwaardigheid van snelheidsregimes

Werd reeds eerder behandeld.

3.4.13. eco driving

Theo Beeldens betwijfelt sommige aannames, zo stelt hij zuiniger te rijden bij hogere snelheden, conform zijn boordcomputer.

Karel Van Coillie weet dat een voertuig bij 70 à 80 km/u het minst pollueert. Bestaat hier verder onderzoek over ?

Stijn Van Cuyck is het ermee eens dat je geen extra gas moet geven bij het naderen van een groen verkeerslicht. Hij zou het interessant vinden om bij bedrijven na te gaan of zij daadwerkelijk resultaten boeken met eco driving cursussen (o.m. op het vlak van verkeersongevallenreductie).

Hij verwijst ook naar het "drivolution"-project in Leuven (zie ook: <http://www.drivolution.be>).

Karel Van Coillie stelt zich vragen bij het ecologische aspect van zones 30, omdat je bij 30 km/u in tweede versnelling blijft rijden.

Roeland De Cleen relateert deze stelling door te verwijzen naar de beperkte hoeveelheden verkeer die binnen de zones 30 rondrijden.

Toch meent Karel Van Coillie dat in de zone 30 van de Brusselse vijfhoek veel auto's rondrijden die bij 30 km/u veel vervuiling veroorzaken.

4. Algemeen besluit en afspraken

Op de vergadering van 20 december 2010, die plaatsvindt bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, worden alleen de sterkst geprioritiseerde maatregelen besproken.

Er is weinig tijd om alles tegen dan voor te bereiden.

Er wordt telkens bij elke maatregel voor een korte toelichting gezorgd.

Theo Beeldens vindt het niet nodig dat elke maatregel met een algemene consensus aanvaard wordt, een democratische meerderheid volstaat. Maar er moet wel duidelijk gesteld worden wanneer MAG de maatregel niet ondersteunt.

De nota in opmaak is bedoeld voor de komende federale regering, indien mogelijk wordt hij al meegegeven bij de regeringsformatie.

Eerstvolgende plenaire vergaderingen van de FCVV:


Maandag 20 december 2010 om 14:00 op de FOD Mobiliteit en Vervoer; presentatie van de sterkst geprioritiseerde maatregelen.


Donderdag 20 januari 2011 om 09:00 op de FOD Mobiliteit en Vervoer; presentatie van de andere maatregelen.


Vrijdag 18 februari 2011 om 09:00 op de FOD Mobiliteit en Vervoer; finalisering van de aanbevelingen.

Verslag : Marc Broeckaert, 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	
Theo	BEELDENS	MAG	
Eric	CAELEN	Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Johan	CHIERS	Responsible Young Drivers	
Roeland	DE CLEEN	Fietsersbond	
Stijn	VANCUYCK	FEBIAC	
Tom	DE SCHUTTER	Union des Villes et Communes de Wallonie	
Erwin	DEBRUYNE	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	
Jacques	DEKOSTER	Ligue des Familles	excusé
Tom	DHOLLANDER	Voetgangersbeweging	
Bruno	DIDIER	ASSURALIA	excusé
Olivier	GOIES	Président du GOCA	
Michaël	JONNIAUX	Police Fédérale	verontschuldigd - vervangen door Koen Ricoy 
Kristiaan	POPELIER	Kabinet Staatssecretaris Schouppe	
Greta	REMY	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Michaël	REUL	UPTR	
Umberto	ROMANO	SPW	excusé - remplacé par Raphaël Gerard
Luc	VAN AUSLOOS	Parquet Général de Mons	excusé - remplacé par Luc Strypsteen

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Martin	VAN HOUTTE	BIWV	
Dirk	VAN NUFFEL	Vaste Commissie van de Lokale Politie	
Koen	VAN WONTERGHEM	Ouders van Verongelukte Kinderen	
Marc	VANSNICK	FOD Mobiliteit en Vervoer	verontschuldigd
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	excusé
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	QUOIRIN	GOCA	
Miran	SCHEERS	BIVV	
Karel	VAN COILLIE	TOURING	
Wendy	VANDER GOTEN	Responsible Young Drivers	
Ives	VERBAEYS	ASSURALIA	excusé
Lode	VERKINDEREN	Transport en Logistiek Vlaanderen	
Rudi	WAGELMANS	Vaste Commissie van de Lokale Politie	

Rudi
Roghaïl

Robert Bonga
SPW

