



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
Verslag

Vergadering van 17 mei 2004 (5)

Aanwezigen :

De h.. DERWEDUWEN Patric, BIVV, Voorzitter van de FCVV
Mevr. MEERKENS Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer, Vice Voorzitster
De hh. BERTRAND Pierre-Jean, Bestuur Uitrusting en Vervoerbeleid (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
CAELEN Eric, Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Federale Politie
Mevr. DE BOECK Ann, Gezinsbond
De hh. DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
D'HAESE Patrick, Fietsersbond
DIDIER Bruno, Assuralia
DONNEN Dany, GOCA (aanwezig in de voormiddag)
HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen
HOUGARDY Philippe, RACB
KAESEMANS Joost, FEBIAC
KENIS Paul, College van Procureurs Generaal
Mevr. LENOTTE Bernadette, Instituut WegTransport
De hh. LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Equipement et des Transports
POPELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Admin. van Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap
Mevr. SCHEERS Miran, BIVV
De hh. VANBROECKHOVEN Willem, GOCA (aanwezig in de namiddag)
VAN COILLIE Karel, Touring
WAGELMANS Rudi, Vaste Commissie van de Lokale Politie

Wonen de vergadering bij (BIVV) :

De h. DE BOBBELEER Werner
Mevr. DREVET Marilyns
De h. HENDRICHS Denis
Mevr. NEUVILLE Christiane
De hh. PELCKMANS Jan
VERBEKE Tobias

Verontschuldigten :

De hh. DRAUX Philippe (vervangen door de h. P. DEBLAERE)
HUNGS Edgar, Enseignement Communauté germanophone
MACHENIL Geert (vervangen door Mevr. B. LENOTTE)
Mevr. MALLINUS Danielle (vervangen door de h. K. VAN COILLIE)
De hh. VAN AUSLOOS Luc (vervangen door de h.P. KENIS)
VAN NUFFEL Dirk (vervangen door de h. R. WAGELMANS)

Gezien de specificiteit van de gestelde vragen en de beperkte beschikbaarheid aan personen bij de deelnemende instellingen, is de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid niet in staat een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen te verzekeren.

Een afwijking van deze verplichting werd toegekend overeenkomstig aan het artikel 2, § 2, van de wet van 20 juli 1990 bij besluit van de Ministerraad van 31 januari 2004, en dit tot 31 december 2004.

Inleiding:

De heer Hendrichs heet de aanwezigen welkom en deelt mee dat de heer Derweduwen weerhouden is door een hoogst belangrijke vergadering waar zijn aanwezigheid noodzakelijk is. Hij zal de vergadering echter vervoegen tijdens de koffiepauze en vraagt de leden hem te willen verontschuldigen.

Ook de heer Popelier van VTB-VAB zal omstreeks 10 u aankomen.

De heer Motte, die de Vaste Commissie van de Lokale Politie vertegenwoordigde, heeft een andere functie op zich genomen. De Vaste Commissie wordt voortaan vertegenwoordigd door de heer Van Nuffel als effectief lid en door de heer Wagelmans, vandaag aanwezig, als plaatsvervangend lid.

De heer Anciaux, Minister van Mobiliteit en Sociale Economie, heeft een schrijven gezonden met het verzoek dat Mevrouw Meerkens, Directeur bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, zou benoemd worden tot Vice-voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

De heer Hendrichs geeft dus het woord aan mevrouw Meerkens, die de vergadering voorziet tot de aankomst van de heer Derweduwen.

De agenda wordt goedgekeurd door de aanwezige leden.

Goedkeuring van de verslagen van de vergaderingen van 25 juni en 22 januari 2004

Aangezien de aanwezigen geen enkele opmerking hebben, worden beide verslagen goedgekeurd.

De heer Kaesemans, die iets later aangekomen is op de vergadering, had het BIVV dezelfde morgen nog de volgende opmerkingen bezorgd:

Opmerkingen betreffende het verslag van de vergadering van de FCVV van 22/1/2004

Betreffende het deel van het PV hierna:

Het toegenomen aantal personen voor wie snelheid een uitlaatklep is of een manier om zichzelf te bevestigen, is bijzonder zorgwekkend. Het toegenomen aantal reclameboodschappen in deze zin houdt hiermee verband (enkele voorbeelden worden gegeven door dhr. Herbert). Wie de deontologische code niet respecteert, zou hiervoor moeten worden gestraft.

wenst de heer Kaesemans het volgende op te merken:

- De tekst geeft de mening weer van een aantal vertegenwoordigers en niet van de volledige vergadering. Dat blijkt niet duidelijk uit het verslag.
- Hij stelt de melding dat het aantal chauffeurs dat in snelheid een uitlaatklep zoekt, toeneemt, in twijfel omdat deze volgens hem niet gebaseerd is op cijfermateriaal. De dalende ongevalcijfers zouden een indicator kunnen zijn dat deze melding onjuist is.

- De melding dat het aantal reclameboodschappen dat snelheid 'verheerlijkt' toeneemt, is evenmin gebaseerd op tellingen.
- FEBIAC wil als federatie niet de rol van 'bestraffer' opnemen. Dat behoort niet tot onze taak van federatie. Precies om die reden is aan de JEP gevraagd de naleving van de code op te volgen.

Voorstelling van de verkeersveiligheidsindicatoren

Ongevallenstatistieken – eerste resultaten 2002 (Doc.II.1a en II. 1.b)

Mevrouw Scheers stelt de verkeersveiligheidsstatistieken van het NIS voor 2002 kort voor (zie presentatie in bijlage). Niet alle gegevens van het NIS zijn al beschikbaar.

Aangezien het NIS voor 50 dodelijke ongevallen nog geen formulier ontvangen heeft van de politie, vraagt de heer Kenis waarom het NIS in de gepubliceerde cijfers geen rekening houdt met deze 50 "niet-antwoorden". Het aantal letselongevallen bedraagt in realiteit 1274 en niet 1224.

Mevrouw Scheers antwoordt dat deze formulieren niet werden teruggezonden ondanks de talloze herinneringen van het NIS en dat het NIS de cijfers niet wijzigt omdat het geen details heeft betreffende deze ongevallen.

Ze wijst erop dat er een eind zal komen aan dit probleem dankzij de eenmalige vassing van de gegevens.

De heer Loyaerts betreurt dat er geen volledige statistieken zijn omdat hierdoor de prioriteiten betreffende de zwarte punten niet kunnen worden bepaald zoals het hoort.

Mevrouw Scheers verwacht de statistieken van 2003 tegen het einde van 2004 of begin 2005. De statistieken van 2004 zouden in 2005 beschikbaar moeten zijn en vanaf 2005 zouden er voorlopige driemaandelijkse statistieken komen.

De heer Dekoster vraagt of er al een vergelijking gebeurde tussen het Belgische verkeersveiligheidsbeleid en dat van andere landen, zoals Frankrijk, en welke resultaten dit opleverde.

Mevrouw Scheers herinnert aan de Europese studie SUN (Sweden-U.K.-Netherlands) die de best presterende landen op het vlak van de verkeersveiligheid met elkaar vergeleek. Deze studie heeft geleid tot algemene besluiten waarbij de nadruk gelegd werd op het belang van een plan met maatregelen en een plan om deze te implementeren, en op de terbeschikkingstelling van de nodige budgetten.

Volgens de heer Dekoster dient er een vergelijking te worden gemaakt met de slechtst scorende landen zoals Frankrijk.

Mevrouw Meerkens deelt mee dat de FOD zinnens is om een studie zoals SUN uit te voeren.

Attitude-indicatoren – SARTRE-studie (Doc.II.2)

Mevrouw Drevet stelt de resultaten van de studie kort voor (zie presentatie in bijlage).

De heer Herbert treedt de heer Dekoster bij in zijn opmerking betreffende de sensibilisatieacties en legt de nadruk op het Franse voorbeeld. Er zijn niet enkel gerichte acties nodig, er moet ook meer algemene, consistente en coherentie informatie verspreid worden zoals op de Franse zenders. Er is dus nood aan permanente en globale sensibilisatie.

De heer Donnen merkt op dat Frankrijk qua handhaving over meer middelen beschikt dan België en dat de pakkans er dus hoger ligt. In ons land zou men de handhaving moeten toespitsen in functie van de plaats en van het type overtreding.

Aangezien alle leden akkoord gingen met deze voorstellen, zal de aanbeveling opnieuw geformuleerd worden, rekening houdend met de gemaakte opmerkingen.

Volgens de heer Dekoster moet de mentaliteit gewijzigd worden teneinde te komen tot een evenwichtig gedeeld gebruik van de weg. Vooral op het niveau van het onderwijs, dus op het niveau van de gemeenschappen, moet hierop de nadruk worden gelegd.

Mevrouw Meerkens zal het Interministerieel Comité dat in juni zou moeten samenkomen, op de hoogte brengen van deze opmerking.

De heer Kenis hecht veel belang aan de vaststelling van het Sartre-rapport dat de subjectieve pakkans niet alleen bepaald wordt door de objectieve risico. Bepaalde landen met éénzelfde subjectieve pakkans hebben een totaal verschillende objectieve pakkans. Vooral de subjectieve pakkans moet dus verhoogd worden.

In België stelt men naargelang van het gewest en van de plaats ook grote verschillen vast op het vlak van de controlekans. Er zou meer coherentie moeten komen op nationaal vlak.

De heer Herbert betreurt dat de PVE's sinds de politiehervorming enkel nog maar op de autosnelweg tussenkomen, terwijl controles nochtans hun specialiteit zijn.

De heer Deblaere relateert dit standpunt. Het zijn immers ook steuneenheden die optreden op vraag van de lokale politie. Zij zijn ook actief op andere wegen.

De heer Wagelmans reageert ook op de opmerking van de heer Herbert want volgens hem is de doeltreffendheid van de lokale politie sinds de politiehervorming aanhoudend gestegen.

Mevrouw Meerkens vat de debatten samen:

Wat de attitudemaatregelen inzake gordeldracht betreft, zou er permanente sensibilisatie moeten plaatsvinden met een algemene strategie, waarbij men voldoende de publieke aandacht zou kunnen vestigen op welbepaalde gedragingen (gordel, kinderzitjes...).

Wat de automatische camera's betreft die voor de handhaving worden gebruikt, is een intern akkoord met de FOD Economische Zaken nodig. Dit punt komt aan bod op de volgende vergadering van het Interministerieel Comité. De materie van de statistieken komt ook op de agenda van dit Comité.

De heer Derweduwen komt aan op de zitting.

Gedragsindicatoren – gordel 2003 (Doc. II.3)

De heer Verbeke stelt de resultaten voor (zie presentatie in bijlage) en benadrukt dat er om praktische redenen geen tellingen plaatsvonden omtrent de gordeldracht achterin en het gebruik van kinderzitjes.

De belangrijkste resultaten:

- resultaten beantwoorden aan de doelstellingen van de SGVV maar zijn toch zeer laag (60%)
- mannen hebben een gordelprobleem
- probleem bij de 30 en 50 km/u- snelheidsregimes
- probleem bij 's nachts rijden

De heer Didier vraagt of het voertuigmerk in aanmerking genomen was bij de tellingen. Het antwoord hierop is negatief.

De heer Didier legt uit dat er op Europees niveau overwogen wordt om de autoconstructeurs te verplichten hun voertuigen uit te rusten met een geluidssysteem dat hen verwittigt als ze de veiligheidsgordel niet dragen. Men zou dus moeten nagaan of de gordeldracht hoger ligt in wagens die reeds met een dergelijk systeem zijn uitgerust. Dit zou een argument zijn voor de verplichting ervan.

De heer Kaesemans beschikt niet over precieze informatie over de types voertuigen die er reeds mee zijn uitgerust, maar merkt op dat dit reeds bij verschillende voertuigen vooraan het geval is. Achterin zijn er echter problemen zoals wanneer men op de achterbank een pak zou plaatsen met hetzelfde gewicht als dat van een passagier.

Daar het moeilijk lijkt om dit probleem te bestuderen bij de tellingen, merkt de heer Derweduwen op dat men hierover een vraag zou kunnen opnemen in de attitude-enquêtes, waarbij het zelfgerapporteerde gedrag niet noodzakelijk overeenstemt met het reële gedrag. Men zou tevens kunnen onderzoeken of er hieromtrent reeds studies plaatsvonden.

De heer Dekoster betreurt dat er geen tellingen plaatsvonden over de gordeldracht achterin. De heer Herbert benadrukt dat er bij de “kiss and ride”-acties in schoolomgevingen waaraan hij deelnam, vastgesteld werd dat veel kinderen de gordel niet droegen.

De heer Pelckmans wijst op twee problemen, met name de beroepschauffeurs en het te hoge aantal vrijgestelden. Mevrouw Meerkens bevestigt het te hoge aantal vrijstellingen en beaamt dat dit aantal zou moeten worden verlaagd.

Mevrouw Meerkens verlaat de zitting, de heer Derweduwen dankt haar en neemt het voorzitterschap terug over.

Verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003 en haar uitvoeringsbesluiten van 22.12.03

Op vraag van de heer Herbert die de zitting moet verlaten, worden de punten 1 en 2 op de agenda verwisseld.

Voorstelling van de besluiten en goedkeuring van de aanbevelingen van de Waals Gewest strafrechtelijk beleid (Doc.III.2)

De heer Kenis vat eerst kort de belangrijkste punten samen van een studiedag over de huidige situatie op het niveau van het expertisenetwerk verkeer van het College van Procureurs-Generaal.

Tekst van P. Kenis in bijlage.

De heer Hendrichs stelt vervolgens de besluiten voor alsmede de 8 aanbevelingen van de werkgroep.

Aanbevelingen 1,2 en 3: de Commissie gaat akkoord.

Aanbeveling 4: naar aanleiding van de opmerking van de heer Deblaere die vreest voor een verhoging van de administratieve belasting van de politiediensten op het terrein, wordt de aanbeveling goedgekeurd met toevoeging van "... in functie van de mogelijkheden **en de beschikbare middelen...**"

De heer Van Coillie is voorstander van een evaluatie van de zware overtredingen vóór 2005. Hij vindt dat, als de commissie enerzijds de aanbeveling geeft om overtredingen zoals gsm-gebruik tijdens het rijden en het niet-dragen van de gordel op de nemen bij de zware overtredingen van de 1ste graad, er anderzijds misschien overtredingen zijn die momenteel ten onrechte als "zwaar" worden beschouwd. Hij betreurt dat de commissie zich momenteel niet uitspreekt over de suggesties tot wijziging van Touring.

De heer Derweduwen vindt dat er eerst een akkoord moet komen binnen de werkgroep over de voorstellen tot aanbevelingen, dat vervolgens kan worden voorgelegd aan de commissie. De heer Herbert vraagt dat er een vertegenwoordiger van de zwakke weggebruikers zou worden opgenomen in de WG strafrechtelijk beleid en stelt voor dat er na intern overleg een vertegenwoordiger zou worden aangeduid. De voorzitter gaat akkoord met het voorstel

Aanbeveling 5: de commissie gaat globaal gezien akkoord, maar de heer Donnen benadrukt dat het probleem van de leasing op een globalere wijze zou moeten worden aangepakt.

Aanbeveling 6: de commissie gaat akkoord mits toevoeging van "Eenvormig **en gezamenlijk** vervolgingsbeleid..."

Aanbeveling 7: deze aanbeveling wordt uitgesteld. De werkgroep dient preciezer te definiëren wat verstaan wordt onder "Ervoor zorgen dat de actoren op het terrein **klaar** zijn..."

Aanbeveling 8: er zal over deze aanbeveling een nieuwe bespreking plaatsvinden binnen de werkgroep

Voorstelling van de uitvoeringsbesluiten en voorziene wijzigingen

De heer Hendrichs vat de nieuwe wetgeving samen (zie voorstelling in bijlage)

Wat de nieuwe wetgeving betreft, pleit de heer Loyaerts als wegbeheerder voor een vereenvoudiging van de reglementering. Het is moeilijk om de naleving af te dwingen van een complexe wetgeving die voortdurend verandert.

Sommige bepalingen zorgen voor problemen. Zo zou het probleem van de cruise control op een meer algemene manier moeten zijn aangepakt.

De aanleg van zones 30 schoolomgevingen kost ongeveer 100.000 euro/school. Dit komt neer op ongeveer 400 miljoen euro voor alle scholen van de Franse gemeenschap. Aangezien er fondsen zullen worden toegekend aan de politiezones in functie van de daling van het aantal verkeersslachtoffers op wegen die onder de bevoegdheid vallen van de lokale politie (met het gevaar voor afwijkingen op het niveau van de politiezones om de score kunstmatig te verbeteren), zou men ook premies kunnen toekennen aan de gewesten, om te investeren in de infrastructuur.

De heer Rouffaert gaat akkoord met de opmerkingen van de heer Loyaerts en wijst erop dat de opgelegde termijnen m.b.t. bepaalde maatregelen onmogelijk na te komen zijn.

De voorzitter merkt op dat het BIVV deze opmerkingen maakte op een vergadering op het kabinet Anciaux vóór de ministerraad, maar dat het kabinet besloot om ze niet in aanmerking te nemen.

De heer Bertrand betreurt dat de gewesten niet geraadpleegd werden en verzet zich tegen de opheffing van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998.

KB 9 oktober 1998 – toelichting: “Dit besluit voorziet de voorwaarden voorafgaand aan de invoering van de zones 30, zoals overleg met de maatschappijen voor openbaar vervoer en de hulpdiensten” Dit besluit legt ook op dat de snelheid tot 30 km/u zou worden teruggebracht door middel van verkeersorganisatorische of infrastructuurgebonden maatregelen.”

Verskillende leden hebben nog tal van opmerkingen over het feit dat deze wijzigingen inderhaast werden doorgevoerd en over het feit dat er op beleidsniveau onvoldoende geluisterd werd naar de FCVV.

Lunch

Besluiten door de voorzitter betreffende het laatste punt van de voormiddag

Zones 30 schoolomgevingen: De FCVV is voorstander van de aanleg van zones 30 in schoolomgevingen maar stelt vast dat het moeilijk wordt om **alle** schoolomgevingen binnen de gestelde termijnen te voorzien van de gepaste signalisatie.

Naar aanleiding van de verschillende standpunten van de leden betreffende de aanvaarding van deze verplichting, zal het BIVV over dit onderwerp een voorstel tot aanbeveling voorbereiden.

Indeling van de zware overtredingen: de werkgroep zal deze indeling analyseren en zal wijzigingen voorstellen.

Verkeersveiligheidsconventies: De FCVV spreekt haar ongerustheid uit over de criteria voor de verdeling van de boetefonds.

Evaluatie van de wet in september 2005

De heer Hendrichs geeft een korte toelichting bij de door de regering voorziene modaliteiten (zie presentatie in bijlage).

Wat de analyses m.b.t. de snelheid betreft, merkt de heer Kenis op dat men beter het aantal vastgestelde overtredingen/gecontroleerde voertuigen zou tellen in plaats van het aantal vastgestelde overtredingen/uren controle.

De heer Deblaere merkt op dat het moeilijk zal gaan om deze gegevens vóór/na de nieuwe wet te vergelijken, aangezien deze gegevens voorheen niet bestonden.

De heer Popelier meent dat dit geen reden is om bij de pakken te blijven zitten en benadrukt dat er gegevens bestaan op lokaal niveau. Voor de heer Wagelmans mogen deze gegevens enkel gebruikt worden voor lokale initiatieven.

De Voorzitter besluit door te bevestigen dat een evaluatie van de wet noodzakelijk is, maar dat dit een aanzienlijke opvolging vereist en dat er besluiten moeten genomen worden. Hij zal het Kabinet Anciaux bijgevolg verzoeken een Interministerieel Comité voor de

Verkeersveiligheid te beleggen op een tijdstip dat toelaat om binnen de toegekende termijnen beslissingen te nemen.

Opvolging van de prioritaire dossiers

Dossier 7 – “Gordel, kinderzitjes, helmen” en goedkeuring van de aanbevelingen (Doc.IV.1)

De heer De Dobbeleer geeft een korte uiteenzetting over de opvolging van dit dossier.

Aanbeveling 7.1: OK maar de heer Herbert wenst dat er een oplossing gevonden wordt om zicht te krijgen op de evolutie van de gordeldracht achterin en het gebruik van de kinderzitjes.

Aanbeveling 7.3: meerdere leden betreuren dat de gordelcampagne gericht is op de volwassenen. Zij vinden het verkeerd te denken dat volwassenen die overtuigd zijn zich vast te klikken, daardoor ook meer geneigd zullen zijn om hun kinderen vast te klikken. Gordeldracht voor- en achterin kunnen evenmin met elkaar vergeleken worden. De heer Derweduwen legt uit dat er om budgettaire redenen prioriteiten moesten worden vastgelegd omdat het budget beperkt is, maar dat dit haalbaar is als de FCVV beslist om zich te richten op campagnes voor kinderen.

Er zal dus met deze opmerking rekening worden gehouden. Er zal een algemene campagne komen voor **alle** inzittenden van wagens om hen aan te sporen zich **correct** vast te maken.

De heer Pelckmans herinnert eraan dat er tegen mei een Europese richtlijn zal moeten worden omgezet naar de Belgische context. De heer Hendrichs bevestigt dat dit waarschijnlijk al tegen 2005 zal gebeurd zijn.

Aanbeveling 7.4: OK. De heren Deblaere en Kenis benadrukken echter de noodzaak om gordelcontroles toe te voegen aan de andere controles.

Aanbeveling 7.7: er wordt rekening gehouden met de opmerking voor 7.3.

Aanbevelingen 7.8, 7.10 en 7.12: OK

Aanbeveling 7.13: aangezien de verkeersveiligheidsstatistieken van 2002 wijzen op een verhoging van het aantal gedode weggebruikers onder de gemotoriseerde tweewielers, meent de heer Chiers dat er een campagne voor hen moet komen, eventueel gecombineerd met een ander thema.

De Voorzitter vindt dit budgettair gezien moeilijk, maar zegt dat de publicatie van een folder te overwegen valt. De heer Herbert benadrukt dat de helmdracht bij bromfietzers gemakkelijk te controleren valt en dat het goed zou zijn hierop controles te houden in schoolomgevingen.

Aanbevelingen 7.15, 7.16 en 7.17: OK

Aanbeveling 7.19: OK. De leden benadrukken de noodzaak om kwaliteitsnormen te hanteren die echter niet te ingewikkeld mogen zijn. Contacten met de gebruikers zijn onontbeerlijk.

De Voorzitter brengt de leden vervolgens op de hoogte van een vraag van mevrouw Lieve Vermoere (FOD) om een afwijking te voorzien van de regel om de maximumleeftijd (8 jaar) van kinderen die meerijden in een fietskar, te verhogen.

Aangezien de problematiek niet duidelijk afgebakend is (gaat het hier enkel om personen met een handicap?), zal de FOD gevraagd worden zijn vraag te verduidelijken. Dit punt zal dan aan bod komen op de volgende vergadering.

Dossier 1 – “Overdreven en onaangepaste snelheid” en goedkeuring van de aanbevelingen (Doc.IV.2)

Mevrouw Scheers geeft een korte toelichting bij de aanbevelingen van de werkgroep inzake dit dossier (zie presentatie in bijlage).

Aanbeveling 1.1: OK

Aanbeveling 1.2: zie werkgroep infrastructuur.

Aanbeveling 1.3: OK, maar de heren Herbert en Dekoster benadrukken dat het onmogelijk is te voldoen aan oorspronkelijke aanbeveling om de verkeers- en mobiliteitseducatie op te nemen in de “compétences terminales” van de Franse Gemeenschap, aangezien dat de leerstof reeds werd goedgekeurd voor een periode van meerdere jaren en dat er niets meer aan kan worden gewijzigd.

In de aanbeveling zal echter vermeld worden dat er bij de Franse Gemeenschap op moet worden aangedrongen om de nodige initiatieven te nemen.

Aanbeveling 1.4: OK

Aanbeveling 1.5: De werkgroep “deontologie” is nog niet kunnen samenkomen, maar weldra zal er een vergadering voorzien worden onder het voorzitterschap van de heer Auwaerts.

Aanbeveling 1.6: De heer Herbert vindt dat er moet opgetreden worden binnen dit domein en vraagt of er een werkgroep samengesteld werd.

De voorzitter antwoordt dat er prioriteiten moesten worden gesteld betreffende onderwerpen zoals alcolock, ISA..., maar dat 4-5 voertuigen van het BIVV (CARA) reeds uitgerust werden met een zwarte doos zonder dat er een echte studie plaatsvond.

Op de vraag of GOCA dit probleem niet zou moeten bestuderen, antwoordt de heer Vanbroeckhoven dat GOCA samen met het BIVV deze werkzaamheden op zich zou kunnen nemen.

Verskillende leden benadrukken de voordelen van de zwarte doos: minder duur en doeltreffender dan ISA, onmiskenbaar positieve resultaten, mogelijkheden tot fiscale aanmoediging, minder tijd tussen ongeval/veroordeling, mogelijkheid tot geleidelijke invoering (overtreders, recidivisten...).

De heer Derweduwen neemt akte van de vraag van de Commissie om meer belang te hechten aan deze maatregel.

Aanbevelingen 1.7 en 1.8 a: OK

Aanbeveling 1.8.b.: Het begrip “identificatie van het voertuig” moet vervangen worden door “identificatie van de nummerplaat”.

Aanbeveling 1.8.c. : de heer Deblaere maakt zich zorgen omdat een veralgemening van de geautomatiseerde procedure zou kunnen leiden tot meer administratief werk voor de politiediensten wat de opvolging betreft. Hij is het niet eens met de heer Kenis die vindt dat

alles, zelfs de opvolging, geautomatiseerd kan worden: hij beweert dat er altijd één operator nodig zal zijn. Hij dringt erop aan de administratieve belasting beperkt te houden.

Volgens de heer Wagelmans heeft een proefproject te Leuven uitgewezen dat er geen extra administratieve belasting is wanneer alles geautomatiseerd is.

Omdat de leden van de Commissie het niet eens raakten over dit punt, zal deze kwestie door de werkgroep behandeld worden.

Er zal moeten beslist worden welk standpunt wordt ingenomen over het element "discriminatie".

Aanbevelingen 1.8.d, 1.8.e, 1.8.f, 1.8.g en 1.9.a : OK

Aanbeveling 1.9.b.: Deze aanbeveling wordt opgeheven omdat deze mogelijkheid reeds wettelijk bestond.

Aanbeveling 1.9.c.: zelfde opmerking.

Aanbeveling 1.9.d.: Deze aanbeveling vervoegt de 8ste aanbeveling van de WG strafrechtelijk beleid. Er werd beslist om deze aanbeveling opnieuw te bespreken in de werkgroep.

Aanbeveling 1.9.e.: deze aanbeveling wordt geschrapt.

De aanbeveling was slecht geformuleerd. Het is de procureur en niet de rechter die het bevel geeft tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Aanbevelingen 1.10, 1.11, 1.12a, 1.12b, 1.12c, 1.12d en 1.13 : Deze aanbevelingen worden aanvaard. De term "leerstraf" in de aanbeveling 1.12 b zou moeten worden vervangen door een meer genuanceerde term die nauwer aanleunt bij "sensibilisatiecursus".

De heer Deblaere stelt vast dat er niets voorzien is m.b.t. recidive.

Dit onderwerp zal worden vermeld in de volgende besprekingen van de WG handhavingsbeleid.

Gezien het late tijdstip wordt de opvolging van het dossier "Alcohol" uitgesteld tot de volgende vergadering.

De Voorzitter dankt de leden voor hun medewerking en beëindigt de zitting. Er wordt nog geen datum vastgelegd voor de volgende vergadering, maar de leden zullen hiervan zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht.