



Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20 bus 2

1000 Brussel

Tel. 02 553 71 24 - Fax 02 553 71 08

mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be

Verslag	Stuurgroep Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
vergaderdatum	9 juni 2016
voorzitter	Minister Ben Weyts
verslaggever	Pascal Lammar
aanwezig	D'hoedt Bob, Boelaert Filip, Daniels Stijn, Debruyne Erwin, Klynen Eddy, Van Eeckhoudt Mikael, Van Laer Katleen, Verkinderen Lode, Van Wonterghem Koen, Vancuyck Stijn
afwezig met kennisgeving	De Witte Lodewijk, Popelier Geert, Smet Geert, Stinckens Kathleen, Boucké bArt
afwezig zonder kennisgeving	

1. Praktische afspraken

a. Agenda 9/06/2016

Er zijn geen opmerkingen. De agenda wordt goedgekeurd.

b. Goedkeuring ontwerpverslag 15/03/2016

Er worden geen opmerkingen geformuleerd op het ontwerpverslag.

Wel wordt opgemerkt dat er een groot aantal verontschuldigheden was voor deze stuurgroepvergadering. Dit is op te volgen. Een specifiek aandachtspunt in dit kader is het afstemmen met en op tijd verwittigen van de vervangers, zodat deze aan de stuurgroepvergadering kunnen deelnemen. Ook zal een week op voorhand een herinnering worden gestuurd, met voorlopige agenda. Bijgaande stukken kunnen eventueel later worden meegestuurd.

Daarnaast wordt opgemerkt dat in het verslag sprake was van de maatregelfiches in de paasvakantie nog eens rond te sturen. Nu is het immers heel kort dag om dit te kunnen doornemen. Daarom wordt beslist om de wijzigingen per maatregelfiche nog even toe te lichten.

2. Vlaams verkeersveiligheidsplan

a. Voorlegging finale versie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (basistekst en maatregelfiches)

De basistekst (omgevingsanalyse en methodologische kadering) en de herwerkte fiches worden ter validatie aan de stuurgroep voorgelegd.

Het finale maatregelenpakket bestaat uit onderstaande 25 maatregelfiches:

Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

- Fiche 1: Informeren
- Fiche 2: Sensibiliseren
- Fiche 3: Kwalitatieve educatie
- Fiche 4: Levenslang leren
- Fiche 5: Medische rijgeschiktheid
- Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding
- Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing
- Fiche 17: Dode hoek
- Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

- Fiche 8: Verkeersveiligheidsaudits en -inspecties
- Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen
- Fiche 10: Onderhoud weginfrastructuur
- Fiche 11: Zichtbaarheid
- Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg
- Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling
- Fiche 14: Aanpak gevaarlijke punten / wegsegmenten
- Fiche 15: Scheiden / ontvlechten verkeersstromen
- Fiche 16: Rijhulpsystemen / veilige voertuigen / ISA
- Fiche 17: Dode hoek

Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

- Fiche 18: Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen
- Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles
- Fiche 20: Alternatieve leermaatregelen
- Fiche 21: Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

- Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek
- Fiche 23: Evaluatie en monitoring

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

- Fiche 24: Engagement
- Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Er wordt dus van de oorspronkelijke 26 maatregelfiches overgegaan naar 25 maatregelfiches. Dit is te verklaren door schrapping van de maatregelfiche “Technische keuring”. Aangezien besloten werd om als conceptnota naar de Vlaamse Regering te gaan, kunnen aspecten die een impact op de begroting hebben niet opgenomen worden. Dit is dus een beslissing van politieke besluitvormingsaard. Technische keuring zal in een afzonderlijk visiedocument komen.

Vervolgens worden de belangrijkste wijzigingen nog even toegelicht per maatregelfiche:

- Maatregelfiche “Kwalitatieve rijopleiding”

Er zal toch een verplicht vormingsmoment voorzien worden voor de vrije begeleiders. Het logboek speelt hierbij een belangrijke rol en schept verantwoordelijkheid, met de aanbeveling om als goede kandidaat min. 3.000 km te rijden.

Eddy Klynen geeft aan dat dit een zeer goed plan is en een sterke verbetering van de hervorming van de rijopleiding. Het is wel moeilijk om onderscheid te maken tussen wie er al ooit vrije begeleider was en wie niet. Mercurius heeft deze gegevens wel al. Sinds februari 2014 is het verplicht de namen van vrije begeleiders op te nemen, maar er is een periode geweest dat dit niet verplicht was en de namen niet geregistreerd werden. Dit zal verder worden nagekeken. We willen dit in ieder geval ook aanbieden en aanmoedigen voor bestaande vrije begeleiders.

Lode Verkinderen vraagt hoe we de formele structuur van het vormingsmoment precies zien. Er werd contact opgenomen met Federdrive, die een voorstel aan het uitwerken zijn en aan het kabinet zullen voorleggen. Er wordt aangegeven dat er een reeks formaliteiten is waarmee rekening gehouden zal moeten worden (“attest”?).

- Maatregelfiche “Levenslang leren”

De elektronische applicatie, uitgebouwd binnen Rijbewijs op School zal worden opengesteld naar alle leeftijdscategorieën, zodat de focus kan worden opengetrokken in functie van levenslang leren. Ook de vrije begeleider zal hiervan gebruik kunnen maken.

Erwin Debruyne merkt op dat bij de opleiding in september / oktober de leerlingen die later in het jaar verjaren niet kunnen meedoen, wat een vervelende zaak is.

- Infrastructuurfiches

In de infrastructuurfiches wordt niet meer gesproken over lijstjes, wat niet betekent dat interne prioritering niet zal gebeuren.

Fiche zichtbaarheid: geen afzonderlijk vademecum, maar integratie in bestaande vademeca.

Fiche consistente snelheidsregimes: de snelheidsborden consequent in een snelheidsdatabank op te nemen. Les trekken uit verleden naar betrokkenheid van lokale overheden, die die borden zullen moeten invullen.

Erwin Debruyne geeft aan dat de gemeenten problemen hebben om alle databanken ingevuld te krijgen en dat dit dus geen evidentie zal zijn.

- Maatregelfiche “Rijhulpsystemen / veilige voertuigen / ISA”

Deze fiche was een “wortel”fiche, maar nu werd er ook een “stok” in geïntegreerd. Zo is het de bedoeling om ook in te zetten op technologische begrenzingen voor recidivisten (cfr. alcoholslot, snelheidslot).

Lode Verkinderen merkt op dat bij dergelijke systemen het aandachtspunt niet de installatie of de kost is, maar de opvolging. Bij het alcoholslot geraken we niet bij de opvolging, omdat we het niet geïmplementeerd krijgen.

Stijn Daniels geeft aan dat het kernwoord opvolgen is, maar dat we vaak te afhankelijk zijn van wat technologie wel en niet mogelijk maakt. Het is van belang om de keuze te maken om op eigen bevoegdheden in te zetten, want daar kan een verschil in gemaakt worden. Wat is het ambitieniveau? De Minister zegt dat het ambitieniveau gesteld zal worden op de eigen bevoegdheden. Daarnaast is het ook de bedoeling om vanuit de fiche “Engagement” andere partners in het verhaal mee te trekken.

- Maatregelfiche “Basiselementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen”

Hierbij is men iets voorzichtiger geworden voor administratieve verwerking van de overtredingen in het licht van de positieve evoluties op federaal niveau. De opvolging blijft noodzakelijk, indien de gewenste resultaten toch uit blijven kan nog steeds voor een depenalisering geopteerd worden.

- Maatregelfiche “Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) - trajectcontrole”

In het kader van het federale ANPR-plan wordt nagegaan hoe en waar we hiervan mee gebruik, kunnen maken in functie van het verkeersveiligheidsbeleid.

Lode Verkinderen geeft aan dat de toepassing van camera’s voor 1 functie (km-heffing) niet echt houdbaar is in het kader van multifunctionele toepassing van installaties. De Minister stelt dat het inderdaad mogelijk met zijn om het contract met Satellic open te breken.

Eddy Klynen merkt op dat de ambitie om fiches “smart” te maken (inclusief budgettering) niet overall wordt teruggevonden en dat het goed zou zijn om dit alsnog te proberen.

Kabinet geeft aan dat omwille van het feit dat het een conceptnota Vlaamse Regering betreft, de budgettaire aspecten uit de fiches gehaald werden. Het plan mag in dat geval immers geen directe financiële engagementen bevatten. Dit zal uiteraard in de praktijk nog wel verder geconcretiseerd worden.

Eddy Klynen vraagt hoe we het streven naar "kwalitatieve" handhaving en het verhogen van de pakkans in de toekomst waar gaan maken. De Minister stelt dat dit vrijer geformuleerd werd omdat we daar in een ander beleidsdomein zitten. Het betreft wel een gedeelde bevoegdheid, maar we moeten opletten voor het creëren van verwachtingen waar we niet kunnen aan beantwoorden.

Afdalen van het principiële naar het operationele vraagt een vertaling, die in een vervolgstap zal moeten worden genomen.

Stijn Daniels merkt op dat pijler 5 nu twee fiches omvat, die zeer dicht aanleunen bij informeren en sensibiliseren (pijler 1) en vraagt zich af of we dan niet te veel bezig zijn met hetzelfde in verschillende pijlers. Voor de Minister is dit een maatschappelijk gegeven, waarbij we dat engagement moeten vertalen naar alle geledingen. Het is dus van belang om hierop de nodige nadruk te leggen.

In de basistekst van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zal ook specifiek naar de opgestelde achtergrondnota verwezen worden.

De Minister zal met dit Verkeersveiligheidsplan naar de Vlaamse Regering gaan. Hier ligt een goede basis om het engagement dat we hebben als Vlaams Huis Verkeersveiligheid te vertalen naar buiten uit en meer engagement te vragen. Het zal op 23/6 in het Vlaams Parlement besproken worden. Op dezelfde dag is er ook een Middag van de Verkeersveiligheid, met focus op de rijopleiding.

b. Voorstel jaarprogramma

Voor het komende jaar (medio 2016 – medio 2017) wordt voorgesteld om bijzondere focus te leggen op:

Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

- *Fiche 2: Sensibiliseren*
- *Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding*
- *Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing*

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën

- *Fiche 12: Consistente snelheidsregimes / bevordering leesbaarheid weg*
- *Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling*

Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

- *Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles*
- *Fiche 21: ANPR – trajectcontrole*

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

- *Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek*
- *Fiche 23: Evaluatie & monitoring*

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

- *Fiche 24: Engagement*

Het is de bedoeling om deze fiches verder concreet uit te werken in de werkgroepen en werkkamers, in betrokkenheid met de partners om tot een "SMART"-actieprogramma te komen.

De focus op deze fiches betekent uiteraard niet dat binnen andere fiches geen acties ondernomen kunnen worden.

Voor wat betreft "vakbekwaamheid" wordt gevraagd naar timing. Er hoeft hiervoor niet gewacht te worden. Enkele initiatieven zijn reeds genomen (bv. goedkeuring nieuwe thema's nascholing).

3. Thematische onderwerpen

a. Status bij de vereenvoudiging en modernisering van de Wegcode (zie ppt)

Maandelijks gesprekken. Zitten aan artikel 12 / 13.

Is logistiek moeilijke zaak omwille van de bevoegdheidsverdelingen omdat men binnen één tekst wil blijven.

Artikel 2 wordt als laatst behandeld omdat de definities aan alle andere artikels gelinkt zijn. Op het einde kan men daar best op terugkijken.

Grote vastberadenheid om tot resultaat te komen. Ambitie is wel naar beneden bijgesteld, gezien complexiteit. Men streeft naar vereenvoudiging, sfeer is goed.

Minister stelt dat het ook nuttig is om in de schoot van de werkkamers en stuurgroep te gaan bepalen welke zaken op tafel moeten liggen. De federale administratie zou immers ook niet beschikken over de voorzetten die het middenveld geleverd heeft. In de volgende Werkgroep Wegcode & plaatsingsvoorwaarden zal dit alvast verder aan bod komen.

b. Werkgroep Sensibilisering - status (zie ppt)

Op de eerste werkgroep 25/4 werd de focus op de bordencampagnes gelegd en het onderling uitwisselen van informatie over geplande initiatieven. Hieraan werd een korte bevraging gekoppeld over de manieren van samenwerking op vlak van communicatie. Er zal daarnaast een interne evaluatie uitgevoerd worden van de huidige sensibiliseringscampagnes.

c. Werkgroep Evaluatie en monitoring - status (zie ppt)

De bedoeling is om in eerste instantie in een "technische" werkgroep eind juni eens te kijken naar wat op vlak van monitoring van het "in opmaak zijnde" nieuwe verkeersveiligheidsplan allemaal mogelijk is, wat bij voorkeur gemonitord wordt, waar zich nog lacunes bevinden, met het oog op een goede monitoringtool voor de geformuleerde doelstellingen in het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan. Parallel worden naast deze technische werkgroep ook bilaterale contacten gepland met de verschillende verkeersveiligheidspartners, met het oog op de monitoring en verdere invulling van de onderzoeksagenda. Deze topics zullen dan verder aan bod komen binnen de betreffende Werkkamer in september.

4. Nieuws

a. Zomer BOB campagne (zie ppt)

Korte toelichting van de voorgestelde zomer bob campagne. Voor wat betreft de affiches wordt gewerkt met 2 verschillende affiches die vanaf 13/6 worden opgehangen langs de wegen. Verhoogde alcoholcontroles vallen samen met het begin van het EK voetbal ("BOB-marathon").

b. 23/06 in het Vlaams Parlement

i. Middagen van de Verkeersveiligheid i.s.m. BIVV – focus op rijopleiding

Tussen 2008 en 2013 organiseerde het BIVV al de Middagen van de Verkeersveiligheid. Het BIVV herneemt nu deze formule in samenspraak met ieder parlement, de betrokken beleidsverantwoordelijken en aanverwante organisaties uit de regio's, op een zesmaandelijks basis.

Het BIVV wil hiermee de (parlementaire) debatten stimuleren over de maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

Op 23 juni ligt de focus op de rijopleiding.

ii. Commissie Mobiliteit en Openbare Werken: gedachtewisseling over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen -

Bespreking in regeling der werkzaamheden gepland op 23 juni.

c. Regelgeving hervorming rijopleiding - laatste stavaza

De laatste hand wordt gelegd aan een Besluit Vlaamse Regering (BVR).

Voor wat betreft de laatste stand van zaken:

- Examen:
 - o De klemtoon zal gelegd worden op lichte vs zware overtredingen bij het theorie-examen.
 - o Er wordt terug gefocust op de manoeuvres (keuze uit 6) op het praktijkexamen.
 - o Voorzien van een risicoperceptietest.
- De wachttijd van 3 jaar zal afgeschaft worden.
- Prijzenregeling tolken : er zijn momenteel een 29-tal talen waarin examen kan worden afgelegd; de bedoeling is om dit aantal te reduceren.

5. Varia

- Timing: concrete resultaten BVR: principiële goedkeuring voor de zomer
- Vraag om activiteiten door te geven in functie van opname op website VHV
- Erwin Debruyne vraagt om bij artikel 27 van de wegcode specifiek de lokale overheden nauwer te betrekken. Hiertoe zal overleg worden ingepland.

Bijlagen:

- definitief verslag 15/03/2016
- Ppt stuurgroep 09/06/2016