



Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20 bus 2

1000 Brussel

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

mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be

Ontwerp-verslag Stuurgroep Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

vergaderdatum 17 januari 2017

voorzitter Bob D'hoedt

verslaggever Pascal Lammar

aanwezig Boelaert Filip, Roelants Tom, Daniels Stijn, Debruyne Erwin, Klynen Eddy,
Van Eeckhoudt Mikael, Smet Geert, Westland Gerdine, Van Laer Katleen,
Schets Luc, Degraef Philippe, Van Coillie Karel, Remy Greta

afwezig met kennisgeving Minister Ben Weyts, De Witte Lodewijk, Popelier Geert, Verkinderen Lode,
De Maegt Isabelle, Vancuyck Stijn, Stinckens Kathleen, Boucké bArt

afwezig zonder kennisgeving

1. Praktische afspraken

a. Agenda 17/01/2017

Er zijn geen opmerkingen. De agenda wordt goedgekeurd.

b. Goedkeuring ontwerpverslag 09/06/2016

Er worden geen opmerkingen geformuleerd op het ontwerpverslag.

c. Nieuwe leden

BeZer (Beroepsvereniging van Zelfstandige Rijinstructeurs) en Boerenbond hebben de vraag gesteld om lid te mogen worden van het Vlaams Huis Verkeersveiligheid.

Het Openbaar ministerie heeft gevraagd om toe te treden tot de Stuurgroep VHV, zodat ook het College Procureurs-generaal vertegenwoordigd is. Sophie Lodewyckx zal deze rol vervullen als substituut van het parket Leuven.

Deze nieuwe aanvragen worden goedgekeurd door de stuurgroep.

2. Thematische onderwerpen

a. Plan van aanpak sensibilisering (zie ppt)

De visie hiervoor is geformuleerd in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan. Het concept is '1 + 1 = 3'. Het is immers de doelstelling dat de som meer dan 1 bij 1 gaat zijn. Hierbij wordt gebruik gemaakt van grootschalige sensibiliseringscampagnes, doelgroepgerichte sensibilisering, terreinactiviteiten, een online informatieplatform en verkeersquiz, en de TV-uitzendingen 'Kijk Uit'. Momenteel is de tuimelwagen ook aanwezig op het autosalon.

Er wordt hierbij ook gestreefd naar een geïntegreerde aanpak (er wordt m.a.w. ook afgestemd met het handhavingsaspect), wetenschappelijke onderbouwing (zo is er bijvoorbeeld ook al wat onderzoek gebeurd (EU CAST-project)) en een gemeenschappelijke noemer als algemene principes.

Naar werking toe werd er enerzijds een expertengroep sensibilisering opgericht en anderzijds een stuurgroep om de meer acute beslissingen te nemen.

Voor wat betreft de grootschalige sensibiliseringscampagnes worden 6 campagnes per jaar uitgevoerd (4 door VSV + 2 door VSV in samenwerking met BIVV (BOB)). Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van diverse kanalen (met de bemerking dat TV waarschijnlijk te duur zal uitvallen). Voor de 1^e campagne wordt nog gebruik gemaakt van het lopende raamcontract. De nieuwe campagnes gaan in op de thema's 'motorrijders', 'alcohol' (2x BOB), gordel, afleiding.

De doelgroepgerichte sensibilisering zal 3 campagnes per jaar omvatten (enkel in het opstartjaar 2017 zullen dit er 2 zijn). De eerste doelgroep in het voorjaar betreft de motorrijders, waarbij het niet de bedoeling is deze te stigmatiseren. De toon zal eerder focussen op het aandacht hebben en respect hebben voor elkaar (defensief motorrijden). De doelgroep voor het najaar zijn de fietsers, met als thema afleiding. Er worden immers ook door fietsers vaak smartphones gebruikt tijdens het rijden. Filip Boelaert vraagt of het gebruik dan niet juist afneemt. Eddy Klynen geeft aan dit specifiek ingaat op het gebruik van smartphones en niet zozeer in relatie staat met het begin van het schooljaar.

De VSV-vrijwilligers ondersteunen de campagnes op het terrein (vb. actief op autosalon met tuimelwagen).

Via de website www.veiligverkeer.be wordt bijkomende verkeersveiligheidsinformatie verschaft.

Voor wat betreft het thema afleiding bij fietsers vraagt de Fietsersbond of er hierover cijfers beschikbaar zijn. Geert Smet geeft aan dat de politie dit toch geregeld vaststelt. Via verzameling van cijfermateriaal (pre-posttest) zou dit probleem kunnen worden geduid. Er wordt aangehaald dat het tijdens deze periode ook interessant kan zijn om het thema zichtbaarheid aan bod te brengen. Wat betreft de timing van de campagne is er duidelijk gelinkt met de TISPOL-kalender. Er wordt nog even aangevuld uit ervaringen op het terrein dat oortjes een probleem vormen.

b. Projectvoorstel leermaatregelen (zie ppt)

Het project leermaatregelen wordt voorgesteld in zijn huidige vorm. De bedoeling is om de mogelijkheid te bieden om de verkeersovertreder op maat te benaderen via het inschrijven in een educatief traject. Met de leermaatregelen wensen we kort op de bal te spelen zodat verkeersovertreders niet tot recidivisten uitgroeien. Een werkgroep is actief aan de slag gegaan met de betreffende fiche in het verkeersveiligheidsplan, met het oog op creëren van draagvlak .

Het voorliggende projectvoorstel is gericht naar snelheidsovertreders die de onmiddellijke inning (OI) niet betaald hebben. Er zal hiervoor nauw samengewerkt

worden met de politieparketten Leuven en Dendermonde. De mogelijkheid zal bekeken worden om vooraleer over te gaan tot bevel tot betalen of de overtreder voldoet aan de criteria om een leermaatregel voor te stellen alvorens over te gaan tot bevel tot betalen.

De vraag wordt vervolgens gesteld of voor dit project een “go” gegeven kan worden vanuit de stuurgroep.

Als verdere stappen worden binnen de werkgroep voorzien:

1. Bepalen inhoudelijke criteria (kennis buitenland,...)
2. Testproject bij 2 deelnemende parketten
3. Opvolging en evaluatie

De bedoeling is om de bestraffing in bepaalde gevallen anders te bepalen, maar het is niet de bedoeling dat dit gezien wordt als een “clementie”-maatregel.

Rondpunt geeft aan dat er hieromtrent een aantal onderzoeken werden uitgevoerd, waaruit is gebleken dat dergelijke maatregelen soms als gunstmaatregel gezien worden. Op vlak van verkeersgetuigenissen is er ook een 1^e getuigenis van een bestuurder die onder invloed van alcohol een ongeval heeft veroorzaakt. Rondpunt geeft aan dat ook slachtoffers en/of veroorzakers een rol kunnen spelen in de nota leermaatregelen. De onderzoeksdocumenten waarvan sprake zullen door Rondpunt bezorgd worden.

Wat betreft de beïnvloeding van gedrag versus straf is het van belang om de politierechters in deze te sensibiliseren.

Snelheid werd als thema naar voor geschoven omdat het één van de “killers” is en ook omwille van het feit dat dit onze bevoegdheid is.

Geert Smet geeft aan dat je hiermee geen hardleerse verkeersovertreders zal bereiken. Snelheden > 10 km/u vormen de echte probleemgevallen. Snelheid is een probleem, maar de vraag stelt zich hoe we tot meerwaarde komen om deze problematiek aan te pakken. Diversificatie is wel mogelijk, waarbij we voor de echte probleemgevallen werken met bestraffing onder de vorm van bijvoorbeeld verbeurdverklaring van het voertuig. Het is mogelijk om onderscheid te maken naar recidive in “beperkte omvang” en andere zeer zware recidive.

Het is wel van belang aan te geven waarvoor de maatregel geschikt is en waarvoor niet. Rondpunt vult aan dat er veel onderzoek in de criminologie gebeurd is om criteria te bepalen (deze extra info zal nog overgemaakt worden).

Er wordt aangegeven dat er ook dikwijls een correlatie is met andere inbreuken (vb. snelheid en alcohol).

Stijn Daniels merkt op dat dit geen alternatief is voor handhaving en er dus opgelet dient te worden bij de formulering.

De geformuleerde opmerkingen zullen in het vervolgtraject worden mee genomen.

c. Onderzoeksagenda (zie ppt)

Het voorliggende voorstel van onderzoeksagenda focust zich op de aspecten (ongeval)analyse en beleidsrelevant onderzoek (benchmark, evaluatie, thematisch/diepteonderzoek). De onderzoeksthema's werden geordend volgens de link met specifieke doelgroepen of thema's, gekoppeld aan de streefcijfers uit het Vlaamse verkeersveiligheidsplan. Zo kan een overzicht behouden blijven over de bijdrage van bepaalde onderzoeken tot behalen van de doelstellingen uit het verkeersveiligheidsplan. Voor de verschillende onderwerpen werd ook al getracht om hierop een tijdspad te plaatsen, aangezien dit uiteraard niet allemaal tegelijk kan uitgevoerd worden. Bepaalde thema's met latere timing zullen dan ook op een later tijdstip verder gespecificeerd worden.

Voor het thema "oversteekplaatsen kwetsbare weggebruikers" geeft de Fietsersbond aan dat dit thema echt leeft bij de mensen, n.a.v. het weghalen van oversteekplaatsvoorzieningen door AWW omwille van de juridische onduidelijkheid. De Fietsersbond wordt dan ook graag betrokken om hierover mee te denken en de impact op de verkeersveiligheid na te gaan. Binnen Fietsberaad is men met deze problematiek reeds bezig. Dit werk wordt verder gezet. De VVSG onderstreept ook het belang om dit thema verder op te volgen.

Het is goed dat we geen vals gevoel van veiligheid geven aan de kwetsbare weggebruikers, maar we moeten wel een alternatief kunnen aanbieden. Momenteel heerst immers een onveiligheidsgevoel bij fietsers. Het scheidt bovendien een nieuwe probleemsituatie, namelijk dat fietsers rijdend gebruik gaan maken van het zebrapad.

Geert Smet geeft als aandachtspunt nog mee dat de registratie van het aantal ongevallen op oversteekplaatsen zal dalen, aangezien het niet meer op die manier geregistreerd zal worden.

Aangaande het onderzoeksthema "Bepaling gevaarlijke segmenten op het onderliggende wegennet" geldt dat hieraan een acute beleidsnood is. Er wordt hieraan reeds gewerkt in het kader van de bepaling van de prioritaire segmenten voor trajectcontrole, maar het thema betreft hier de theoretische onderbouwing van een goede methodologie, die op een automatische manier herhaald kan worden. Hiervoor is iets meer tijd nodig. Als bepaalde thema's in de tijd vooruitgeschoven worden, heeft dit uiteraard ook zijn invloed op bepaalde eerder geplande onderzoeken.

d. Handhaving: verhoging boetebedragen (zie ppt)

De federale overheid heeft een KB klaar om de onmiddellijke inningen te verhogen met 5%. Als we ditzelfde doen voor de verkeersinbreuken die Vlaamse bevoegdheid zijn, krijgen we homogeniteit in de boetebedragen. Dit betekent in concreto: verhoging van de sommen

- voor 2^e, 3^e en 4^e graadsovertredingen;
- voor snelheidsovertredingen;
- voor overige verkeersinbreuken;
- voor begeleiden met het oog op scholing onder invloed van alcohol.

Momenteel is nog geen volledig onderscheid volgens gewestelijke – federale bevoegdheid mogelijk.

De bedragen werden naar boven afgerond in de laatste versie van KB.

Karel Van Coillie merkt op dat er niet steeds juist gecommuniceerd wordt over de toepassing van de tolerantiemarge. De moderne handhavingstoestellen zijn bovendien geëvolueerd, zodat de homologatie hieraan aangepast zou kunnen worden, zodat de meest nauwkeurige toestellen ingezet kunnen worden.

De stuurgroep gaat hiermee akkoord. Er wordt wel meegegeven dat deze verhoging waarschijnlijk weinig invloed zal hebben op het gedrag in het verkeer.

Eddy Klynen vraagt wat er gebeurt met de meerinkomsten. De inkomsten boven de grens van 143 miljoen euro worden toegekend aan het Vlaamse verkeersveiligheidsfonds voor de invulling van het verkeersveiligheidsplan.

3. Nieuws

a. Winter BOB campagne (zie ppt)

Korte toelichting van de tussentijdse resultaten van de winter bob campagne (zie ppt-presentatie). Volgens deze tussentijdse resultaten heeft 2,2% van de uitgevoerde testen een positief resultaat in Vlaanderen. Daarmee zitten we op een vergelijkbaar niveau als het jaar voordien. Uit deze voorlopige resultaten kunnen we ook afleiden dat het % positieve testen tijdens de weeknachten niet moet onderdoen voor het % positieve testen tijdens weekendnachten. Na de winter bob campagne zal nog een globale communicatie volgen.

b. Rijopleiding – stand van zaken

Bob D'hoedt licht het afgelegde traject van de aanpassingen in de wetgeving om de hervorming van de rijopleiding te realiseren kort toe.

In 2015 werd de conceptnota voor de hervorming geschreven en goedgekeurd in de Vlaamse Regering. De uitwerking van de hervorming gebeurt in verschillende stappen.

Het eerste Besluit van de Vlaamse Regering (BVR1) dat handelt over de examinering, de tolken, de tarieven, het wegvallen van de wachttijd van drie jaar bij het verval van het rijbewijs en de aanpassingen van een aantal codes naar de Europese Richtlijn werd op 15 juli 2016 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Vervolgens werd het aan de Raad van State overgemaakt. Over het wegvallen van de wachttijd van drie jaar was discussie. Ook betreffende het voorlopig rijbewijs was Minister Bellot niet akkoord met de Vlaamse zienswijze. Dit resulteerde in een patstelling. Dit dossier werd vervolgens op het Overlegcomité behandeld, wat resulteerde in een "kerstbestand". Dit betekende concreet dat de wachttijd voor geheel België wordt afgeschaft en dat er een blanco model van voorlopig rijbewijs komt, waarop elk gewest zijn eigen specificiteiten kan aangeven. Vrijdag 20/01/2017 volgt definitieve goedkeuring van het eerste Besluit van de Vlaamse Regering (BVR1).

Voor de maatregelen van de nieuwe rijopleiding, voorzien in het tweede Besluit van de Vlaamse Regering (BVR2), is de timing juni 2017. Dit betreft meer bepaald het vormingsmoment, het voorlopig rijbewijs en de termijnen.

De belangrijkste elementen die hierin opgenomen worden, zijn:

- o de optrekking van de minimum oefenperiode van drie naar negen maanden;
- o het verplichte vormingsmoment voor de begeleiders;
- o een verkorting van de maximale oefenperiode naar 18 maanden.

Het terugkommoment wordt geregeld in een decreet. Hierbij is er nog een termijn van 15 maanden (9 maand oefenen + 6 maand rijden met rijbewijs) om dit juridisch en operationeel verder uit te rollen, omdat kandidaten die vanaf 1/6/2017 de nieuwe rijopleiding volgen ten vroegste 15 maanden later het terugkommoment moeten volgen.

Voor wat betreft het logboek zal zowel een boekje als een app worden aangeboden aan de kandidaat-bestuurders.

4. Varia

a. **Petitie van de vrienden van Merel en Sofie**

Recent werd door de vrienden van Merel en Sofie een petitie overhandigd aan minister Weyts. Hierbij vraagt Rondpunt vzw hoe hiermee verder omgegaan zal worden. Kan dit leiden tot een samenwerking? Kunnen zij optreden als soort ambassadeur? Zo werd er bijvoorbeeld in het kader van Music for Life veel geld opgehaald. Zo is er de vraag of dit gelegd kan worden naast het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid en eens te kijken naar wat er mogelijk is aan (extra) maatregelen en wat er al gebeurt.

Rondpunt wenst hierover mee na te denken en is bereid om een actieve rol mee op te nemen in dit verhaal.

Er wordt afgesproken dat dit verhaal verder opgenomen en opgevolgd zal worden binnen de Werkkamer Educatie & sensibilisering.

b. **Dodehoekongevallen (zie ook a.)**

De Fietsersbond kaart nog even de dodehoekproblematiek aan, ook gelinkt aan de petitie van de vrienden van Merel en Sofie. Dodehoekongevallen zijn “domme ongevallen”. De betreffende fiche in het verkeersveiligheidsplan is vrij volledig, maar het lijkt interessant om de stuurgroep bij de opvolging te betrekken. Wat doen we concreet? De Fietsersbond denkt hier graag aan mee.

c. **Inzet van elektronica om rijgedrag te beïnvloeden**

Het rijgedrag kan op een vrijwillige manier (nudging) beïnvloed worden d.m.v. de inzet van elektronica. Zo kunnen autobestuurders hun rijgedrag laten monitoren door hun smartphone. Het systeem geeft tips en incentives (punten, korting op premie) aan de bestuurder, zodat het gedrag hieraan aangepast kan worden. Hierbij kan gerefereerd worden naar RDrive (Responsible driving for all), ontwikkeld door Dominique De Munck van het Vito. Momenteel biedt AXA al een gelijkaardige oplossing aan zijn

klanten. Samengevat: wie zich aan de regels houdt, betaalt een lagere premie. Er is dus momenteel iets aan het bewegen in de verzekeringssector.

Er wordt afgesproken om de ontwikkelaar eens uit te nodigen voor een grondige toelichting op de betreffende Werkkamer.

Er wordt even de aandacht op gevestigd dat bijvoorbeeld de taxichauffeurs van Uber constant op hun rijgedrag gecontroleerd worden, met als gevolg dat ze op een voorbeeldige manier rijden.

Ook binnen AWV-voertuigenpark is hiervoor aandacht.

Dergelijke mogelijkheden zijn tenslotte eveneens omvat binnen de lijst van flankerende maatregelen van de kilometerheffing.

Bijlagen:

- definitief verslag 09/06/2016
- Ppt stuurgroep 17/01/2017