

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 71 24

mow.vlaanderen.be

www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 30 mei 2017

aanwezig: Boelaert Filip, Boucké Bart, D’Hoedt Bob, Daniëls Stijn, De Maegt Isabelle, De Witte Lodewijk, Klynen Eddy, Lodewyckx Sophie, Popelier Geert, Roelants Tom, Smet Geert, Stinckens Kathleen, Vancuyck Stijn, Vaneeckhoudt Mikaël, Van Overbeke Ignace, Van Wonterghem Koen

afwezig met kennisgeving: Debruyne Erwin, Van Laer Katleen

voorzitter: minister Ben Weyts

verslaggever: Remy Greta

onderwerp: Stuurgroep Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

////////////////////////////////////

1. Praktische afspraken

a) Goedkeuring voorstel van agenda 30/05/2017

Geen opmerkingen

b) Goedkeuring ontwerpverslag 17/01/2017

Geen opmerkingen

2. Thematische onderwerpen

a) Algemeen + Werkgroep Evaluatie en Monitoring

i. voortgangsrapportering verkeersveiligheidsplan (zie ppt)

Aan de hand van de presentatie wordt een zicht gegeven op de inhoud van het drafrapport. Opmerkingen/suggesties van de vergadering zijn welkom – worden meegenomen in de verdere afwerking van het rapport dat aan het Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en Openbare werken gepresenteerd zal worden (voorzien op 29 juni).

Het Verkeersveiligheidsplan voorziet in een “jaarlijkse monitoring van de uitvoering – opgevolgd binnen het kernteam van de afd. VHV – gerapporteerd aan de stuurgroep”.

Aan de werkkamers van de afgelopen periode (2-11/5) is al de structuur van het rapport toegelicht:

- stand van zaken van de verkeersveiligheid
- toelichting van de uitvoering actieprogramma met per pijler:
 - o een algemene overkoepelende bespreking
 - o highlights voor de fiches jaarprogramma 2016-2017
 - o vooruitblik op focusgebieden voor jaarprogramma 2017-2018

De evolutie van de verkeersveiligheid wordt geschetst aan de hand van de grafieken (algemeen en per modus) zoals meest recent weergegeven (cijfers 2016) in de Verkeersveiligheidsbarometer 2016 (BIVV).

Samenvattend (op basis van de cijfers verkeersveiligheidsbarometer 2016):

- -0.4% letselongevallen (-96)
- -1.7% gewonden (-548)
- -14.7% doden ter plaatse (-46)

Hiermee werden laagterecords gehaald voor het aantal letselongevallen bij:

- gemotoriseerde tweewielers (bromfietzers en motorfietsen)
- personenwagens (ondanks de stagnatie).

Uit deze indicatieve evoluties blijkt dat specifieke aandacht nodig is voor het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens en ongevallen met fietsers en (in iets mindere mate) met voetgangers.

Voor elk van de streefcijfers uit het Verkeersveiligheidsplan worden de laatste gekende cijfers (FOD Econ 2015 / Verkeersveiligheidsbarometer 2016) afgezet tegenover het streefdoel voor 2030.

De huidige (eerste) rapportage is gestructureerd volgens de pijlers en maatregelenfiches. Bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan werd gefocust op een aantal problematieken. Het is de bedoeling om de rapportage in de komende jaren qua structuur en opbouw ook in de richting van rapportering per probleemgebied / doelgroep te laten evolueren.

Voor de verschillende pijlers wordt nu dus overzicht gegeven van zowel de focus uit het eerste werkjaar alsook het voorstel van focus (na bespreking in de werkkamers) voor het volgende werkjaar, telkens vergezeld van een aantal voorbeeldactiviteiten.

Elementen van de bespreking:

Lodewijk De Witte vraagt hoe binnen de pijler infrastructuur zal ingezet worden op de rol en betrokkenheid van de verschillende wegbeheerders.

Tom Roelants geeft aan dat het AWW steeds bereid is in dialoog te gaan met de lokale wegbeheerders om te komen tot kennisdeling en –uitwisseling; onder andere via het ter beschikking staan van de vademecums, de betrokkenheid in de PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid) wanneer het de aanpak van problematieken op de gewestweg betreft. Specifiek voor wat betreft de fiche 13 vermeldt hij de informatieronde die het AWW zal organiseren naar steden en gemeenten toe over het Actieplan veiligere verkeerslichten(regeling).

Geert Populier vraagt naar de relatie met het initiatief van federaal minister Bellot in verband met vierkant groen. Minister Weyts geeft aan dat Vlaanderen al een aantal proefopstellingen met betrekking tot vierkant groen heeft. De formele evaluatie is nog lopend maar de ervaringen zijn redelijk positief, voor een verdere uitrol is wel een aanpassing van de wegcode zoals nu federaal (mede op vraag van Vlaanderen) voorgesteld wordt.

Kathleen Stinckens geeft aan dat de vrees leeft dat met invoering van de sterk geautomatiseerde flux in het kader van Cross Border Enforcement (CBE) per 1 juli 2017 een blokkade zal optreden binnen het proefproject om leermaatregelen op te zetten voor (veel)plegers die niet voor de politierechter komen. (zie ook verder op de agenda).

Lodewijk De Witte vraagt zich af in welke mate de verbeterde verkeersveiligheid in 2016 zich zal bevestigen. ¹ In het overzicht van de streefcijfers wordt best ook bijkomend de vergelijking gemaakt met de voor 2020 in het Verkeersveiligheidsplan voorop gestelde waardes.

¹ Intussen is op 2/6/2017 de Verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste trimester van 2017 bekend gemaakt. Deze is terug te vinden op <http://www.bivv.be/nl/verkeersveiligheid/verkeersveiligheidsbarometer/>

b) Werkkamer Handhaving

i. stand van zaken projectvoorstel leermaatregelen (zie ppt)

De zeer geautomatiseerde flux die in het kader van Cross Border Enforcement (CBE) in principe vanaf 1/7/2017 van toepassing zal zijn, laat geen ruimte meer om “preventief” op te treden naar (veel)plegers die (niet) naar de politierechter verwezen worden.

De resterende mogelijkheden worden geschetst:

- Optie1: een basis leggen voor de toekomst in de vorm van een draaiboek voor kwalitatieve leermaatregelen
- Optie2: alsnog een ingang proberen te vinden in de geautomatiseerde verwerkingsketen
- Optie3: werkzaamheden opschorten en de uitvoering/impact/evolutie van CBE afwachten

Elementen van de bespreking:

Lodewijk De Witte geeft aan dat de Vlaamse Overheid, aansluitend bij optie 2, een nieuwe poging kan doen om het rijbewijs met punten operationeel te maken. Dit is immers ook een systeem waarbij er een ander dan financieel signaal gaat naar wie (herhaald) overtredingen begaat. Het is wellicht geen onmiddellijke oplossing maar het zou toch goed zijn om die piste ook opnieuw te openen.

Verschillende risico's en bedenkingen bij de vernieuwde CBE afhandelingsflux / -procedure worden geschetst:

- Kathleen Stinckens wijst erop dat het rijden zonder rijbewijs en rijden tijdens het verval door de doorgedreven afhandeling binnen CBE – zeker in zoverre betrokkene de toegestuurde onmiddellijke inning betaalt - niet gedetecteerd zal worden. Er zijn vergelijkingsmogelijkheden met de databank verval voorzien, eventueel op termijn maar dat is onzeker.
Zeker nu er door de verstrenging van wetgeving meer rijverboden en meer vervallenverklaringen + opnieuw afleggen van de examens worden uitgesproken is dat een toenemend probleem.
- Sophie Lodewijckx geeft aan dat het toch kan lonen om te blijven aandringen/ zoeken naar een ingang binnen het geautomatiseerde systeem – de federale partners zien na de eerste fase van volautomatische afhandeling eventueel wel mogelijkheden al is dat inderdaad niet zeker.
- Een wetwijziging zal nog nodig zijn om de ophijsting van de niet uitgevoerde bevelen tot betaling te verkrijgen – CBE heeft ingang op juli/2017 en federale hoopt deze wijziging tegen nov/2017 operationeel te hebben (advies van de gewesten moet nog worden gevraagd).
- Bij (snelheids)overtreding vastgesteld op basis van nummerplaat zal in voorkomend geval de rechtspersoon die houder is aangeschreven worden en kan de identiteit van de chauffeur onbekend blijven. Bedrijven zullen immers via een website de identiteit van de chauffeur bekend kunnen maken (zijn daar in principe wettelijk toe verplicht) maar aan het niet opgeven van de identiteit zal in geval van betaling geen gevolg gegeven worden.
- Lodewijk De Witte geeft aan dat het systeem wel voordelen zal hebben naar een snelle en consequente inning toe maar naar de verkeersveiligheid toe is er toch wel een zorg.

Globaal leeft de overtuiging dat dit alles zeker geen breekpunt mag zijn, ook niet voor het project (cfr. optie 2) maar dat het past verder te blijven aandringen om te evolueren in de gewenste richting (identiteit van de chauffeur, koppeling met andere data zoals verval, beheer van recidive, rijbewijs met punten zodat ook andere overtredingen in rekening worden gebracht).

ii. Toelichting project VSV “Jongeren en snelheid” – parket Dendermonde (zie ppt)

Eddy Klynen licht toe dat de VSV op vraag van het parket Dendermonde werkt aan een project binnen het resort van het parket Dendermonde gericht op “jongeren 18-27/30 – first offenders – zuiver snelheid (+16km/u = mogelijkheid dagvaarding en +30 km/u BIBEKO - + 40km/u BUBEKO)” om in te zetten op mentaliteits- en gedragswijziging.

Elementen van de bespreking:

De kans wordt reëel geacht dat het parket Dendermonde door de implementatie van CBE geen zicht meer zal hebben op “snelheid + 16km/u waar dagvaarding mogelijk is”, tenzij pas na een onbetaalde onmiddellijke inning.

Sophie Lodewijckx geeft aan dat het een grote uitdaging zal zijn om te selecteren op basis van de voorgestelde criteria en de leermaatregel aangeboden te krijgen voor de verjaringstermijn.

Stijn Daniëls vraagt waarom gefocust wordt op “first offenders”. Lodewijk De Witte geeft daarbij aan dat het binnen criminologie niet ongebruikelijk is een bijzondere/aparte benadering te voorzien voor first offenders. Binnen CBE is het wel de vraag of het hier inderdaad “first offenders” zijnde eerste snelheidsovertreding zullen zijn dan wel eerste onbetaalde/zwaardere snelheidsovertreding.

Kathleen Stinckens geeft aan dat voor minstens een deel van de doelgroep jonge bestuurders; met name zij die nog geen 2 jaar hun rijbewijs hebben; de wet in se voorziet in een verplicht rijverbod + examens. Bij een eventueel niet meer dagvaarden na de leermaatregel (ook al kan het intrinsiek veel beter zijn een leermaatregel te volgen) zal er wel een verschil in (gewicht van) bestraffing ontstaan.

Sophie Lodewijckx geeft nog aan dat parket Leuven sinds kort leermaatregelen bij ongeval met zwakke weggebruiker (fietser/voetgangers) aanbiedt. Het BIVV heeft hiervoor 2 nieuwe modules opgestart met een cursus van 8 uur ten laste van de overtreder. Ook voor lichte intoxicaties wordt een leermaatregel aangeboden.

iii. tolerantiemarges bij snelheidsmetingen (ppt)

Minister geeft de inleiding het item wordt verder toegelicht: technische tolerantie en metrologie binnen de Vlaamse bevoegdheid, gerechtelijke tolerantie en handhavingsbeleid als federale bevoegdheid (met Vlaams injunctierecht) versus uitspraak van Hof van Cassatie en de vragen vanuit de Werkkamer Handhaving na bespreking aldaar.

Elementen van de bespreking:

Sophie Lodewijckx geeft aan dat de COL gebaseerd is op de foutenmarge in de bijlage van het KB omtrent de modelgoedkeuring. In die zin zou een aanpassing van de technisch tolerantie, weliswaar niet automatisch, wel aanleiding kunnen zijn voor een aanpassing van de COL.

Lodewijk De Witte stelt de vraag of een aanpassing van de technische tolerantie wel de prioritaire discussie is. Systematisch controleren en sanctioneren is veel belangrijker (objectieve en subjectieve pakkans): vb. werken de snelheidscamera's en trajectcontroles de hele dag? Is het niet beter de flits- en verwerkingscapaciteit nog op te drijven: beter gedurende een lange tijd net iets soepeler te controleren dan gedurende een korte tijd zeer streng. Hij is van oordeel er op vandaag nog steeds een probleem is met het (te) beperkt functioneren van (punctuele)camera's in tegenstelling tot vb. trajectcontroles die veel meer effect hebben op de effectief gereden snelheid. Verwijzend naar Nederland en Frankrijk geeft hij aan dat het verschil niet in strengere regels en boetes zit maar in meer controleren (meer camera's, meer controles) en er consequent gevolg aan geven.

De richtlijnen van de COL zijn in se al gericht op een nultolerantie.

Stijn Daniëls geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat op plaatsen waar camera's staan sowieso de gereden snelheid gemiddeld lager is dan elders. Probleem is dat de burger zich een stuk interpretatie van de snelheidslimieten toeëigent en daarin door tolerantiemarges bevestigd kan worden.

Door de combinatie van een verder doorgezette digitalisering / het verhoogd inzetten op trajectcontroles (zie ook verder) en CBE zal al een verhoging van het effectief functioneren van de snelheidscontroles bekomen kunnen worden.

Geert Populier geeft aan dat het geen of/of verhaal maar gerust een en/en verhaal kan zijn; beide pistes (systematischer en met strengere marges controleren) kunnen tegelijk uitvoering krijgen. Lodewijk De Witte erkent dat er zeker al een gunstige evolutie is en dat als men op beide kan inzetten dit ook zeker moet doen maar beklemtoont nogmaals dat systematische(r) aanpak prioritair blijft. Binnen een systematisch en consequent proces van zowel controle als afhandeling is strikter wel beter.

Geert Smet geeft nog een aantal bedenkingen uit de praktijk aan. De COL staat dan wel een nultolerantie (enkel de technische tolerantie) voor, verschillende parketten hanteren een verschillend instroombeleid. Ook moet er rekening mee gehouden worden dat bij de verschillende politiediensten en –zones verschillende technologieën (vb. analoog vs. digitaal) in gebruik zijn wat impact heeft op de gebruiksmogelijkheden.

Los van het feit dat dergelijke verschillen een impact kunnen hebben op het rechtvaardigheids(gevoel) en de rechtszekerheid stelt Stijn Daniëls de vraag of quota wel per definitie als een probleem moeten worden aanzien. Ze werken volgens hem in de hand dat minstens in zekere mate prioritair capaciteit op de zware overtredingen wordt gericht; in tegenstelling tot de tolerantie marges die ook aan de zware overtredingen een stuk clementie verlenen.

Kathleen Stinckens geeft aan dat een groot deel van de zittingscapaciteit ingenomen wordt door niet betaalde minnelijke schikkingen. Door de laatste stap van CBE (de mogelijkheid van het bevel tot betalen) kan hier alvast ruimte gecreëerd worden op voorwaarde dat de parketten inderdaad het bevel tot betaling (maximaal) toepassen want ook hier is een mogelijkheid/risico op tweesporenbeleid.

De minister rondt af met de vaststelling dat in tegenstelling tot de technische tolerantie marges het eerste luik (systematischer controle) niet zozeer een Vlaams bevoegdheid is; niettegenstaande dat er daar mogelijkheden zijn tot het maken van beleidsafspraken die dan ook niet uitgesloten worden. Het is ook passend het effect van de nieuwe afhandelingsflux onder CBE op de capaciteit bij de diverse actoren op te volgen.

3. Nieuws

a) rijopleiding stand van zaken

De invoering van de hervormde rijopleiding verloopt in verschillende fases.

Een eerste Besluit van de Vlaamse Regering (BVR1) over de examinering werd op 20/01/2017 definitief goedgekeurd.

Hieronder is vanaf:

- 1 maart 2017 het aantal getolkte talen bij de examinering teruggebracht tot 3 (NI, Fr, Duits)
- 1 juni 2017 een vernieuwd rijexamen voor de categorie B van toepassing waarbij:
 - in het theoretische examen de overtredingen van de derde en vierde graad alsook overtredingen betreffende de maximumsnelheid, zwaarder zullen doorwegen in de eindscore.
 - voor het praktische examen zowel extra vaardigheden van lagere orde (door de invoering van extra manoeuvres) als vaardigheden van hogere orde (door de gevaarherkenningstest en het testen of de kandidaat in staat is zelfstandig te rijden) worden getest tijdens het praktijkexamen.

Over een tweede besluit van de Vlaamse Regering is zopas het advies van de Raad van State ontvangen.

Dit besluit voorziet in:

- de aanpassing van de duurtijd van de oefenperiode
- het verplichte vormingsmoment voor de begeleiders;

In een derde fase zal het terugkommoment worden geregeld in een decreet en bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering.

Momenteel wordt verwacht dat zowel BVR 2 voor definitieve aanname als het ontwerpdecreet voor het reces naar de Vlaamse Regering gebracht kunnen worden.

b) ontwerp van campagnekalender Q3-4 2017-2018 (zie ppt)

Eddy Klynen geeft aan dat intussen ook al een eerste ontwerp van planning voor 2019 opgesteld is. Deze wordt binnenkort afgetoetst met het kabinet en aansluitend besproken met de actoren.

c) charter media (zie ppt)

In de slides wordt per zender (VRT, Mediaaan, Vier) overzicht gegeven van het gevolg dat ze tot nu toe gegeven hebben aan de door afd. VHV in juni 2016 georganiseerde workshop. Daar werd met diverse partners nagedacht hoe verkeersveiligheid zowel dedicated als integrated in de media benaderd kan worden.

d) speedpedelec (zie ppt)

Fietsberaad heeft eind 2016 een advies geformuleerd omtrent de plaats van de speedpedelec op de openbare weg. Dit advies werd ook toegelicht op het Vlaams Forum van maart 2017 met vraag om over de voorstellen op middenlange termijn discussie te voeren binnen het VHV en/of Vlaams Forum.

Dit werd opgenomen binnen de WG Wegcode en plaatsingsvoorwaarden van het VHV en opengetrokken naar alle belangstellende leden van het Vlaams Forum (dus in se alle leden van het VHV).

In een aantal bijeenkomsten werd het gehele advies, waarvan de uitgangspunten weergegeven zijn op de slides, besproken en de standpunten / conclusies werden gebundeld in een nota. Momenteel loopt de terugkoppeling hierop waarna de nota door afd. VHV zal overgemaakt worden aan het kabinet.

e) van flitspalen naar trajectcontrole (zie ppt)

Tom Roelants geeft toelichting bij de digitalisatie van de “onbemande camera’s” zoals deze loopt in uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan.

Parallel met de digitalisering van een 1400-tal flitspalen wordt ingezet op het multifunctioneel maken van de toestellen; zijnde ANPR wat ook andere (politie) controles toelaat en/of de opname in een trajectcontrole.

Tegelijk worden een 160-tal snelheidsmeters (type radar) omgevormd tot trajectcontroles. Een eerste reeks van een 50-tal radars zal leiden tot een 30-tal trajectcontroles en enkele digitale camera’s.

Ook de roodlichtcamera’s worden in een drietal fases aangepakt:

- op korte termijn worden extra palen gedigitaliseerd
- in een tweede fase wordt maximaal gebruik makend van de bestaande infrastructuur locaties functioneel uitgebreid (ANPR/trajectcontrole)
- in een derde fase wordt hetzelfde gedaan maar dan onafhankelijk van lusedetectie.

Met beide laatste fase stelt het AWV de markt voor een uitdaging.

4. Varia

Geen varia

Bijlage:

ppt van de vergadering

Een draftversie van het voortgangsrapport verkeersveiligheidsplan zal afzonderlijk aan de leden van de SG voor opmerkingen/bedenkingen bezorgd worden. Een afzonderlijke stuurgroep kan nog ingelast worden maar verwacht wordt dat dit niet nodig zal zijn.