Vlaams Parlement

stuk **2185** (2013-2014) – Nr. 4
ingediend op 21 januari 2014 (2013-2014)

Nota van de Vlaamse Regering

Groenboek Zesde Staatshervorming

Gedachtewisseling

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers en de heer Marino Keulen

verzendcode: REG

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroij;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:
2185 (2013-2014) – Nr. 1: Nota van de Vlaamse Regering
– Nr. 2 en 3: Verslagen over gedachtewisseling

INHOUD

I. Toelichting door de heer Fernand Desmyter 4
1. Uitgangspunten 4
2. Inhoudelijke toelichting 4
2.1. Economie – prijzenbeleid taxidiensten 4
2.2. Verkeer en mobiliteit 4
2.2.1. Wegcode 4
2.2.2. BIVV 5
2.2.3. Homologatie van voertuigen – technische controle 6
2.2.4. Homologatie van meettoestellen 6
2.2.5. Rijopleiding, rijscholen en examencentra 6
2.2.6. Binnenvaart 7
2.2.7. Verkeersveiligheidsfonds 7
3. Opties voor de Vlaamse overheid 8
II. Vragen van de leden 8
III. Toelichting door de heer Lodewijk De Witte 9
1. Regionalisering als hefboom voor meer verkeersveiligheid 9
2. 31 aanbevelingen 10
2.1. Algemeen 10
2.2. Educatie en sensibilisatie 10
2.3. Rijopleiding 11
2.4. Infrastructuur en technologie 11
2.5. Handhaving 11
2.6. Autokeuring 12
2.7. Onderzoek en evaluatie 12
2.8. Zwaar vervoer 12
2.9. Verkeersveiligheidsplan 12
Gebruikte afkortingen 13
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 19 december 2013 een gedachtewisseling over de nota van de Vlaamse Regering – Groenboek Zesde Staatshervorming (*Parl.St.* Vl.Parl. 2013-14, nr. 2185/1) – meer in het bijzonder deel 1, hoofdstuk 4, punt 3, Taxivervoer en het volledige hoofdstuk 7, Verkeer en vervoer. De toelichting werd verstrekt door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Aanvullend werd een uiteenzetting gegeven door de heer Lodewijk De Witte, gouverneur van Vlaams-Brabant en voorzitter van het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid, over de 31 aanbevelingen van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid.

De presentaties van de heer Fernand Desmyter en de heer Lodewijk De Witte, evenals de publicatie van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid zijn op de dossierpagina van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER FERNAND DESMYTER

1. Uitgangspunten

De heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, stelt dat bij de zesde staatshervorming de regio's bevoegdheden bijkrijgen op het vlak van verkeer en mobiliteit. Men gaat ervan uit dat de bestaande bevoegdheden integraal blijven behouden. Men is de laatste maanden continu in overleg met de federale overheid. De meningen van de federale overheid en haar administratie en deze van de gewesten over wat er onder de bevoegdheden wordt verstaan, zijn immers nog verdeeld.

2. Inhoudelijke toelichting

2.1. Economie – prijzenbeleid taxidiensten

De gemeenschappen en gewesten zijn al bevoegd voor aspecten in verband met taxidiensten. Ze worden nu bevoegd voor de prijscontrole. De federale overheid blijft bevoegd voor prijsblokkeringen en de instrumenten om de inflatie tegen te gaan of de mededinging te vrijwaren. De federale overheid zou aldus in het prijsbeleid van de regio's kunnen tussenkomen.

2.2. Verkeer en mobiliteit

2.2.1. Wegcode

Snelheidsbeperkingen

De bevoegdheid van snelheidsbeperkingen is een belangrijk onderdeel dat overkomt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen autosnelwegen en niet-autosnelwegen. Nu geldt de algemene regel dat autosnelwegen een federale bevoegdheid is en de gewesten bijzondere bepalingen kunnen opleggen zoals een variabele signalisatie. Dit blijft ongewijzigd. Op de niet-autosnelwegen zijn er wel wijzigingen. Nu is daar ook de algemene regel dat de federale overheid bevoegd is en de gewesten enkel voor de bijzondere bepalingen. Na de zesde staatshervorming worden beide gewestelijk. Deze wijziging heeft zijn impact op de handhaving, op de bestemming van de inkomsten van de vastgestelde inbreuken en op de homologatie van de meettoestellen. Over deze twee laatste punten bestaan er interpretatieverschillen tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest.

Gevaarlijke transporten

De bevoegdheid voor de gevaarlijke transporten wordt ook overgeheveld en dit zowel over de weg als over het water, met uitzondering van ontplofbare, radioactieve en dierlijke stoffen. Deze blijven federaal. Een aandachtspunt hierbij is dat op Europees niveau heel wat regelgeving multimodaal is terwijl er intern wel een scheiding komt tussen de bevoegdheid van de gewesten die enkel het vervoer over weg en water betreft en de federale bevoegdheden in verband met het spoor.

Uitzonderlijk vervoer

De gewesten worden bevoegd voor het uitzonderlijk vervoer. Dit houdt de algemene regels, de procedure, vorm en inhoud van de vergunning en de coördinatie tussen de gewesten in. Een discussiepunt is de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer. De memorie van toelichting bij het ontwerp van bijzondere wet vermeldt uitdrukkelijk dat de bevoegdheidsoverdracht ook de voorwaarden voor de toegang tot het beroep met zich meebrengt. De Vlaamse administratie claimt dit als een gewestelijke bevoegdheid, de federale overheidsdienst Binnenlandse Zaken is evenwel van oordeel dat dit federaal blijft.

Het discussiepunt over het concept van het 'uniek loket' is opgelost. Veel van de vervoertrajecten overschrijden niet alleen de gewestgrenzen maar ook de landsgrenzen. Men wil vermijden dat een bedrijf dat uitzonderlijk vervoer wil organiseren bij twee of drie instanties moet passeren voor een vergunning. Tot zeer recent werd dit uniek loket door de federale overheid georganiseerd. De gewesten gaan dit nu zelf doen. Een oplossing zou kunnen zijn dat het loket van het startpunt van het transport voor het ganse traject geldt. Dit kan worden opgelost door een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten zonder de federale overheid. Een rode draad met de discussies met de federale overheid is dat die meent een rol te moeten spelen in gewestgrensoverschrijdende bevoegdheden, ook op internationaal vlak. De Vlaamse administratie is van oordeel dat men dit onderling tussen de gewesten moet regelen.

Handhaving van de geregionaliseerde regels

Voor de handhaving van de geregionaliseerde regels van de wegcode wordt men zowel strafrechtelijk als administratief bevoegd. De vaststelling is evenwel mogelijk zowel door de politie als door gewestelijke ambtenaren. Er is daarbij een discussiepunt over de handhaving van de snelheidsbeperkingen op de autosnelweg. Dit is een aanzienlijke deel van de snelheidsovertredingen die worden vastgesteld. De federale overheid claimt deze bevoegdheid samen met de inkomsten ervan. De Vlaamse administratie stelt daar tegenover dat vastgestelde snelheidsovertredingen op basis van door het Vlaamse Gewest opgelegde snelheidsbeperkingen een aangelegenheid van de regio's is. Gedacht wordt hier onder meer aan de variabele signalisatie.

2.2.2. BIVV

Het BIVV is een vzw die instaat voor sensibilisering, informatie, kenniscentrum, centrum voor rijgeschiktheid en een aantal activiteiten ten behoeve van ondernemingen. Het gros van de bevoegdheden komt over naar de gewesten. Het discussiepunt is dat er een aantal zaken federaal zijn en blijven. De federale overheid is van oordeel dat de taken rond bijvoorbeeld sensibilisering federaal moeten blijven. Dit betekent dat ze mensen en middelen moeten houden. Bij het BIVV zijn een belangrijk aantal mensen tewerkgesteld. Er zal nog verder moeten worden gediscussieerd over de al dan niet overdracht van deze personeelsleden en de wijze van eventuele overdracht. Uit de besprekingen blijkt wel dat op het federale niveau het inzicht groeit dat die taken en middelen moeten overgaan naar de gewesten. Die onderhandelingen lopen nog.

Bij het BIVV is er ook een verwevenheid met de technische keuring en rijexamens. Het BIVV wordt in belangrijke mate gefinancierd door de opbrengsten van de technische keuring. Het voorbije jaar ging dit om 64% van de inkomsten. Alles in verband met de technische keuring gaat over naar de gewesten. De vraag rijst dan hoe het zit met de financiering van het BIVV.

2.2.3. Homologatie van voertuigen – technische controle

De homologatie van voertuigen wordt een gewestelijke bevoegdheid. Dat gaat over het afleveren van het conformiteitsattest. De federale technische voorschriften moeten daarvoor worden toegepast. Heel wat voorschriften komen van het Europese niveau. De rol van de federale overheid beperkt zich daar tot die van doorgeefluik. De productnormen blijven dus federaal.

De technische controle van de voertuigen komt naar de gewesten. In de praktijk wordt de keuring uitgevoerd door een aantal erkende centra die verenigd zijn in GOCA. De federale administratie houdt daarop toezicht. In de toekomst zal er een vrije keuze van keuringscentrum zijn, zelfs indien dat in een ander gewest gelegen is.

Een discussiepunt bij de technische controle van voertuigen gaat over het Fonds voor de Inspectie van Automobielen. Dit is een vzw met twee belangrijke opdrachten. Het is een compensatiekas voor het evenwicht tussen de controlestations. Sommige hebben exploitatieoverschotten, andere -tekorten. De overschotten gaan via het FIA naar stations met tekorten. Daarnaast verstrekt het leningen voor investeringen in controle- en examencentra. Het FIA wordt niet uitdrukkelijk vermeld in de teksten. Het gaat wel degelijk over belangrijke bedragen. De Vlaamse administratie claimt dat het FIA onder de bevoegdheid van de technische controle valt. Het moet dan ook tussen de gewesten worden opgedeeld. Het federale niveau is daar nog niet van overtuigd.

2.2.4. Homologatie van meettoestellen

De homologatie van meettoestellen wordt een gewestelijke bevoegdheid. In het verleden sleepten deze procedures soms jarenlang aan. Er wordt voor die homologatie wel een onderscheid gemaakt op basis van de bevoegdheid ten gronde. Zo blijft voor een niet-autosnelweg de federale overheid bevoegd voor de homologatie van de controle voor roodlicht terwijl die voor de snelheid een gewestelijke bevoegdheid wordt. Voor de homologatie van de snelheidscontrole op autosnelwegen wordt een onderscheid gemaakt tussen de algemene politie waarvoor de federale overheid bevoegd blijft en de bijzondere politie waarvoor het gewest bevoegd wordt. Deze bevoegdheidsverdeling zal problemen opleveren bij toestellen die zowel op autosnelwegen als niet-autosnelwegen gaan worden gebruikt. Een toestel zou dan tweemaal moeten worden gehomologeerd. Hopelijk zal het gezond verstand hier zegevieren zodat er maar één homologatie nodig zal zijn.

2.2.5. Rijopleiding, rijscholen en examencentra

De bevoegdheid in verband met rijopleiding, rijscholen en examencentra komt gedeeltelijk over naar de gewesten. In essentie blijft de federale overheid bevoegd voor het bepalen van de kennis en vaardigheden nodig voor het besturen van een voertuig. De opleiding gaat over naar de gewesten. Het voorlopig rijbewijs en het rijbewijs met punten blijven federaal.

2.2.6. Binnenvaart

Begrip

De bevoegdheid binnenvaart gaat over de regels van politie, de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften en de veiligheid van binnenschepen en schepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt. Er wordt uitdrukkelijk gesteld dat de veiligheidsregels inzake pleziervaartuigen en plezierboten federaal blijven. Ook het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer op de binnenwateren en de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen van waterwegen en aanhorigheden worden een gewestelijke materie.

Onduidelijkheden

Er is een probleem in verband met de interpretatie van het internationale aspect van de binnenvaart. De algemene regel is dat de bevoegde overheid in België ook bevoegd is voor het Europese en internationale niveau. Bij de binnenvaart is er de Rijnvaartcommissie die bevoegd is om de normen op de Rijn uit te vaardigen. De Vlaamse administratie wil dat het Vlaamse Gewest daar zijn rol kan vervullen. De federale overheid erkent dit niet omdat dit niet expliciet in de regelgeving inzake de staatshervorming is opgenomen. Indien dit standpunt de regel wordt dan zullen de vaarbewijzen en keuringen van binnenschepen die op de Rijn varen federaal worden geregeld. Schepen die op andere Europese waterwegen varen, ressorteren dan onder de gewestelijke bevoegdheid.

In verband met de interpretatie van de regelgeving gevaarlijke goederen staan er in de memorie van toelichting een aantal KB's vermeld. De federale overheid beschouwt deze opsomming als limitatief, terwijl de Vlaamse administratie ervan uitgaat dat dit de minimumbevoegdheid is. Ze steunt zich hiervoor op de inleidende bepaling van het artikel die stelt: "In elk geval …". Indien de opsomming limitatief zou zijn, dan is dit in strijd met de memorie van toelichting die stelt dat er homogene bevoegdheidspakketten moeten komen.

Ook de bemanningsvoorschriften voor de begeleiding van uitzonderlijke transporten beschouwt de federale overheid in tegenstelling tot het Vlaamse Gewest nog steeds als haar bevoegdheid.

2.2.7. Verkeersveiligheidsfonds

Het Verkeersveiligheidsfonds en zijn bepalingen blijven bestaan. Het stijvingsmechanisme wordt wel aangepast. Momenteel gaan alle onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en strafboetes naar het Verkeersveiligheidsfonds. Het voor 2002 geïndexeerd bedrag gaat naar de federale overheid. In de toekomst wordt het Vlaamse Gewest bevoegd voor de inning van de boetes voor overtredingen die in relatie staan tot geregionaliseerde bevoegdheden. Het Verkeersveiligheidsfonds zal dus moeten worden opgesplitst. De federale overheid zal dan nog kunnen beschikken over het vroegere bedrag vermeerderd met 181 miljoen euro waarmee men de politiezones zal kunnen financieren. Het andere gedeelte gaat naar de respectieve gewesten.

Als de overtredingen worden vastgesteld zal het proces-verbaal dus moeten worden geoormerkt in functie van een federale of gewestelijke bevoegdheid. Indien dit niet gebeurt, kunnen de boetes niet bij de juiste overheid terechtkomen. Het Vast College heeft beslist om hiertoe een taskforce op te richten waarvan de federale overheidsdiensten Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie en de verschillende gewesten deel uitmaken en waar de werkafspraken over het Veiligheidsfonds op punt zullen worden gesteld. Er moet over worden gewaakt dat het Vlaamse Gewest zijn deel van de inkomsten krijgt. Het gaat over belangrijke inkomsten, die kunnen voortvloeien uit lange gerechtelijke procedures.

3. Opties voor de Vlaamse overheid

De bevoegdheden komen vanaf 1 juli 2014 naar het Vlaamse Gewest met een overgangsperiode tot 1 juli 2015. Tijdens die overgangsperiode kan de federale overheid de bevoegdheid van de gewesten nog opnemen. De federale ambtenaren blijven hun werk doen, maar de rekening wordt bijgehouden en in de loop van 2015 naar de respectieve gewesten doorgestuurd. Vlaanderen kan kiezen voor de nuloptie. Daarbij oefent de Vlaamse overheid de bevoegdheden uit zoals de federale overheid dit deed. Dit is zeer onwaarschijnlijk.

Bij het uitwerken van een eigen Vlaams beleid is het zaak om een eigen visie te ontwikkelen. De aanzet daartoe is al gegeven met de aanbevelingen van Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid. Er zullen nog vele andere voorstellen volgen vooraleer de Vlaamse overheid haar keuzes zal maken.

II. VRAGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw *Griet Smaers* bevestigt dat de volgende Vlaamse Regering keuzes moet maken. Er zijn een aantal pijnpunten aangehaald waarvan de discussies nog niet zijn uitgeklaard. Hoe worden die verder gezet? Wat is de timing?

De heer *Fernand Desmyter* verduidelijkt dat men nog in overleg is met de federale overheid en de andere gewesten. De standpunten komen dichter bij elkaar. Een hele lijst van pijnpunten zijn al weggewerkt. In deze onderhandelingen blijkt het Waalse Gewest een goede bondgenoot te zijn. Wat het federale niveau betreft, is het niet steeds duidelijk wie er de richting van een beslissing bepaalt. Er is in het Vast College afgesproken om maandelijks te vergaderen om op het niveau van de administraties de pijnpunten weg te werken. De beslissingen moeten uiteindelijk door de politici worden genomen, maar de dossiers moeten daartoe zo goed mogelijk worden voorbereid. Het moet allemaal geregeld zijn tegen 1 juli 2014.

De heer *Marino Keulen* wil weten of het niet nodig is regelmatig naar de politiek terug te koppelen. Het Waalse Gewest is, meer dan de publieke opinie beseft, een voorstander van defederalisering. Hij kan zich niet inbeelden dat er op federaal vlak nog een beleidsverantwoordelijke is die bijvoorbeeld vasthoudt aan de bevoegdheid over de Rijnvaart. Welk voordeel kan men hier als beleidsverantwoordelijke nog uithalen? Is er voor de verkiezingen in een moment van terugkoppeling naar de regeringen voorzien om te vermijden dat dit soort absurditeiten in de publieke opinie komen?

De heer *Fernand Desmyter* vult aan dat over de resultaten die voortvloeien uit het gehele overleg over de staatshervorming wordt gerapporteerd aan de bevoegde Vlaamse ministers. De opdracht is om zo veel mogelijk zelf te realiseren. Men probeert het gezond verstand te laten zegevieren. Hij heeft de indruk dat het federale niveau recent zijn mening aan het herzien is. Er moet over worden gewaakt dat de bedrijven en de bevolking niet het slachtoffer worden van de nieuwe procedures.

Volgens de heer *Steve D'Hulster* beloont het Verkeersveiligheidsfonds de inspanningen van de verschillende politiezones niet. Hoe gaan die in de toekomst worden gefinancierd? Wordt er een bedrag voor de federale overheid voorbehouden om de politiezones te ondersteunen? Kan de Vlaamse overheid de zones die het goed doen ondersteunen met andere maatregelen? Of moet dit via de federale overheid gaan?

De heer *Fernand Desmyter* meent begrepen te hebben dat een belangrijk deel van het Verkeersveiligheidsfonds federaal blijft. De verdeling daarvan werd in het verleden vastgelegd. Als men daar wijzigingen wil doorvoeren, zal dit waarschijnlijk federaal moeten gebeuren. Daarnaast komt er een apart fonds waarvan de omvang zal worden bepaald door het Vlaamse beleid. De Vlaamse overheid moet beslissen wat ze met dat fonds gaat doen.

Mevrouw *Karin Brouwers* meent dat het Verkeersveiligheidsfonds en het nieuwe fonds goed moeten worden opgevolgd. Heel wat politiezones hebben hun meerjarenplanning en begroting opgesteld en gingen daarbij uit van bepaalde inkomsten. Als dit zou veranderen, kan dit nog heel wat discussies opleveren. Er moeten misschien, gelet op de datum van 1 juli 2014, nog voor de verkiezingen beslissingen worden genomen. Hoe zit het met het personeel dat moet overkomen? Zijn daar al akkoorden over?

Over het FIA is nog geen duidelijkheid. De overdracht lijkt logisch. Wat zou men federaal met dat fonds willen aanvangen als de bevoegdheid gewestelijk wordt? Wat is hier het knelpunt?

De heer *Fernand Desmyter* deelt mee dat het aantal ambtenaren dat overkomt minder talrijk zal zijn dan diegenen die nu voor de federale overheid werken. Men heeft geen volledig zicht op de federale processen, maar men had verwacht dat er meer personeel zou overkomen. Het totale aantal personeelsleden dat overkomt is vastgelegd, daaraan kan niets worden gewijzigd. Indien er te weinig personeel voor mobiliteit overkomt, dan kan het zijn dat er bijkomend personeel moet komen. Dat is een opdracht voor de volgende maanden. Er is in het Vast College afgesproken dat men ter plaatse gaat kijken hoe één en ander functioneert en welke competenties nodig zijn.

Het FIA is gecreëerd voor de compensatie van de verschillende centra. Als de inspectie volledig gewestelijk wordt dan is het logisch dat het FIA volgt. Vermoedelijk gaat de discussie over het bedrag dat nu nog in kas is.

III. TOELICHTING DOOR DE HEER LODEWIJK DE WITTE

1. Regionalisering als hefboom voor meer verkeersveiligheid

De heer *Lodewijk De Witte* licht toe dat minister Crevits in overleg met het Vlaams Forum Verkeersveiligheid beslist heeft een conferentie te organiseren waarbij de betrokken partners bij verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen uitgenodigd werden na te denken over het gebruik van de nieuwe bevoegdheden. Er werden vijf werkgroepen opgericht. Vlaanderen heeft een aantal ambitieuze doelstellingen in verband met de verkeersveiligheid zoals het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2015 tot 250 dodelijke slachtoffers en tot 200 tegen 2020. In 2012 waren er nog 381. Sinds 2000 daalt het aantal verkeersslachtoffers. Toch zijn er nog 60 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vlaanderen scoort hierdoor gemiddeld op Europees vlak. Er zijn in Vlaanderen dubbel zoveel verkeersdoden als in de best scorende EU-lidstaten, zoals het Verenigd Koninkrijk en een aantal Scandinavische landen. Maar ook de onmiddellijke buurlanden doen het allemaal beter. Vlaanderen is nog een stuk verwijderd van de ambitie van het Pact 2020 om bij de Europese topregio's te behoren.

De bevoegdheden die over komen bieden een aantal kansen, onder meer om tot een geïntegreerde strategie voor verkeersveiligheid in samenwerking met andere (gemeentelijke) overheden te komen. De Vlaamse Conferentie heeft zich over de vraag gebogen hoe de nieuwe bevoegdheden zo goed mogelijk kunnen worden waargemaakt. Op 9 december 2013 heeft de conferentie haar bevindingen aan de minister overhandigd. Het initiatief is ontstaan vanuit het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Er werd, naast het Departement MOW, AWV en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, ook gewerkt met het brede veld van verkeersveiligheid- en mobiliteitsactoren. In de vijf thematische werkgroepen waren meer dan zestig instanties en verenigingen betrokken. Er werden 31 aanbevelingen geformuleerd. De boodschap was dat de verkeersveiligheid duidelijk kan worden verbeterd.

2. 31 aanbevelingen

2.1. Algemeen

Van de 31 aanbevelingen waren er drie met een algemene strekking. Een eerste algemene aanbeveling verduidelijkte dat verkeersveiligheid niet op zich staat, maar in sterk verband staat met mobiliteit en ook aansluit bij andere bevoegdheidsdomeinen zoals volksgezondheid en onderwijs.

Een tweede algemene aanbeveling schuift de verschillende E's naar voren, nl. die van enforcement (handhaving), engineering (voertuigtechnologie en infrastructuur), education (educatie), evaluation (monitoring en bestudering) en engagement (sensibilisering en betrekken van de samenleving). De boodschap was om dit als een geheel te bekijken. Zo vertrekt een goede handhaving vanuit een goede sensibilisering. Er is ook een verband tussen handhaving, infrastructuur en voertuigtechnologie.

De derde aanbeveling had betrekking op de financiering. Een aantal geldstromen komen naar de Vlaamse overheid, zoals de boetes die onder de Vlaamse bevoegdheid vallen en de gelden voor de keuringsmechanismes en rijexamens. Er wordt gepleit om dat maximaal in te zetten voor verkeersveiligheid. Er is een afspraak gemaakt dat de federale bedragen die momenteel aan de politiezones worden toegekend, met federale inkomsten zullen blijven worden betaald. De politiezones zullen dus geen verliezen lijden. De huidige bijdragen van het Verkeersboetefonds hebben momenteel wel niets te maken met de door de politiezones geleverde inspanningen. De aanbevelingen bepleiten daarom het geld van de boetes die onder Vlaamse bevoegdheid vallen te gebruiken voor het geheel van de verkeersveiligheid, en niet alleen voor de politie als handhaver, en ten slotte het toekennen van de middelen prestatiegericht te maken. Dit kan door een soort convenant af te sluiten waarin bepaald wordt dat de vergoeding afhankelijk is van de bereidheid om te investeren in verkeersveiligheid. Momenteel wordt er enkel met vaste parameters als oppervlakte of bevolkingsaantallen gewerkt.

De heer *Marino Keulen* meent dat hiermee wordt gepleit voor het terug invoeren van het vroegere systeem. Onder druk van de lokale besturen is men daar toen van afgestapt. De bijdragen worden nu als een financieringsbron van de politiezone beschouwd. De heer *Lodewijk De Witte* bevestigt dit. Hij beseft dat niet alle lokale besturen daar gelukkig mee zullen zijn. Verkeersveiligheid is het meest gebaat met een zekere koppeling van de financiering aan prestaties. Men kan bijvoorbeeld via een overeenkomst met trappen van engagement werken. Hij erkent dat het heel wat overtuigingskracht vergt om de lokale besturen mee te krijgen. Er zal hierover nog een discussie moeten worden gevoerd. Hij vertolkt hier de mening van de conferentie die tot een debat zal leiden met de Vlaamse overheid en de lokale besturen.

2.2. Educatie en sensibilisatie

Een eerste specifieke aanbeveling gaat over educatie en sensibilisatie. Dit gaat niet alleen over veilig rijden maar over het creëren van meer bewustzijn over duurzame mobiliteit. In het lager onderwijs is dit reeds vrij goed uitgebouwd. Er wordt gepleit om dit vooral in het secundair onderwijs verder uit te bouwen. Er wordt ook gepleit om in vormen van levenslang leren te voorzien. Ook kunnen er initiatieven worden ontwikkeld voor bepaalde doelgroepen als motorrijders en senioren.

Er wordt voor gepleit om de sensibilisering te baseren op goede analyses en er de relevante media en intermediairen bij te betrekken. Een goed overleg moet verder worden uitgebouwd waarbij al de instanties worden betrokken.

2.3. Rijopleiding

Een tweede aantal aanbevelingen gaat over de rijopleiding. Er wordt voorgesteld om tot een gefaseerde rijopleiding te komen waarbij men uitgaat van de GDE-matrix. Dit gaat dus niet enkel over het technisch kunnen rijden maar ook over de plaats van de bestuurder in het verkeer. Het gaat over het verwerven van inzicht in het eigen kunnen. Deze GDE-matrix is Europees uitgewerkt. Er is een theoretische kennis nodig. Die moet niet alleen focussen op de kennis van het verkeersreglement en -situaties, maar ook op de andere vaardigheden. Er moet een praktisch deel zijn waar men voorstelt een onderscheid te maken tussen een leer-, oefen- en een vervolmakingsfase. De leerfase is het inoefenen van de basis. Na een praktische toets komt de oefenfase waarbij men gedurende een bepaalde tijd kan oefenen. Het zou goed zijn als iedereen een aantal uren bij een rijschool gaat. Er wordt in de aanbevelingen geen uitspraak gedaan of dit al dan niet een verplichting moet worden. Over de vrije begeleiding wordt voorgesteld om die beter aan te sturen en te omkaderen. Er komt een examen na de oefenfase. Dan kan men alleen rijden. In dit eerste deel van alleen rijden, de vervolmakingsfase, heeft men nog geen definitief rijbewijs. Er moeten in deze fase een aantal afspraken worden nageleefd om het definitief rijbewijs te behalen. Beginnende chauffeurs hebben immers twee- tot driemaal meer ongevallen dan ervaren chauffeurs.

De heer *Björn Rzoska* wil weten waarom er geen sprake is van een rijbewijs met punten. Volgens de heer *Lodewijk De Witte* hangt het rijbewijs met punten af van het aantal overtredingen dat tot een bijkomende sanctionering kan leiden. Hier gaat het om het verwerven van de vaardigheid tot sturen. Dit staat los van het rijbewijs met punten.

Het praktijk- en theorie-examen moeten worden afgestemd op de gefaseerde opleiding. Wellicht kan de vervolmakingsfase worden afgerond met het verwerven van het rijbewijs tenzij er tegenindicaties zijn.

2.4. Infrastructuur en technologie

Een ander belangrijk punt zijn de maximaal toegelaten snelheden. Er wordt voorgesteld om 120 km/uur te behouden als algemene regel op de autosnelwegen. In de bebouwde kom zou dan als maximale snelheid 50 km/uur gelden. Op alle andere wegen zou als algemene regel een maximumsnelheid van 70 km/uur gelden met uitzondering van de expreswegen. Dit zijn wegen gescheiden door een middenberm met aan elke zijde twee rijvakken. Daar zou de algemene regel van de maximumsnelheid verlagen van 120 naar 90 km/uur. Iedere wegbeheerder kan afwijken. Die afwijking kan enkel na overleg met de wegbeheerders van de aansluitende wegen worden ingevoerd. Er wordt voor een coherente regeling gepleit. Het is van belang om op vergelijkbare wegen vergelijkbare snelheidsregimes te hebben. Vandaar dat overleg belangrijk is.

Daarnaast wordt er voor gepleit dat de wegbeheerders meer overleggen over de inrichting van de weginfrastructuur. Er zijn al een aantal vademecums, aanbevelingen voor wegenwerken, evenementen en omleidingen.

2.5. Handhaving

Voor de handhaving wordt voorgesteld om te werken met digitale vaststellingen. De mogelijkheden tot handhaving worden zo verbeterd. In de best scorende landen zijn er meer vaststellingen van overtredingen dan in Vlaanderen. Er is een centrale databank voor verkeersinbreuken nodig. Dit laat de rechter toe bij het vaststellen van de sanctie rekening te houden met het aantal keren dat de overtreder diverse andere verkeersinbreuken al dan niet pleegde. Er bestaat een databank bij het Openbaar Ministerie maar die is onvolledig en niet al te snel. Er moet een keuze worden gemaakt. Digitale camera's flitsen op nummerplaten waarbij de chauffeur niet bekend is. De sancties zijn wel individueel. Er wordt

voorgesteld om sancties vanaf de derde graad in de databank op te nemen. Indien eerste- en tweedegraadsovertredingen worden opgenomen, dan moet men veel tijd investeren in het vaststellen wie de overtreding beging. Dit zou de handhaving sterk beperken.

Er wordt voorgesteld om bij herhaalde overtredingen leermaatregelen of herstelonderzoeken in te voeren.

2.6. Autokeuring

Met moet aan de verbetering van de autokeuringen blijven werken. De aanbeveling luidt om de periodieke keuringen uit te breiden tot motorfietsen, landbouwvoertuigen, oldtimers enzovoort. Voor deze bijkomende keuringen kunnen specifieke regels gelden.

2.7. Onderzoek en evaluatie

Bij onderzoek en evaluatie is de ongevallenregistratie een oud zeer. Er wordt voor gepleit om met de nieuwe bevoegdheden de registratie en de gegevensontsluiting te verbeteren. Dit moet niet alleen gebeuren voor de Vlaamse overheid maar ook voor lokale besturen, politiezones enzovoort. Voor de zwaardere verkeersongevallen wordt er voorgesteld een diepteanalyse uit te voeren. Er wordt gevraagd om genoeg in te zetten op de wetenschappelijke monitoring van verkeersveiligheid in een lange termijnperspectief en om een structureel kader te scheppen voor verkeersveiligheidsindicatoren.

2.8. Zwaar vervoer

Vervoer van gevaarlijke stoffen en het uitzonderlijk vervoer hebben een relatief kleine impact op de verkeersveiligheid maar zijn wel technisch belangrijk. De ladingszekering van het algemeen transport heeft wel nog een reële impact op de verkeersveiligheid. Er wordt daarom aanbevolen om de sensibilisering en de controles op de naleving van de regelgeving te verhogen.

Men was niet van mening dat er nood is aan specifieke regels voor occasionele transporten zoals bij een privéverhuis. Sensibilisering is daar wel aangewezen.

2.9. Verkeersveiligheidsplan

Het huidige verkeersveiligheidsplan loopt tot 2015. De nieuwe bevoegdheden gaan in op 1 juli 2014. Er zal dan een nieuw parlement zijn en een nieuwe regering aantreden. Het leek nuttig om tijdig aan het nieuwe plan te beginnen zodat het met het nieuwe parlement en regering kan worden overlegd waardoor het aansluitend op het bestaande plan in werking kan treden. Er kan dan ook onmiddellijk rekening gehouden worden met de aanbevelingen. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, vraagt in dit kader waarom men in de presentatie als partners, naast MOW, VSV en VFV, het Vlaams Parlement niet vermeldt. De heer *Lodewijk De Witte* antwoordt dat het zo vanzelfsprekend is dat dit in overleg met het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering tot stand zal komen, dat een vermelding ervan overbodig leek.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Marino KEULEN,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
EU	Europese Unie
FIA	Fonds voor de Inspectie van Automobielen
GDE-matrix	Goals for Driver Education Matrix
GOCA	Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs
KB	koninklijk besluit
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
VFV	Vlaams Forum Verkeersveiligheid
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
vzw	vereniging zonder winstoogmerk