

Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 26/02/18

Aanwezig: Grégory Dekens (SPW), Fiorella Toro (AWSR), Koen Van Wonterghem (OVK/PEVR), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Ben Van Roose (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Karel Van Coillie (Touring), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Jean-François Gaillet (VIAS Institute), Laurence Leroy en/et Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Johan Chiers (RYD), Roel De Cleen (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque Ramirez (SPF Economie, DG Statistique), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis), Isabelle De Maegt (UPTR/TLV/Febetra), FOD Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports: Marc Vansnick, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, David Schoenmaekers, Anneliese Heeren, Karel Hofman, Pierre-Alexandre Moreaux, Anne Vandenberghe.

Verontschuldigd: Nathalie Troch (RACB), Martine Indot (Fod Mobiliteit/SPF Mobilité)

1. Goedkeuring van het PV van 18/12/17

Het verslag wordt goedgekeurd mits één aanpassing: FBAA vertegenwoordigt 10.800 chauffeurs en niet 3800.

2. Wet ter verbetering Verkeersveiligheid (Denis Hendrichs)

In de rand van de presentatie die gegeven werd, werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

- Mevrouw Fiorella Toro: De rechter wordt verplicht het alcoholslot op te leggen, maar de overtreder is niet verplicht deze na te leven? Denis Hendrichs: De overtreder kan ervoor kiezen om geen alcoholslot in zijn voertuig te laten installeren omdat hij bijvoorbeeld de begeleiding niet ziet zitten, maar kan dan niet rijden gedurende de volledige periode die de rechter heeft opgelegd. Dit is het feitelijk verval, dat sociaal gezien toch grote nadelen geeft. Bovendien zal hij dan wel de boete moeten betalen.
- De heer Eric Troniseck betreurt de uitbreiding van gevangenisstraffen, want die vereisen de bijstand van een advocaat (Salduz-wetgeving). Daarnaast zullen de buitenlandse bestuurders met code 95 de dans ontspringen. Wat het vluchtmisdrijf betreft, vraagt hij zich af of het nodig was een onderscheid te maken tussen gewonde en dodelijke slachtoffers. Hij vraagt zich ook af wat er gebeurd is met de aanbeveling over de nultolerantie voor onervaren bestuurders. Denis Hendrichs: De gevangenisstraffen zijn het resultaat van besprekingen tussen Justitie en de magistraten. Het was de wens van de politierechters om te kunnen kiezen voor deze straf. Dit geldt evenzeer voor de vraag over de vluchtmisdrijven. De nultolerantie werd voorgesteld maar niet weerhouden door de Regering. Aangaande de Salduz-wetgeving, zal deze uiteraard toegepast worden, dit was ook de wens van de wetgever.
- De heer Karel Van Coillie: Vreest dat door het alcoholslot de straf nu eigenlijk milder wordt omdat er geen verval wordt uitgesproken. Hij vraagt zich af waarom de verjaringstermijn van 1 jaar naar 2 jaar werd gebracht. Zal dit niet juist toelaten dat zaken lang blijven aanslepen? Hij betreurt het dat Belgische bestuurders systematisch veel zwaarder bestraft zullen worden

dan buitenlandse overtreeders, door de consignatie-regeling voorzien in het KB Onmiddellijke Inningen. In het kader van de kentekenaansprakelijkheid vraagt hij zich af wat de rechter zal doen indien de feitelijke, aangeduide bestuurder ontkent dat hij reed (scenario vader – dochter – vriendje) Denis Hendrichs: Vanuit sociaal oogpunt is het voor de overtreder verkieslijk te kunnen blijven rijden mits installatie van het alcoholslot, de omkadering zal bovendien een positieve impact hebben op het gedrag. Verjaringstermijn: Het was zeker niet de bedoeling om zaken op de lange baan te schuiven. Er was ook een vraag vanuit de sector om deze termijn aan te passen.

Wat de kentekenaansprakelijkheid betreft, is het idee dat een persoon moet weten wat er gebeurt met zijn voertuig. Voor meer complexe gevallen, laat de wet een zekere marge aan de rechter, voor het onderzoek van de zaak, om te vermijden dat iemand veroordeeld wordt voor iets waarvoor hij niet verantwoordelijk is.

- De heer Marc Vansnick vermeldt dat de DIV-reglementering recent werd gewijzigd zodat men minimaal 16 jaar moet zijn om een voertuig in te schrijven, wat voorheen niet het geval was. Er zijn gevallen bekend waarbij de overtreder aan zijn straf probeerde te ontkomen door een inschrijving op naam van een kind.
- De heer Gilles Dupuis vult aan, wat de verjaringstermijnen betreft, dat deze aanpassing kadert in de herziening van de procedures voor de verkeersboetes bij Fod Justitie. Doordat de processen geautomatiseerd zijn, zijn vele stuitingsdaden van de verjaring weggevallen en blijft de termijn lopen. Het College is tevreden over deze verlenging van de verjaringstermijn. Bestrafing buitenlandse bestuurders: Het is praktisch gezien onmogelijk aan buitenlandse bestuurders een alcoholslot en een begeleidingsprogramma op te leggen.
- De heer Geert Popelier vraagt zich af of het alcoholslot ook voorzien is voor brom- en motorfietsen? Hij vraagt zich af hoe de kentekenaansprakelijkheid verloopt voor rechtspersonen, die niet aangesloten zijn bij Renta? Hij vraagt zich af wat voorzien is voor veelplegers die altijd hun OI betalen, ontspringen zij de dans? Denis Hendrichs: Er zijn tot nu toe nog geen alcoholsloten voorzien voor brom- en motorfietsen. Wat de kentekenaansprakelijkheid betreft, antwoordt Marc Vansnick dat Renta tot nu toe de enige erkende organisatie die aangesloten is op de kruispuntdatabank van de voertuigen. Wanneer de gebruikelijke bestuurder van het voertuig gekend is via Renta, wordt de boete rechtstreeks naar deze bestuurder gestuurd. Renta staat ook open voor andere bedrijven; andere organisaties kunnen ook erkend worden. Voor de overige rechtspersonen (kleinere rechtspersonen met slechts beperkt aantal voertuigen) blijft de huidige regeling bestaan, namelijk dat de rechtspersoon de bestuurder moet kenbaar maken binnen de 15 dagen. Wat de recidive voor de OI betreft, spreekt men u ook over mini-recidivisten : De hervorming van de procedures is volop lopende, maar nog dit jaar wordt met Justitie bekeken wat de mogelijkheden zijn wanneer bepaalde overtreeders die een OI kregen binnen bepaalde termijnen meermaals opduiken in de MaCH-databank die alle overtredingen bevat: in plaats van een onmiddellijke inning kunnen andere sancties voorzien worden (minnelijke schikking of dagvaarding). De heer Gilles Dupuis treedt dit bij, deze discussie is voorzien na de lancering van de geautomatiseerde procedures voorzien op 01/03.
- Mevrouw Françoise Godart vraagt zich af of bij vluchtmisdrijf een onderscheid gemaakt wordt tussen een dodelijk slachtoffer en een dode 30 dagen zoals opgenomen in de verkeersstatistieken. Denis Hendrichs: Neen, de wet maakt geen onderscheid tussen de ter plaatse overleden slachtoffers en de doden 30 dagen.

3. Herziening van de Wegcode (Karel Hofman)

Na de voorstelling van de historiek, de gehanteerde methodologie en de nieuwigheden in de wegcode, geeft de heer Marc Vansnick aan dat het ontwerp-KB wegcode de wettelijk voorziene procedures nog moet doorlopen. Het ontwerp is het resultaat van de voorstellen van de leden van de werkgroep, waarin justitie, politie en de gewesten waren vertegenwoordigd. De voorstellen die door de stakeholders schriftelijk werden overgemaakt, werden in de werkgroep overlopen en er werd al dan niet mee rekening gehouden. Het ontwerp-KB moet nog goedgekeurd worden door de beleidscel van Minister François Bellot. Daarna zal het advies van de gewesten gevraagd worden, gevolgd door het advies van de Raad van State. Hij stelt voor om binnen het tijdsbestek van deze presentatie tijdens deze vergadering geen inhoudelijke discussie te voeren.

De Heer Karel Hofman legt de nadruk op het feit dat het ontwerp gaat over een nieuw KB, dat het huidige KB van 1 december 1975 zal vervangen tegen 1 januari 2021. Dit veronderstelt dan wel dat de Gewesten zich eveneens engageren om tegen deze datum zelf de nodige besluiten te nemen m.b.t. de geregionaliseerde materies in de wegcode. Uiteindelijk zal er een federale wegcode bestaan met de federale verkeersregels en gewestelijke wegcodes over de geregionaliseerde wegcodes.

In de rand van de presentatie werden volgende opmerkingen geformuleerd.

- De heer Gilles Dupuis geeft aan dat de overgangsbepalingen uiterst belangrijk zijn, omdat ze essentieel zijn voor de aanpassing van de MaCH-databank: er moet minutieus bepaald worden welke bepalingen federaal of regionaal zijn. Ook de gewesten kunnen dit best opstarten en niet op het laatste moment wachten. Hierbij is een omzettingstabel nodig, die ruim op voorhand moet overgemaakt worden zodat de COL kan aangepast worden en het personeel in de parketten er kennis van kan nemen.
- De heer Grégory Dekens is positief over de gehanteerde methodologie bij het nieuwe KB waarin enkel de federale bepalingen worden opgenomen. Voor de "grijze" bepalingen (bevoegdheidsverdeling) is het noodzakelijk dat we het advies van de Raad van State krijgen. Hierbij denkt hij aan de verdeling in de codes (federaal/regionaal) gebruikt bij de politie (ISLP-codes).
- De heer Eric Troniseck vraagt zich af of de gewesten dan ook zelf hun vervolgingsregimes kunnen bepalen, dit zal zeer complex worden voor de weggebruiker, maar evengoed voor de politiediensten. De heer Grégory Dekens vult aan dat de strafbepalingen federaal blijven.

4. Evaluatie 15 maatregelen SGVV 2015 (David Schoenmaekers en Denis Hendrichs)

In de rand van de presentatie werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

- Maatregel 13: Mevrouw Fiorella Toro vraagt meer informatie over de toestellen voor de detectie van drugs (speekselcollectoren). Ze vreest dat deze maatregel niet zal uitgevoerd worden. De heer Eric Troniseck geeft aan dat de publieke markt is afgesloten en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) zijn advies heeft gegeven over de

gebruiksvriendelijkheid van de toestellen. Het dossier bevindt zich nu bij IF van FOD Justitie. Er is goede hoop dat de toestellen in de zomer beschikbaar zouden zijn.

De heer Marc Vansnick geeft aan dat tijdens de volgende vergaderingen van de FCVV werk zal gemaakt worden van de voorbereiding van de volgende SGVV in 2019. Hiertoe zal een methodologie en eerste inhoudelijke voorstellen voorgesteld worden tegen de volgende vergadering.

Hij vraagt aan de gewesten hoe zij hiertegenover staan, rekening houdend met hun eigen initiatieven. In Wallonië ging in 2017 de Waalse Staten-Generaal door. Mevrouw Laurence Leroy geeft aan dat Brussel dit jaar ook een SGVV zal organiseren, gericht op het monitoren van het Brusselse actieplan verkeersveiligheid. Mevrouw Greta Remy geeft aan dat er binnen het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid een permanente opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid is voorzien, in Vlaanderen is voorlopig geen Staten-Generaal gepland.

De heer Marc Vansnick geeft aan dat de verkeersveiligheidsstrategie van het komende decennium ook het voorwerp uitmaakt van bespreking op EU-gebied. In de *High Level Group on Road Safety* wordt er niet alleen gesproken over een vermindering van het aantal verkeersdoden én zwaargewonden met 50 % voor de periode 2020-2030, maar ook over het vastleggen van KPI's over de belangrijke thema's als snelheid, alcohol en drugs, veiligheidsgordel en beveiligingssystemen, infrastructuur, afleiding door elektronische systemen, geautomatiseerde voertuigen, ... De SGVV van 2019 zal ook besproken worden op Ministerieel niveau (ECMM: Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit).

Op de volgende vergadering zal op vraag van de Minister ook de problematiek van de middenstroomrijders verder besproken te worden aan de hand van een nota van de FOD Mobiliteit.

De Voorzitter dankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en medewerking. De volgende vergadering zal doorgaan op 11 juni 2018 van 10u tot 13u.