

# Verslag van de Federale Commissie Verkeersveiligheid

vrijdag 16 september 2022 (Brussel)

## Aanwezig:

Yvan Casteels en Aurélie Neufcoeur (AWSR), André Tourneur (SPW), Florine Cuignet (Gracq), David Bourlard en Jurgen Dhaene (CPPL-VCLP), Grégory Vandenbulcke-Plasschaert (Federale Wegpolitie), Benjamin Laureys (NHRPH), Eric Troniseck (Centrex), Myriam Adriaensen (MOW), Peter Silverans en Isabel Verwee (Vias institute), Juan Roque Ramirez (Statbel, FOD Economie), Laura Gonzalez Shena (RYD Wallonie), Freija Fonteyn (TLV), Anja De Schutter (College van PG), Françoise Godart (Brussel Mobiliteit), Sophie Van den Berghe (Brulocalis), Frédéric Maeyens (RACB), Martine Indot, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren, Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en Vervoer), Denis Hendrichs en Simon Linsmeau (Kabinet van Minister Georges Gilkinet).

Verontschuldigd: Patrick Westelinck (FBAA), Werner De Dobbeleer (VSV), Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging), Jean-François Gaillet (Vias institute), Peter Wiels (Assuralia)

Verwelkoming van de deelnemers en opening van de vergadering om 9u45 door Martine Indot.

## **1) Goedkeuring verslag FCVV 28/03/2022**

Het verslag wordt goedgekeurd en zal gepubliceerd worden op de website van de FOD.

## **2) Voorstelling en bespreking van de brede benchmarkingstudie door Vias Institute over “Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen” - Peter Silverans**

In de marge van de presentatie, beschikbaar op de website van de FOD, werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

**André Tourneur (SPW):** Het betreft een kwalitatief hoogstaande studie. Vier vragen:

a. Welke zijn precies de argumenten pro Rijbewijs met Punten, behalve de Noorse studie waarnaar werd verwezen die stelt dat mensen hun gedrag aanpassen als ze bijna aan hun puntenaantal zitten dat zorgt voor een verlies van het rijbewijs? Peter: Er is geen evidentie voor een langdurig effect (wel kortdurend effect) en landen zonder puntensystemen doen het soms ook goed. Dit betekent echter niet dat er geen langdurig effect is want het probleem situeert zich op methodologisch vlak: het is namelijk zeer moeilijk om het effect van een puntensysteem in te schatten want de verkeersveiligheidssituatie hangt samen met een veelheid van factoren (handhavingsinspanningen, sensibiliseringscampagnes, enz.); de prestaties van landen met en zonder puntensystemen hangen samen met zeer veel factoren. Conclusie van dit onderzoek: België is ongeveer het enige land waar lichte overtredingen eindeloos kunnen opgestapeld worden en hier zou puntensysteem toch voor een ommekeer in de sociale norm kunnen betekenen.

b. Hoe slagen we erin om frauderen met het systeem uit te sluiten, i.e. een probleem dat o.a. in FR bestaat? Peter: is eigen aan eender welk systeem van opvolging; ook zonder puntensysteem is er steeds een groep bestuurders die trachten te frauderen. Misschien kan ANPR een oplossing bieden voor dit probleem?

c. Zouden rechters ook niet beter rekening houden met niet-verkeersgebonden feiten? Peter: in een ideaal scenario is het zo dat de politierechter kijkt naar de persoon voor zich en naar alle antecedenten van deze persoon.

d. Dreigt een overbelasting van magistraten op te treden? Peter: uiteraard betekent een puntensysteem meer werklast voor Justitie. Er wordt in de studie ook geen zeer concreet systeem naar voren geschoven, enkel een aantal aanbevelingen. Men moet vanuit het parket goed bestuderen wat er automatisch kan worden afgehandeld; de rest (zwaardere zaken) kunnen dan door het parket/rechters worden opgevolgd.

**Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer):**

a. Politie is niet de enige die bevoegd is voor vaststellingen van de overtredingen (zie artikel 3 wegcode); de overtredingen van al die diensten moet in het puntensysteem worden opgenomen. Bijv. de douane, controlediensten van de gewesten (VLABEL), controlediensten van de FOD Mobiliteit,... Peter Silverans vult aan: ook overtredingen die met GAS-boetes (Gemeentelijke administratieve sancties) worden afgehandeld zouden moeten worden opgenomen als alle overtredingen in rekening willen genomen worden.

b. Het CBE-platform (Crossborder Enforcement) en MaCH zouden nu al moeten toelaten om recidive van 'lichtere overtredingen' te signaleren (bijv. 3 x 'lichte' alcoholintoxicatie), maar dit wordt in de praktijk helaas nog niet gedaan.

c. Via ANPR kan er vanalles over het voertuig worden gecontroleerd, maar niet over de bestuurder en de geldigheid van het rijbewijs (bv. rijverboden en onmiddellijke intrekkingen). Dit een vaak voorkomend misverstand. Op dit moment kan een bestuurder zonder geldig rijbewijs enkel via ANPR geïdentificeerd worden wanneer het voertuig geblacklist is, dit gebeurt dus niet volautomatisch.

**Anja De Schutter (College van PG):**

a. De snelheidsovertredingen die worden afgehandeld via GAS5 zijn geen misdrijven meer. Sanctionering voor recidive die wel strafrechtelijk is nadien, lijkt hierdoor juridisch moeilijk. Of worden de punten op het rijbewijs administratiefrechtelijk toegekend? Peter stelt geen jurist te zijn, hij heeft alleen het probleem en de lacune willen aankaarten. Isabel Verwee (Vias) vult aan: ongelijkheid tussen steden die GAS5 al dan niet toepassen is inderdaad een risico, maar er zijn nog niet veel steden die GAS5 gebruiken.

b. Niet-verkeersgebonden feiten mee in rekening brengen is gevaarlijk, we dreigen ons doel voorbij te schieten. Argumenten van verkeersovertreders zijn net vaak 'ik ben toch geen crimineel door een snelheidsovertreding te begaan, waarom verdien ik een straf?'; anderzijds moet een crimineel die voor de politierechter verschijnt niet per se strenger gestraft worden voor een verkeersfeit, we willen hier de sociale norm aanpakken dus het zou een verkeerd signaal zijn om dit te koppelen aan andere strafrechtelijke veroordelingen. Peter: akkoord, maar misschien zijn de criminelen wel niet het geschikte publiek voor verkeerseducatie, maar dat is aan de rechter om te beoordelen.

**10h30-10h45 : pause**

**3. Stand van zaken in de besprekingen ivm de nieuwe aanpak van recidive - Simon Linsmeau en Denis Hendrichs (kabinet Minister Georges Gilkinet)**

In de marge van de presentatie, beschikbaar op de website van de FOD, werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

**Florine Cuignet (Gracq)**

a. Waarom is er geopteerd voor een cumul van punten en geen aftreksysteem? Denis: we viseren met dit systeem de recidivisten (dit zijn enkelen), niet de occasionele overtreeders (de massa). Niet iedereen is een potentiële overtreder; de meesten zullen dus nooit met het systeem te maken krijgen. De buurlanden hebben een soortgelijk systeem, bv. in Frankrijk heeft de overgrote meerderheid van de bestuurders nog zijn initiële 12 punten.

b. Wanneer zou het systeem ingaan? Denis kan daar niet op antwoorden omdat het politiek nog niet rond is; voor het eind van het jaar wordt wel naar een akkoord in het dossier gestreefd, maar operationeel zal er nog veel werk verzet moeten worden nadat een akkoord wordt bereikt.

#### **Aurélie Neufcoeur (AWSR)**

a. Is er iets voorzien om mensen die hun rijbewijs kwijtraken door een puntensysteem te controleren (cf. rijden spijs verval)? Is er daar een Europese studie over? Denis: het RB met punten is het meest efficiënt als men bijna aan het verlies van zijn RB zit, dit werd door de Noorse studie aangetoond. Sommige mensen blijven echter hardnekkige overtreeders, ook na een verval; wellicht ook als er een RB met punten wordt ingevoerd. We viseren hier mensen die telkens opnieuw onmiddellijke inningen betalen zonder meer, opdat ze zouden nadenken over hun gedrag.

b. Zal er iets aan de herstelexamens gewijzigd worden? Denis antwoordt dat de theoretische en praktische examens zullen worden vervangen door een opleiding, specifiek gericht op gedragsverandering. Amélie vraagt aansluitend of dit in de lijn ligt met de VIAS-opleidingen? Martine Indot zegt van wel, maar het zal ook door andere instanties kunnen aangeboden worden; het gaat om enkele modules waar onder andere de regels van de wegcode en de wet worden opgefrist, maar de focus ligt op gedragsverandering.

#### **André Tourneur (SPW)**

In Nieuw-Zeeland worden recidivisten zeer nauw gemonitord, het lijkt wat op een systeem met een alcoholslot.

#### **Françoise Godart (Brussel Mobiliteit)**

Hoe zit het met het voorlopig rijbewijs? Denis: Voorlopig is nog niets speciaals voorzien voor onervaren bestuurders, het is voorlopig niet de bedoeling deze anders (strenger) te behandelen.

#### **Anja De Schutter (College van PG)**

a. is verbaasd over het concept van de 'occasionele overtreder': zij ziet dagdagelijks mensen die zich wegstoppen achter een "occasionele fout"; Het permanent zwaard van Damocles zou er voor iedereen moeten zijn.

b. Hoe verhoudt zich de recidiveregeling met artikel 38, §6, WWV (rijverbod + herstelexamens)? Krijgt de persoon na te zijn hersteld in het recht tot sturen zijn rijbewijs terug zonder punten of zal dat veranderen? Als de recidiveregeling wordt uitgebreid is er sprake van 3 maanden rijverbod 'tenzij uitzonderlijke motieven'. Dat is een Belgische consensus die Anja liever niet ziet; net zoals voor alcoholsloten zullen rechters dit steeds wegmotiveren; het zou dus een maat voor niks zijn. Beter is het om consequent te zijn: in bepaalde gevallen steeds drie maanden rijverbod, zonder uitzondering. Op alle straffen, ook op het rijverbod, wordt de wet op *probatie, opschorting en uitstel* toegepast. Van de drie maanden verplicht rijverbod van artikel 38, §6, WWV worden er meestal 2,5 maanden met uitstel opgelegd, wat een systematische uitholling is van wat de wetgever voor ogen zou hebben. Denis: de wet *probatie, opschorting en uitstel* zal misschien worden uitgesloten (dit is een optie die op

de tafel ligt). Een maat van beoordeling van de rechter is toch nuttig volgens Denis; er moet een goed evenwicht gevonden worden. Anja: in de tussenperiode (tussen feit 1 en de veroordeling) zijn nog nieuwe feiten mogelijk, welke feiten worden meegenomen in de weging? Het betreft een ingewikkelde oefening waarover goed moet worden nagedacht. Anja stelt dat er nood is aan een tussenfase om in het CBE-platform een alarm in te bouwen, waarbij bij x-aantal overtredingen binnen een bepaalde tijdspanne een alarmlicht gaat branden en er een rijverbod komt. Voor Denis is het niet voldoende om het aantal reeds begane overtredingen op te tellen want deze kunnen van een erg verschillende ernst zijn, het is dus nodig deze te wegen aan de hand van punten. Dit dient voorzien te worden in een wet. De persoon die zijn rijbewijs zal recupereren zal in principe benadeeld worden met een aantal handicap-punten op zijn nieuwe rijbewijs. Dit is noodzakelijk als we een gelijkaardig mechanisme willen voorzien zoals in artikel 38, § 6. Anja heeft het enkel over CBE: 80% daarvan is snelheid, daar wordt nooit voor gedagvaard, of men er nu 2 of 70 per jaar pleegt. En dan hoeft men niet te wegen want die liggen steeds tussen 1 en 30 km/u te hard. Bijv. na 7 of 10 overtredingen per jaar: automatisch rijverbod van 15 dagen. Nu bestaat de regel al, nl. 3 overtredingen kunnen strenger gestraft worden, maar dat wordt nu niet toegepast. Het zou jammer zijn op het puntenrijbewijs te moeten wachten om dit te implementeren. Eric: Het nationaal verkeersparket kan dat binnenkort invoeren, bijv. 3 x snelheidsovertreding, beleid te bepalen door het nieuwe nationale parket. Anja: akkoord, maar dit moet dan ook in het CBE-platform (IT) aangepast worden.

#### **Freija Fonteyn (TLV)**

Wordt er voor truckchauffeurs voorzien om bepaalde sancties zoals het verval te beperken tot de categorie B, zodat de overtreder zijn werk kan behouden? Denis: Dit is moeilijk en ook weinig of niet voorzien in het buitenland, het verval zou bijv. wel korter kunnen zijn voor professionele bestuurder als de overtreding werd begaan met rijbewijs B. Een dergelijke regeling bestaat nu ook al voor het verval.

#### **4. Bespreking van de herziening van de categorisering van inbreuken (in functie van de gevaarstelling; mmw van Vias institute) en vraag naar advies van de FCVV - Isabel Verwee (Vias)**

In de marge van de presentatie, beschikbaar op de website van de FOD, werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

#### **Grégory Vandenbulcke (Federale Wegpolitie)**

Worden het risico op een ongeval of op een dodelijk ongeval en het type voertuig niet best anders ingeschaald in de vragenlijst? Isabel: we zullen dit bekijken. De nuance dodelijk ongeval/ongeval kan in de lijst worden aangebracht. Denis: Er is geen verschil in type voertuig of type weggebruiker momenteel. Enkel voor het gebruik van de lichten is er een uitzondering bij zijn weten. Anders wordt het erg ingewikkeld.

#### **Myriam Adriaensen (MOW)**

Het onderscheid naar het type weggebruiker is wel relevant; zachte weggebruikers stellen soms ook risicogedrag (bijv. voetganger die rood licht negeert en wordt overreden); niet enkel het gevolg is relevant.

#### **Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer)**

Er zijn flink wat wijzigingen van de wegcode die nog niet gecategoriseerd zijn, waardoor ze onder de eerste graad zijn ingedeeld. Martine stelt dat hier intern werk van wordt gemaakt.

## **Florine Cuignet (Gracq)**

Het onderscheid tussen verschillende weggebruikers is zeker relevant. De subjectieve kant van verkeersveiligheid mag niet worden onderschat en moet in dit debat in aanmerking worden genomen. Zich niet veilig voelen op de fiets kan bijvoorbeeld leiden tot meer autogebruik en dus tot meer onveiligheid op de weg. Een fietser of voetganger brengt een andere weggebruiker veel minder in gevaar dan een automobilist.

## **Anja De Schutter (College van PG)**

Waarom alleen het gevaarscriterium bekijken? Soms is er geen onmiddellijk gevaar, maar de handhaving moet wel mogelijk blijven (bijv. bevelen van agent opvolgen = essentieel voor de sociale orde). Er wordt beter geen onderscheid gemaakt tussen het gevaar op een ongeval of op een dodelijk ongeval, afhankelijk van het type weggebruiker zijn de gevolgen totaal anders (bijv. verkeerbord B5 – STOP - niet respecteren door een auto dan wel een fietser).

## **Gregory Vandenbulcke (Federale Wegpolitie)**

Een snelheidsovertreding in een schoolomgeving is niet dezelfde als op autostrades, dus een onderscheid naar plaats van de overtreding is nuttig.

Conclusie: De leden van de FCVV zullen worden gevraagd om een lijst van 115 overtredingen te ranken, deze oefening wordt ook aan een aantal academici voorgelegd. De leden van de FCVV zullen deze vraag schriftelijk (via e-mail) ontvangen.

## **5. Varia:**

- **Dynamiek van de FCVV - Anne Vandenberghe:** We streven ernaar om de FCVV zo interactief als mogelijk te houden. Er zijn zoveel thema's die interessant kunnen zijn en die vanuit de leden kunnen komen. Een aantal sectoren komen weinig aan bod, bijv. goederen- en personenvervoer, motorrijders, voetgangers, personen met een handicap. Vroeger bestond de traditie dat er meer insteek van alle partners op tafel kwam, we willen dit liefst (op vrijwillige basis) terug invoeren, bijv. door een korte presentatie vanuit de leden die hiermee hun uitdagingen en prioriteiten kunnen toelichten .

- **Volgende samenkomst van de FCVV op 21/11/2022 ikv "All for Zero":** Tijdens deze meeting maken we de balans op, 1 jaar na de SGVV van 23/11/2021. De leden van de FCVV zijn aanwezig, naast vertegenwoordigingen voor Justitie en Biza, alsook projectleiders van lokale projecten. Een "Save the date" werd hiervoor al verstuurd, maar de vergadering (voormiddag) zal doorgaan in de Résidence Palace en wordt gevolgd door een lunch.

- **Anne Vandenberghe:** Een volgende meeting van de FCVV wordt ingepland op donderdag **26/01/23** (namiddag).

- **André Tourneur:** Verwijst naar Belgen die rondrijden met een Luxemburgse plaat: liefst geharmoniseerde, Europese aanpak. Denis zegt dat de Europese Commissie werkt aan de herziening van de Cross Border Enforcement-richtlijn met een verruimde scope, de *proposal* wordt eind dit jaar verwacht maar de bespreking ervan (op Europees niveau) zal waarschijnlijk nog jaren in beslag nemen.

- **Anne Vandenberghe** geeft tot slot mee dat de presentaties van deze vergadering consulteerbaar zijn op de website van de FOD:

[https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/federale\\_commissie\\_voor\\_verkeersveiligheid](https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/federale_commissie_voor_verkeersveiligheid).

**Mevrouw Indot bedankt de deelnemers voor hun komst en sluit de vergadering af om 12u40.**

**\*\*\*\*\***