

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

1 maart 2024

Online via Teams

Aanwezig: Vanessa Albrecht (Febetra), Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen), Hans Bonnarens (MORA), Bart Boucké (DMOW), Erik Caelen (Cage bv), Tina Caers (VVP), Wies Callens (Fietzersbond), Johan Chiers (Responsible Young Drivers Vlaanderen vzw), Stijn Dhondt (VSV), Roel De Cleen (OVK), Bert De Meyer (Edulogia vzw), Kirsten De Mulder (Voetgangersberaad), Bart De Proost (DMOW), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Delphine Eeckhout (Traject), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Ilse Eylenbosch (AWV), Frank Glorieux (Traxio), Glenn Godin (Mobiël 21), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Bert Meulemans (Boerenbond & Landelijke Gilden), Gerry Peeters (Federale Wegpolitie), Lynn Praets (Federale afdeling van de provinciegouverneur Jan Spooen), Willy Price (Verkeersplatforms), Steven Raes (GOCA), Arnoud Sneijers (Rondpunt), Steven Soens (Febiac), Wouter Van den Berghe (Tilkon), Bert Van Hemelen (De Lijn), Gert Venken (VSV), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Isabel Verwee (Vias Institute), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia).

Verontschuldigd: Cathy Berx (voorzitter), Werner De Dobbeleer (VSV), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Johan De Mol (UGent), Eddy Klynen (VSV), Dirk Lauwers (UGent en UAntwerpen), Maarten Matienko (VAB), Sofie Neyens (Verkeersplatforms), Koen Van Wonterghem (Getuigen onderweg vzw), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving vzw).

Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering - Gert Venken (Vervangend voorzitter)
2. Evaluatie en vooruitblik campagnes - Stijn Dhondt (VSV)
3. Het dashboard MoMo (Monitoring Mobiliteit) - Bart De Proost (MOW)
4. Het dashboard verkeersongevallen provincie Antwerpen - Tina Caers (Provincie Antwerpen)
5. Datagericht handhaven - Gerry Peeters (Federale Wegpolitie)
6. Varia
 - Het verval van het recht tot sturen
 - Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2024 – inschrijvingen
 - Volgende bijeenkomsten
 - Vrijdag 7 juni 2024 – Fysiek
 - Vrijdag 20 september 2024 – Fysiek
 - Vrijdag 13 december 2024 – Online
7. Bijlagen

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx laat zich verontschuldigen. Gert Venken (VSV) neemt de rol van vervangend voorzitter op en verwelkomt de leden.

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Evaluatie en vooruitblik campagnes

Stijn Dhondt (VSV) geeft een terugblik naar de voorbije campagnes en een vooruitblik naar de volgende campagnes.

Voor inhoud: zie presentatie.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen.

3. Het dashboard MoMo (Monitoring Mobiliteit)

Bart De Proost (MOW) licht het dashboard MoMo (Monitoring Mobiliteit) van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken toe en geeft een demo.

Voor inhoud: zie presentatie.

[Link naar platform](#)

Vragen vanuit het forum:

- Wout Baert: Worden de cijfers van de stads- en gemeentemonitor geaggregeerd tot de Vlaamse Vervoerregio's, of is er een benchmark binnen de Vlaamse Vervoerregio's mogelijk?
- Bart De Proost: De cijfers worden inderdaad geaggregeerd tot de Vlaamse Vervoerregio's. Vandaag is er geen benchmark, geen visualisatie van het onderscheid tussen de vervoerregio's. Wel kan men de cijfers van de vervoerregio's opzoeken en zelf naast elkaar leggen.
- Wout Baert: De benchmark tussen vervoerregio's zou zeker ook interessant zijn, maar de vraag is vooral naar benchmark tussen de gemeenten binnen een vervoerregio. Gemeenten kunnen ook veel van elkaar leren binnen een vervoerregio. Het kan interessant zijn om te bekijken of de data uit het fiets-DNA ook in het MoMo-platform kunnen opgenomen worden.
- Bart De Proost: Als er andere opportuniteiten zijn om gegevens aan het platform toe te voegen, neem dan zeker contact op.
- Bart Boucké: In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 zijn er voor de 6 indicatoren streefdoelen. Deze zijn ook voor alle 6 zichtbaar in MoMo.
- Gert Venken: Het is belangrijk om dit ook te vertalen en concreet te maken op vervoerregio-, Vlaams en lokaal niveau.

- Bart Boucké: Voor overleg met lokale besturen wordt er ook de doorvertaling op vervoerregio-niveau, op politiezone-niveau en tot op niveau van het lokaal bestuur gemaakt.
- Delphine Van Eeckhout: Zijn er concrete plannen voor OVG's per vervoerregio? Indien ja, wanneer?
- Bart De Proost: Vandaag biedt het OVG onvoldoende om voor elke vervoerregio correcte cijfers te geven. Met het volgende OVG 7 wordt gestreefd naar een representatieve steekproef per vervoerregio. Het onderzoek is eind vorig jaar gestart en loopt het hele jaar verder. Begin 2025 worden de resultaten per vervoerregio verwacht.
- Dirk Engels: Goed dat dit product ontwikkeld wordt, zodat beleidsmakers data kunnen raadplegen om juiste beleidsbeslissingen te nemen. Het is belangrijk om de verdere doorvertaling tot op het niveau van gemeenten te voorzien. Het zijn de gemeenten die beslissingen op het vlak van snelheidsregime nemen. Er is wat de modal split betreft nood aan het beter duiden van de methodologische breuklijn tussen 2019 en 2022.
- Bart De Proost: Er zit wel wat meta-data bij de modal split. Er is heel wat extra informatie over bv. de berekeningswijze, methodologische wijzigingen, updates van indicatoren. Het gaat wel enkel over methodologische duiding van de cijfers, niet over conclusies.
- Dirk Engels: Het is voldoende om cijfers te duiden en geen conclusies te trekken bij dergelijk tool.
- Bart De Proost: In de loop van dit jaar zullen er naast de thematische dashboard enkele dashboards van actieplannen komen met de doelstellingen, zoals bijvoorbeeld van het fietsactieplan. En ook voor de Mobiliteitsvisie 2040 komt er een meer doelstellingsgerichte rapportage.

4. Het dashboard verkeersongevallen provincie Antwerpen

Tina Caers (Provincie Antwerpen) stelt het dashboard verkeersongevallen van de provincie Antwerpen voor en geeft een demo van deze tool.

Voor inhoud: zie presentatie.

[Link naar het dashboard](#)

Vragen vanuit het forum:

- Gert Venken: Heel fijn om te zien dat het dashboard zo goed gebruikt wordt eens de gebruikers het gevonden hebben.
- Wout Baert: Het is een mooi dashboard. De oorzaak van die stijging van het aantal gevaarlijke punten zou door de gehele toename van het aantal slachtoffers actieve mobiliteit verklaard kunnen worden. Die wegen ook zwaarder door in de puntentelling, met een factor 1,7. Veel van de verkeersveiligheidsinvesteringen zijn nog te weinig op die groep van actieve weggebruikers gericht. De paradigma-verschuiving van doorstroming naar verkeersveiligheid is ingezet. We moeten nu de volgende stap zetten waarbij de actieve weggebruiker nog een belangrijkere afweging in de investering zelf krijgt en niet alleen in de quotering.
- Tina Caers: Dat is een analyse die snel gemaakt kan worden, aangezien zowel de gewone score als de gewogen score gekend is.
- Wout Baert: Het is interessant om daar de resultaten van te zien.

- Dirk Engels: Ik heb het dashboard actief gebruikt in kader van een ambitiesnota voor de gemeenteraadsverkiezingen voor de stad Lier. Bij het onderwerp snelheidsregime binnen de bebouwde kom, is het dashboard uiterst zinvol gebleken om beleidsmakers te confronteren. Het kaartje waarop de concentratie van de ongevallen te zien is, en dan vooral deze met voetgangers en fietsers, is een sterk middel voor argumentatie. Hopelijk kunnen we veel gemeenten motiveren om hier gebruik van te maken. In Lier is het aantal ongevallen met fietsers de voorbije 3 jaren verdubbeld. Voor de discussies over snelheidsregimes binnen en buiten bebouwde kom is dit dashboard heel nuttig.
- Tina Caers: Het is heel fijn om te horen hoe het dashboard wordt toegepast, want er zitten inderdaad veel mogelijkheden in. In de discussie over zone 30 lopen gemeenten fel tegen weerstand aan. Er is vaak wel een evidentie bij de mobiliteitsambtenaren en de schepenen mobiliteit, maar de rest van het schepencollege overtuigen is moeilijker.
- Gert Venken: Dit is een interessant praktijkvoorbeeld. Zijn er andere provincies die ermee aan de slag gaan?
- Tina Caers: Er is het dashboard van Vias, waar wel de data van de doden 30 dagen inzitten. Dat is dus zeker een mooie aanvulling. Het Traject Verkeersveilige Gemeente in de andere provincies lanceren is helaas nog niet gelukt. Binnenkort wordt het traject op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid (12 maart in Kortrijk) voorgesteld, waarmee de provincie ook genomineerd is voor de Vlaams Verkeersveiligheidsprijs 2024. Hopelijk inspireert deze aanpak ook de andere provincies. Verkeersveiligheid vergt een volgehouden inspanning op alle vlakken. Met het traject zorgen we ervoor dat het 'top of mind' blijft bij iedereen.
- Gert Venken: We kunnen vanuit het VFV aan de andere provincies de vraag stellen in welke mate ze aan de slag gaan met aanbieden van en of analyse van verkeersveiligheidsdata.
- Wout Baert: De toepassing door Dirk is een mooi voorbeeld van hoe je het dashboard in de praktijk kan gebruiken. Fietsberaad onderzoekt samen met Transport & Mobility Leuven 5 verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsverkeer en wat de wetenschappelijke evidentie daarrond is. Wat is de impact ervan op de ongevallen met doden en zwaargewonden bij fietsers? Die cijfers relateren aan cijfers uit het dashboard zou inzichtelijk voor gemeenten kunnen zijn om te onderzoeken welke stappen vooruit ze kunnen nemen. Eens de resultaten er zijn, licht ik dit graag toe op het VFV. Het opzet en de eerste inzichten van onderzoek komen wel al aan bod tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2024.
- Gert Venken: Vanuit de VSV willen we hier graag onze schouders mee onder zetten.

5. Datagericht handhaven

Gerry Peeters (Federale Wegpolitie) schetst de mogelijkheden om meer datagericht te werken binnen politie en meer bepaald handhaving verkeer.

Voor inhoud: zie presentatie.

[Link naar dashboard politie](#)

Vragen vanuit het forum:

- Tina Caers: Interessante presentatie. Met het voorspellende gegeven is de provincie ook aan de slag. Voor de toegang tot het hobbyproject TrafView is een login nodig. De open data zijn wel heel interessant voor een Europees project Scale-up voor het inschatten van risico's voor fietssnelwegen. Hoe kunnen we elkaar versterken? Voor de Scale-up komt er ook een dashboard in de toekomst dat ook op het VFV kan voorgesteld worden.
- Gerry Peeters: Er kan op vraag toegang verleend worden. Er komt binnenkort een testproject met PZ Schoten in het kader van de Scheldeprijs. Het is vandaag nog geen commercieel project, maar nog in volle ontwikkeling. Er is nog server-ruimte nodig om dit open te stellen voor gebruikers. De gegevens van Telraam staan er nog niet in, maar dat is op komst.
- Gert Venken: De link naar het Telraam platform staat in de chat.

6. Varia

Het verval van het recht tot sturen

Naar aanleiding van het dodelijk ongeval in de Gentse haven van zondag 25 februari 2024 verscheen er een opiniestuk in De Standaard "Het aantal verkeersdoden drastisch doen dalen? Verplicht alcoholslot in elke auto" op 27 februari 2024. Dit artikel werd aan de leden bezorgd.

De voorzitter van het VFV heeft een aantal vragen over het verval van het recht tot sturen. Deze vragen werden aan Centrex Wegverkeer voorgelegd. De vragen en antwoorden staan onderaan het verslag bij de bijlagen.

Indien nodig, kan hier een tijdens een volgende bijeenkomst op teruggekomen worden.

Vragen vanuit het forum:

- Roel De Cleen: Het vreselijk ongeval wijst op een groot probleem in het verkeersveiligheidsbeleid en dat is de aanpak van verkeersveiligheidscriminelen. Opvallend is ook de stilte vanuit de politiek. Is er al een centrale databank waarop politie kan raadplegen of een rijbewijs nog geldig is? Is dit gekoppeld aan de nummerplaat of verzekering?
- Isabel Verwee: Vias Institute pleit voor een rijbewijslot en een rijbewijs met punten. Recidivisten in het verkeer zijn echt een probleem. Zo zouden we sneller kunnen identificeren en ze sneller voor een politierechter kunnen laten komen. Daarnaast pleit Vias Institute voor nultolerantie voor alcohol in het verkeer. Een verplicht alcoholslot, waarvan sprake in het opiniestuk, zou niet altijd een oplossing zijn. Bestuurders met een alcoholslot in de wagen worden begeleid door een omkaderingsprogramma waarbij begeleiders de bestuurders opvolgen. En net daar zit de effectiviteit in de werking van het alcoholslot.
- Gert Venken: Het VFV sprak zich in het verleden al uit voor nultolerantie voor alcohol in het verkeer en voor een rijbewijs met punten. Daar staat het VFV nog steeds achter.
- Steven Soens: Sinds de herziening van de General Safety Regulation is de verplichting van een alcolock voor nieuwe voertuigen opgenomen. Dat betekent dat er in het voertuig verplicht een interface waarop een alcoholmeter kan aangesloten worden, moet voorzien zijn. Het meettoestel ontbreekt, maar het wordt dan wel veel makkelijker om zo'n toestel aan te sluiten in de wagen. Zo kan als reactie het vermogen van de wagen afnemen tot stapvoets rijden, zodat de bestuurder de wagen nog veilig kan parkeren.

- Wout Baert: Bestuurders wiens rijbewijs wordt ingetrokken, gaan toch nog de baan op. De sociale controle errond zou moeten versterkt worden. De cultuur van drinken en rijden zit nog op vele vlakken fout. Daarnaast is er ook de cultuur van de alternatieven voor de auto die nog te weinig ontwikkeld zijn zoals bijvoorbeeld de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De persoon die zijn rijbewijs verliest, blijft wel functioneren in de samenleving en moet de mogelijkheid hebben om zich op een veilige manier te verplaatsen. Alternatieve verplaatsingsmiddelen zouden een oplossing moeten zijn. Het houdt me bezig waarom mensen zonder rijbewijs de auto inkruipen.
- Gert Venken: Terecht vraag die hier gesteld wordt.
- Isabel Verwee: Uit de cijfers van hoven en rechtbanken (zie link in de chat - bijlage) blijkt dat het over meer dan 100.000 vervallen van het recht tot sturen per jaar gaat (2022). Uit onderzoek van Vias Institute over recidive blijkt dat bestuurders die veroordeeld zijn tot het verval van het recht tot sturen, vaker opnieuw feiten plegen en dan ook vaker opnieuw veroordeeld worden. Dat is problematisch. Vias Institute is een onderzoek opgestart over de effectiviteit van bepaalde sancties, waaronder ook het rijverbod. Eens de resultaten er zijn, is dit ook iets om eventueel op het VFV te agenderen.
- Gert Venken: Goed idee om dit onderwerp dan opnieuw te agenderen om er meer in de diepte op in te gaan.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2024

- Op 12 maart 2024 vindt het Vlaams Congres Verkeersveiligheid in Kortrijk plaats. Leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid kunnen gratis deelnemen. Schrijf je in [via de website](#) en vermeld 'Gratis – VFV' in het opmerkingenveld. Graag tot dan!

Actiepunten:

- Aan de andere provincies wordt de vraag gesteld in welke mate ze aan de slag gaan met aanbieden van en of analyse van verkeersveiligheidsdata.
- Bijkomende vragen over het verval van het recht tot sturen worden aan Centrex Wegverkeer voorgelegd.
- Het onderwerp recidivisme en het verval van het recht tot sturen kan opnieuw geagendeerd worden in combinatie met de resultaten van het onderzoek van Vias Institute.

Volgende bijeenkomst:

Vrijdag 7 juni 2024, van 10.00 tot 12.00 uur, fysiek in Brussel.

7. Bijlagen

Teams-chat

- Baert Wout: Worden de cijfers van de stads- en gemeentemonitor geaggregeerd tot de Vlaamse Vervoerregio's, of is benchmark binnen de Vlaamse Vervoerregio mogelijk?
- Naoki Matsumoto: Zeer mooi product, bedankt! Jammer dat de data niet downloadbaar is.
- Delphine Eeckhout: Ziet er zeer interessant en bruikbaar uit, Bart!
- Delphine Eeckhout: Zijn er concrete plannen voor OVG's per vervoerregio? Indien ja: wanneer?
- Kirsten De Mulder: Mooi! Zullen in de toekomst wel doelstellingen opgenomen worden?

- Naoki Matsumoto: Opnieuw zeer mooi instrument, bedankt!
- Naoki Matsumoto: Bestaan er vergelijkbare initiatieven in de andere provincies?
- An Volckaert: Zou er toch een foutje in de link gesloten zijn? (of ik kan het adres ook verkeerd getypt hebben?) want ik krijg een foutmelding.
- Tina Caers: <https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen>
- Wout Baert: Mijnheer pastoor op zijn koersfiets? 🤔
- Isabel Verwee: Dat predictieve is erg interessant.
- Wout Baert: Mooie presentatie Gerry!
- Glenn Godin: Bedankt voor alle interessante bijdragen rond data in verkeersveiligheidsbeleid! Voor alle initiatieven: het is misschien interessant om ook de koppeling te maken met Telraam-data, voor zover dit nog niet gebeurd is. www.telraam.net
- Wout Baert: Idee dat verzekering verderzetten niet mogelijk is, is interessant. Als de auto via een verwante wordt verdergezet, verhoogt het de sociale controle rond de persoon wiens rijbewijs ingetrokken wordt.
- Frank Glorieux: en gekoppeld aan rijbewijs met punten...
- Steven Raes: Rijbewijs met punten zal niet de oplossing zijn als niet kan vermeden worden dat mensen zonder rijbewijs zich in het verkeer begeven, cfr. de recente controles in Oost-Vlaanderen waar op 12 uur 35 mensen betrapt werden op rijden zonder rijbewijs. Ofwel nooit behaald ofwel vervallen....
 - Isabel Verwee: Rijbewijsslot
- Isabel Verwee: Cijfers van hoven en rechtbanken (jaar 2022) over verval recht op sturen op Pagina 17 https://www.rechtbanken-tribunaux.be/sites/default/files/media/col/stat/2022/nl/politierechtbanken_2022.pdf

Vraag en antwoord op vragen over het verval van het recht tot sturen

Hieronder kan u enkele vragen over het verval van het recht tot sturen vinden. Deze werden aan Centrex Wegverkeer voorgelegd en schriftelijk beantwoord.

- **Wanneer wordt zo'n verval uitgesproken?**

Het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig kan enkel uitgesproken worden door een rechter, hetzij als straf (wat meestal het geval is), maar ook als beveiligingsmaatregel wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid.

De gevallen waarin een vervallenverklaring uitgesproken wordt, werden vastgelegd in de Wegverkeerswet (Wet betreffende de politie op het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968). Voor sommige overtredingen is de rechter verplicht om het verval uit te spreken (bijvoorbeeld bij een overtreding van de vierde graad, zoals het achteruitrijden op de autosnelweg, of wanneer de bestuurder in staat van dronkenschap verkeert). Hij kan deze verplichting enkel naast zich neerleggen mits motivatie in het vonnis. In andere gevallen kan de rechter een vervallenverklaring uitspreken, maar is hij hiertoe niet verplicht (bijvoorbeeld wanneer de bestuurder, zonder in staat van dronkenschap te verkeren, betrapt wordt met een strafbare alcoholopname).

Specifiek voor snelheidsinbreuken geldt het volgende: de rechter **moet** het verval uitspreken wanneer de toegestane maximumsnelheid wordt overschreden met meer dan 30 km/uur binnen de bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, een erf of een woonerf en met meer dan 40 km/uur op andere wegen. De rechter **kan** het verval uitspreken wanneer de toegestane maximumsnelheid wordt overschreden met meer dan 20 km/uur en hoogstens 30 km/uur binnen de bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, een erf of een woonerf en met meer dan 30 km/uur en hoogstens 40 km/uur op andere wegen.

Wanneer een overtreding waarvoor een verval kan uitgesproken worden, begaan werd door een 'beginnende bestuurder' (minder dan 2 jaar houder van een Belgisch rijbewijs), dan is de rechter verplicht om een vervallenverklaring uit te spreken (voorbeeld: een strafbare alcoholopname zonder dronkenschap of een snelheidsovertreding met meer dan 20 km/uur binnen de bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, een erf of een woonerf of met meer dan 30 km/uur op andere wegen).

De rechter kan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor één of meerdere herstel examens of -onderzoeken (een theoretisch examen, een praktisch examen, een geneeskundig onderzoek, een psychologisch onderzoek, het volgen van een opleiding).

Verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling of opschorting van straf of internering wegens overtreding van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er verslaving aan alcohol of drugs wordt vastgesteld.

De minimale en maximale duur van het verval als straf is wettelijk bepaald en is afhankelijk van de overtreding. Een verval uitgesproken wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid is afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is om een motorvoertuig te besturen.

- **Wat zijn de gevolgen?**

Het is de persoon tegen wie een verval van het recht tot sturen is uitgesproken, verboden om tijdens de duur van het verval een motorvoertuig te besturen, een rijdier te geleiden of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing. Het is niet noodzakelijk dat er een rijbewijs vereist is voor het besturen van het motorvoertuig. Zo mag de persoon die het voorwerp uitmaakt van een vervallenverklaring geen bromfiets klasse A (max. 25 km/uur) besturen tijdens de periode van het verval, alhoewel hiervoor geen rijbewijs vereist is. Ook het besturen van een speed pedelec is niet toegestaan. Elektrische fietsen en gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (elektrische steps) vallen niet onder het verval en mogen wel gebruikt worden tijdens de periode van het verval.

Indien de periode van het verval afgelopen is, doch de veroordeelde de opgelegde herstelexamens of -onderzoeken nog niet met succes heeft afgelegd, loopt het verval verder (de kwalificatie van de inbreuk wijzigt wel).

- Hoe wordt dat opgevolgd?

De griffie van de rechtbank die het verval heeft uitgesproken, stuurt het formulier naar de politiezone van de woonplaats van de veroordeelde om het vonnis te laten betekenen. De wijkagent begeeft zich naar de opgegeven woonplaats en laat het vonnis betekenen, waarna het formulier terug wordt overgemaakt. Het verval gaat effectief in op de vijfde dag na de betekening van het vonnis (zaterdagen, zondagen en feestdagen niet inbegrepen). In die periode moet betrokkene zijn rijbewijs laten toekomen op de griffie van de rechtbank die het vonnis heeft uitgesproken. Enkel indien het vonnis bij verstek werd uitgesproken, kan betrokkene nog verzet aantekenen. Daarna zal de rechtbank nogmaals het verval bevestigen en aan de lokale politie vragen om toezicht uit te oefenen op de naleving van het vonnis. Tevens wordt betrokkene opgenomen in de Mercurius-databank zodat bij een eventuele controle kan geverifieerd worden of hij al dan niet stuurt spijts het tegen hem uitgesproken verval.

- Kan je een verzekering afsluiten, verlengen als je vervallen bent verklaard?

Er zijn geen wettelijke beperkingen om een verzekering af te sluiten of te verlengen tijdens de periode van het verval. Trouwens, de verzekering mag hiervan niet ingelicht worden (om redenen van privacy) en het bezit van een motorvoertuig is niet verboden: je mag er wel zelf niet mee rijden.

- Zijn er controles (eventueel met ANPR)?

Bij routinecontroles, en zeker indien de gecontroleerde bestuurder geen rijbewijs kan vertonen, wordt de Mercurius-databank geconsulteerd of de persoon in kwestie al dan niet het voorwerp uitmaakt van een verval of een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Het is bovendien mogelijk om, op lokaal niveau, aan de hand van de informatie met betrekking tot de vervallenverklaringen van het recht tot sturen, die de parketten overmaken aan de lokale politiezones, en waarin gevraagd wordt om toezicht hierop te houden en van de eigen informatie inzake de personen die het voorwerp uitmaken van een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, een 'blacklist' op te stellen waarin de nummerplaat wordt opgenomen van het voertuig dat ingeschreven staat op naam van de persoon die het voorwerp uitmaakt van het verval. Op basis van het rijksregister kunnen ook de nummerplaten van de voertuigen ingeschreven op naam van de personen die op hetzelfde adres ingeschreven staan, in de 'blacklist' worden opgenomen. De 'blacklist' wordt gekoppeld aan een ANPR-camera. Wanneer deze een 'HIT' geeft, kan er overgegaan worden tot interceptie van het voertuig en kan er gecontroleerd worden of de persoon die het voorwerp uitmaakt van het verval, niet achter het stuur zit van zijn voertuig of van één van de personen die op hetzelfde adres woont (familieleden).

Het is wel noodzakelijk dat het voertuig geïntercepteerd kan worden: de 'blacklist' koppelen aan een vaste ANPR zonder interceptiedispositief heeft geen zin. Het is dus zeker geen wondermiddel, want het vereist nog steeds een interceptie van het voertuig: de 'blacklist' wordt dus bij voorkeur gekoppeld aan een mobiele ANPR of men voorziet een interventiedispositief indien het gekoppeld wordt aan een vaste ANPR.

Recent werd er in het Parlement een resolutie ingediend om dit nationaal te implementeren. Zoals hiervoor reeds aangehaald, laat deze koppeling niet toe om na te gaan of de veroordeelde rijdt met een leasingvoertuig, met een voertuig dat door de werkgever ter beschikking wordt gesteld of dat wordt aangewend voor de uitoefening van het beroep: in deze gevallen zal er dus geen signaal worden gegeven. Men kan zich dan ook afvragen of het gelijkheidsbeginsel niet wordt geschonden indien deze koppeling wettelijk wordt verankerd. Daarnaast moet men zich ook afvragen of het opportuun is om de nummerplaten van de voertuigen, eigendom van de personen die op hetzelfde adres als de betrokkene wonen, in deze databank op te nemen. Deze personen maken immers niet het voorwerp uit van een maatregel en dreigen te pas en te onpas aan de kant gezet te worden, omwille van fouten waar ze zelf geen schuld aan hebben. Daar waar men op lokaal niveau natuurlijk een beter zicht op de personen die het voorwerp uitmaken van een verval, zal de controle vaak ook visueel kunnen gebeuren, wat bovenlokaal (nationaal) natuurlijk niet het geval is.

- Is er al een centrale databank waarop politie kan raadplegen of een rijbewijs nog geldig is? Is dit gekoppeld aan de nummerplaat of verzekering?

Ik veronderstel dat er bedoeld wordt of de politie kan verifiëren of de gecontroleerde bestuurder het voorwerp uitmaakt van een tijdelijk rijverbod, een onmiddellijke intrekking of een verval van het recht om een motorvoertuig te besturen. Dat kan via de Mercurius-databank. Voor het tijdelijke rijverbod (2u, 3u, 6u, 12u ingevolge een vaststelling voor het rijden onder invloed) of een onmiddellijke intrekking (15 dagen) wordt de gegevensbank gevoed door de politie. Voor het verval gebeurt dit door Justitie (na de betekening van het vonnis). Tevens kan de politie verifiëren of het nummer van het vertoonde rijbewijs overeenstemt met het nummer dat geregistreerd werd in de databank.

Indien de gecontroleerde bestuurder geen rijbewijs kan vertonen zal er dus in eerste instantie worden geverifieerd of betrokkene houder is van een rijbewijs en voor welke voertuigcategorieën dit werd afgeleverd en kan er tevens worden nagekeken of betrokkene niet het voorwerp uitmaakt van één van de voornoemde maatregelen.

Zie ook de analyse gemaakt door het Rekenhof (in samenwerking met CENTREX Wegverkeer) via : [Databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens | Rekenhof \(ccrek.be\)](#) . Ook de beperkingen komen hierin aan bod.