



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **ADVIES OVER HET ONTWERP VAN HET GEWESTELIJK ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID 2021-2030**

<b>Aanvrager</b>	Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	31.08.2021
<b>Uiteenzetting</b>	14.09.2021 door de heer Kristof De Mesmaeker en de heer Alexandre Carlino, directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Brussel Mobiliteit
<b>Overgemaakt document</b>	Voorstelling in de GMC op 14.09.2021 Ontwerp van het actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, draftversie 07.2021 (Frans)
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	04.10.2021

De Commissie onderschrijft de doelstellingen van het plan, in het bijzonder de Vision Zero en benadrukt het belang van dit beleid. Ze heeft het advies unaniem goedgekeurd.

### **Algemene opmerkingen**

De Commissie vraagt het volgende:

- evenveel aandacht besteden aan zwaargewonden als aan doden, want een ernstige verwonding heeft onmiskenbare gevolgen op lange termijn voor het slachtoffer;
- doelstellingen vastleggen betreffende lichtgewonden en zelfs voor ongevallen met materiële schade (d.w.z. ongevallen met potentieel gewonde slachtoffers tot gevolg);
- de samenhang met Good Move verzekeren, een rustigere, meer verkeersluwe stad nastreven en de acties van de twee plannen beter op elkaar afstemmen;
- de prioritaire acties bepalen op basis van het gevaar voor de andere en het STOP-principe<sup>1</sup>;
- meer rekening houden met de mate van gevaarlijkheid van de verschillende vervoerswijzen en in het bijzonder specifieke acties ontwikkelen voor vrachtwagens<sup>2</sup> in samenspraak met de andere gewesten/lidstaten;
- bovenop de absolute cijfers rekening houden met de relatieve cijfers. Want als de absolute ongevallen stijgen, heeft dat vaak te maken met een relatieve stijging, zoals bij fietsers, waarvan het aantal sterk is toegenomen, en dan moet het beleid meer inspanningen doen op het vlak van verkeersveiligheid voor die groep.<sup>3</sup>

---

Het STOP-principe komt van het Nederlandse letterwoord Stappers/Trappers/Openbaar vervoer/Privévervoer. Het brengt een hiërarchie aan tussen de vervoersmodi waarbij de voorrang wordt gegeven aan voetgangers, gevolgd door achtereenvolgens fietsers, het openbaar vervoer en het privévervoer.

<sup>2</sup> Zie in dit verband de talrijke maatregelen die in het Verenigd Koninkrijk werden getroffen, zoals de toegangsbeperking voor voertuigen in Londen, op basis van de Direct Vision Standard.

<sup>3</sup> Voorbeeld p. 73, de cijfers vermelden 220 slachtoffers van 0-17 jaar tussen 7.30 en 8.30 uur tijdens de schoolperiodes, tegen 21 slachtoffers buiten de schoolperiodes. Dat is een groot verschil, maar het risico verschilt ook.

- g) een betere visie op de hiërarchie van de acties op het vlak van prioriteit;
- h) de doelstellingen duidelijker formuleren, tussentijdse doelstellingen formuleren, de indicatoren verduidelijken en er de resultaatsgebonden doelstellingen aan verbinden;
- i) voor elke actie de rol van elke partner verduidelijken en hen de menselijke en budgettaire middelen bieden in overeenstemming met hun ambities;
- j) voor elke actie de coördinatie van de vele betrokkenen organiseren, verantwoordelijken aanduiden die garant staan voor een goede uitvering en hen de nodige middelen geven;
- k) zorgen voor een bredere mobilisatie van alle partners;
- l) aandringen op het belang van een goed onderhoud van de weginfrastructuur, hun ontwerp en correcte aanleg, de controle van de werken (voor en na) en de opleiding van de verschillende betrokkenen (ambtenaren, aannemers...),
- m) rekening houden met de ontwikkeling van de micromobiliteit.

## Opmerkingen per hoofdstuk en per actie

### Hoofdstuk 1

De Commissie vraagt de structuur, de inhoud en de samenhang van hoofdstuk 1 te verbeteren.

- p.8 'Maart 2021': geen precieze datum vermelden, de tekst is al niet correct.
- p.11 Er ontbreekt een inleiding bij de tekst over de lessen die werden getrokken.
- p.12&14 Met het oog op de samenhang zou het beter zijn altijd de statistieken van 2020 op te nemen en te vermelden dat het een COVID-19-jaar was met een ander mobiliteitsbeeld. 2020 wordt opgenomen in sommige statistieken terwijl op p.14 de tabellen betrekking hebben op 2017-2019 en de voorgaande tabellen op 2011-2019.
- p.14 Er wordt terecht vermeld dat er een onderregistratie is van minder ernstige fietsongevallen. Maar tegelijk wordt er in verband hiermee geen doelstelling geformuleerd.
- p.16 Wat met de statistieken over de bus-/tramongevallen?
- p.17 Het aantal botsingen waarbij slechts één gebruiker betrokken is: de infrastructuur kan een van de factoren zijn. Het zou goed zijn om het onderhoud van de infrastructuur en het fatsoenlijke ontwerp ervan duidelijker aan te duiden als cruciale elementen van een veilige weg. Van de basisprincipes wordt enkel "billijkheid" besproken.
- p.18 'strijd tegen stereotypes'. Een maatregel die goede resultaten zou kunnen opleveren is te werken met bekende personen die deel uitmaken van een bepaalde doelgroep.
- p.19 'De relaties verbeteren'. Er wordt één reden aangehaald (meer fietsers wegens COVID-19), maar er zijn nog andere redenen voor de niet zo goede relatie tussen de verschillende weggebruikers (zo zijn sommige automobilisten niet te vinden voor de snelheidsbeperking van 30 km/u en/of andere maatregelen uit het Good Move-plan). De tekst zou ook kunnen worden aangevuld met andere redenen.

### SAFE System

Bij de principes gaat het niet enkel om de weggebruikers, men moet ook rekening houden met de ontwerpers van de weginfrastructuur.

### Actie 2: De gemeenten werken een actieplan verkeersveiligheid uit op basis van Good Move en het gewestelijk actieplan verkeersveiligheid en ze voeren het ook uit

Vele acties uit het plan hangen van de gemeenten af. De Commissie dringt erop aan dat de gemeenten worden geholpen via een subsidie om personeel aan te werven voor het actieplan, evenals subsidies voor de bouw van infrastructuur.

**Actie 3: De uitvoering van het actieplan wordt regelmatig opgevolgd via de indicatoren waarin voorzien is**

De Commissie vraagt tussentijdse doelstellingen te bepalen die de continue evaluatie van het plan ten goede komen.

**Actie 4: De publieke opinie en de institutionele partners worden regelmatig en op representatieve wijze geraadpleegd over het thema verkeersveiligheid**

De Commissie vraagt een sterke betrokkenheid van alle belanghebbenden.

**Actie 6: De gedragingen die in verband worden gebracht met wegcriminaliteit worden aangeduid en worden effectief op een gerichte en gepaste wijze aangepakt**

De Commissie vraagt zich niet tot het straatracen te beperken en de types delinquentie voor elke verplaatsingswijze aan te duiden.

**Actie 7: De opleiding en sensibilisering van alle agenten voor verkeersveiligheid wordt verbeterd**

De Commissie vraagt de ontwerpers van infrastructuur toe te voegen en legt de nadruk op de voorbeeldfunctie van de personen die betrokken zijn bij het doen naleven van de snelheidsbeperkingen en de Wegcode en in het bijzonder de politie. Ze suggereert de doelstelling en de relevante partners te verduidelijken en op basis van een stand van zaken de acties te preciseren.

**Actie 8: De statistische gegevens, gegeolokaliseerd maar anoniem, zijn beschikbaar, toegankelijk en exploiteerbaar door de wegbeheerders om te voldoen aan de verplichtingen inzake het veiligheidsbeheer van de weginfrastructuur**

De Commissie vermeldt de aanzienlijke investeringen op het vlak van tijd en human resources die vereist zijn voor het behandelen van de 'niet-vastgestelde en niet-geregistreerde gegevens.

**Actie 10: Elke dodelijke botsing geeft aanleiding tot een inspectie en een post-botsingverslag (Gewest en gemeenten)**

De Commissie vraagt om ook bij een botsing met zwaargewonden een inspectie uit te voeren en een verslag op te stellen, voornamelijk in schoolomgevingen.

De Commissie vraagt een item toe te voegen in verband met de toegankelijkheid van de ruimte om eventuele ongevallen te registreren die te wijten zijn aan een slechte toegankelijkheid/onveilige ruimte.

**Actie 11: De slachtoffers van verkeersongevallen en hun gezinnen krijgen begeleiding**

Uit respect voor de slachtoffers zou de begeleiding van slachtoffers van ongevallen en hun gezinnen als prioritair moeten worden aangeduid en aangepast aan de specifieke behoeften van elkeen. Deze essentiële actie draagt op zich niet bij aan de Vision Zero-doelstelling, maar ze rechtvaardigt de behoefte andere subdoelstellingen aan het actieplan toe te voegen.

**Acties 15&16: Het Gewest organiseert via het Gewestelijk Fonds voor Verkeersveiligheid een duurzame financiële ondersteuning voor de gemeenten en politiezones. Het Gewest biedt de gemeenten overheidsopdrachten aan van het type aankoopcentrale (studie-werken (levering-plaatsing))**

**& De projectverantwoordelijken en partners van de acties van het actieplan krijgen de nodige human resources en budgetten voor de uitvoering van het actieplan.**

Deze maatregelen zijn noodzakelijk, de middelen moeten overeenstemmen met de ambities en er moet een grondige opvolging zijn. De opleiding, het onderhoud van de infrastructuur en de evaluaties van de herinrichtingen moeten aansluiten bij dit kader.

## **SAFE Speed**

Op verzoek van Brussel Mobiliteit stelt het Onderzoekscentrum Wegenbouw (OCW) informatiefiches op over de inrichtingen voor de Stad 30, en met die fiches moet rekening worden gehouden.

#### Actie 17: Er zijn vaak snelheidscontroles op de gewest- en gemeentewegen

De succesindicatoren in het hoofdstuk over de snelheidscontroles zijn niet duidelijk.

#### Actie 19: Communiceren over de controles voor en na, het waarom van de controles, de plaatsen waar wordt gecontroleerd

Over het algemeen moet in alle communicatie rekening worden gehouden met personen met een handicap. De websites, campagnes, enzovoort moeten beantwoorden aan de toegankelijkheidsstandaarden en duidelijke en vlot begrijpbare informatie bevatten. Filmpjes moeten worden ondertiteld, worden voorzien van gebarentaal, enz.

Naast het aantal jaarlijkse mededelingen dat wordt vermeld, moet men ook de mededelingen zelf beoordelen.

### SAFE STREET

#### Een actie toevoegen met betrekking tot de principes inzake de veilige inrichting van de openbare ruimte.

De Commissie vraagt een actie toe te voegen over de goede inrichting van de openbare ruimte met het oog op verkeersveiligheid, en met name rekening te houden met het STOP-principe, de hierboven vermelde fiches van het OCW en er de volgende onderwerpen aan te verbinden:

- a) naleving van de toegankelijkheidsnormen voor voetgangers en de beveiliging van de openbare ruimte voor personen met beperkte mobiliteit en in het bijzonder de slechtzienden: slecht geplaatste of ontbrekende podotactiele tegels kunnen het oversteken zeer gevaarlijk maken, en hetzelfde geldt voor de afwezigheid van een rateltikker;
- b) de leesbaarheid en de vrijmaking van de openbare ruimte: te vaak moeten personen met beperkte mobiliteit (in een rolstoel, met een kinderwagen...) de weg op om langs terrassen, bouwplaatsen enzovoort heen te manoeuvreren;
- c) de infrastructuur vormt een ontmoetingsplaats, de categorisering van de wegen en hun functies maken deel uit van de criteria, net als de homogeniteit van de infrastructuur;
- d) de goede plaatsing van de micromobiliteitsvoertuigen, zoals de deelsteps;
- e) het verminderen van doorgaand verkeer in de wijken en specifieke maatregelen binnen de mazen en de woonerven;
- f) de toegangsvoorwaarden voor vrachtwagens;
- g) de invloed van infrastructuur op snelheid en rijgedrag.

#### Actie 20: De ongevalgevoelige zones (ZACA's) worden elke 2 jaar geüpdatet, bestudeerd en gepland en de wegwerking ervan wordt opgevolgd en er wordt regelmatig over gecommuniceerd

De Commissie vraagt aan te geven hoeveel ZACA's zullen worden geanalyseerd en weggewerkt. Een eerste ZACA-studie, uitgevoerd door een consortium geleid door het OCW met de steun van Vias Institute en Espaces-Mobilités, heeft 30 ZACA's grondig geanalyseerd op het terrein en heeft oplossingen op de korte, middellange en lange termijn voorgesteld. De eerste studie duidde 448 ZACA's aan, deze allemaal wegwerken is veel te hoog gegrepen.

#### Actie 21: Stad 30, voortgaan met het geloofwaardigheid verlenen aan de wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u en het veilig maken van de wegen met een snelheidsbeperking van 50 of 70 km/u.

- a) De Commissie vraagt om ook de woonerven meer geloofwaardigheid te verlenen. Deze inrichtingen moeten de ruimte voorbehouden aan de actieve modi groter maken. Ze zijn vaak nog onbekend, wat verkeersveiligheidsproblemen kan opleveren.
- b) De Commissie dringt aan op het design van de infrastructuur, met name m.b.t. het optrekken, in het bijzonder in het geval van straatraces, en vraagt om de maatregelen betreffende inrichting en snelheidsbeperkingen op elkaar af te stemmen.

- c) De Commissie zou graag zien dat de bakens voor een ambitieuzer beleid worden uitgezet, gericht op de omvorming van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar een LSZ (Low Speed Zone) via ISA (Intelligent Speed Adaptation). Wat de volgende stappen betreft, zoals een LDZ (Low Danger Zone), waar de toegang tot het wegennet zou afhangen van de massa, de grootte (waaronder de hoogte van de bumpers van het voertuig), zal het nodig zijn discussies te voeren op basis van de wetenschappelijke inzichten van de verkeersongevallenleer.

#### Actie 22: De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers alsook de kruispunten worden beveiligd

De Commissie vindt de actie prioritair aangezien de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden aangeduid als de zwakke schakels van de fiets- en voetgangersnetwerken. Wat het wegwerken van de gezichtsbelemmeringen betreft (die in 45% van de ongevallen met overstekende voetgangers betrokken zijn), vraagt de Commissie een ambitieuzere doelstelling dan 40% voor de inrichting van parkeerinspringstroken voor de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.

#### Actie 23: De schoolomgevingen zijn veilig toegankelijk en liggen aan schoolstraten en versmelten geleidelijk met de wijk waarin ze gelegen zijn

Experts van de onderzoeksinstituten / studiebureaus toevoegen aan de externe partners.

#### Actie 24: Het beroep op inrichtingen van het type tactische stedenbouw wordt gefaciliteerd en aangemoedigd.

- a) De Commissie dringt erop aan de gemeenten de nodige menselijke, financiële en technische middelen ter beschikking te stellen om acties inzake tactische stedenbouw uit te voeren. Deze actie moet prioritair zijn omdat men aan de hand van tactische stedenbouw snel gunstige omstandigheden kan creëren voor actieve modi met tijdelijke en goedkope oplossingen.
- b) De Commissie vestigt nochtans de aandacht op het gebrek aan toegankelijkheid van de tijdelijke inrichtingen. Tactische stedenbouw mag niet ten koste gaan van toegankelijkheid en veiligheid. Deze inrichtingen blijven meerdere maanden/jaren bestaan en het is dus noodzakelijk voorlopige projecten te realiseren die van bij aanvang toegankelijk zijn om gevaarlijke situaties te vermijden: verlaging van de trottoirs, rateltickers, podotactiele tegels...

### SAFE BEHAVIOUR

Er moet rekening worden gehouden met de reisredenen van de verschillende doelgroepen, want die vereisen soms bijzondere aandacht. Mensen die bijvoorbeeld niet in België wonen (toeristen, nieuwkomers) kunnen andere verkeersgewoonten hebben; pendelaars kunnen een vlotte verplaatsing als het belangrijkste beschouwen.

#### Acties 25 & 26: De kennis van de Wegcode verbeteren en verbeteren van de kennis, houdingen en capaciteiten inzake veilig deelnemen aan het verkeer

De Commissie vindt dat er genoeg nadruk moet liggen op de nieuwe inrichtingen (fietsstraat, ontmoetingszone) en de nieuwe gebruikers/gebruiken zoals m.b.t. micromobiliteit of thuisleveringen.

De Commissie vraagt zich tot een breder publiek te richten dan het (para)scolaire publiek.

De Commissie vraagt ambitieuze doelen te stellen, want de succesindicatoren voor de fietsbrevetten of andere vormen van educatie op school ontbreekt het aan ambitie.

De Commissie wijst op de volgende maatregelen:

- a) sensibiliseren in de gespecialiseerde scholen, met een toegankelijke inhoud;
- b) opleiden van jonge bestuurders;
- c) sensibiliseringscampagnes over het belang van de nieuwe inrichtingen om frustraties te vermijden bij automobilisten, die tot agressief gedrag zouden kunnen leiden;

- d) communicatiecampagnes over het juiste gebruik van de inrichtingen gericht op zowel automobilisten als op de rechtstreekse begunstigen (actieve modi);
- e) sensibiliseren van de weggebruikers voor de Wegcode;
- f) sensibiliseren van de weggebruikers in partnerschap met de operatoren;
- g) acties gericht naar chauffeurs-leveranciers en hun werkgevers.

#### Actie 27: Sensibiliseren voor de risico's verbonden aan de killers van de weg

Een betere beschrijving, onder andere met behulp van cijfers over inbreuken en het bedrag van de boetes is nodig om de significantie te beoordelen en de problematiek te begrijpen.

#### SAFE VEHICULE

#### Actie 29: Een labelsysteem ontwikkelen voor het goederenvervoer, FORS (voertuigen en bestuurders)

De Commissie duidt de toegangsvoorwaarden voor vrachtwagens in de stad aan als een belangrijke maatregel en steunt de ontwikkeling van het FORS-label<sup>4</sup>, een actiemaatregel van het Good Move-plan. Idealiter wordt dit labelsysteem ingevoerd in overleg met de andere gewesten.

#### Een actie toevoegen: Een beleid inzake downsizing van voertuigen voeren (reductie van de massa, grootte en vermogen van de voertuigen)

De Commissie herinnert aan de doelstelling van Good Move, opgenomen in pagina 9 van het gewestelijk plan voor verkeersveiligheid, om de trend inzake de aankoop van steeds grotere en bredere privévoertuigen te keren.

De Commissie stelt vast dat de grootte, de massa en het vermogen van voertuigen alsmaar toeneemt, en dat heeft voornamelijk te maken met het marktaandeel van SUV's. SUV's zijn ook zodanig ontworpen dat de impact van een botsing sowieso ernstiger is wegens de hoogte van de motorkap.

Ook de steeds bredere voertuigen hebben een impact op de plaats die overblijft voor fietsers en op hun veiligheid en comfort en het maakt het moeilijker een veilige afstand (1 meter) te behouden ten opzichte van enerzijds de autodeuren en anderzijds de rijdende voertuigen.

Deze trend heeft ook een weerslag op het milieu omdat deze voertuigen meer brandstof slurpen.

Daarom vraagt de Commissie aan het plan een actie toe te voegen die het bezit en gebruik van grote voertuigen ontmoedigt: reductie van de massa, de grootte en het vermogen van de voertuigen, en een analyse van de leer der verkeersongevallen en sensibilisering.

Om dit in de praktijk te brengen, moeten er verschillende middelen in stelling worden gebracht:

- a) het parkeren van dit type voertuigen op de weg ontmoedigen<sup>5</sup>;
- b) de aankoop, leasing en het gebruik ervan ontmoedigen via een herziening van de fiscaliteit en anticiperen op de shift naar elektrisch rijden (elektrische voertuigen genieten allemaal hetzelfde minimumtarief);
- c) reclame voor te zware en gevaarlijke wagens verbieden/omkaderen;
- d) op Europees niveau pleiten voor een regelgeving inzake het ontwerp van voertuigen;
- e) het publiek sensibiliseren via campagnes;
- f) handvesten inzake verkeersveiligheid of social & sustainable responsibility opstellen samen met ondernemingen die over een groot voertuigenpark beschikken.

---

<sup>4</sup> FORS Fleet & Operations Recognition Scheme, een labelsysteem voor operatoren van goederen- en personenvervoer, ontwikkeld in Londen.