



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE EVALUATIE
VAN HET GEWESTELIJK ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID 2021-2030**

Aanvrager	Mevrouw Elke Van den Brandt, minister belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid
Aanvraag ontvangen op	22/12/2022
Uiteenzetting	06/02/2023
Overgemaakte documenten	Presentatie over het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, evaluatie 1 (2022) door mevrouw Laurence Willemse, adviseur van minister E. Van den Brandt en mevrouw Isabelle Janssens, coördinatrice voor de cel Verkeersveiligheid (Brussel Mobiliteit)
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	06/03/2023

De Commissie herinnert eraan dat ze de sterke ambitie van het Gewest ondersteunt om 'tegen 2030 nul doden of zwaargewonden op de wegen in het Brussels Gewest' te hebben, wat inhoudt dat geen enkele fout mag leiden tot de dood of zwaargewonden. De Commissie erkent dat het doel van 'nul doden of zwaargewonden' moeilijk te bereiken is, maar het is de enige aanvaardbare doelstelling vanuit maatschappelijk oogpunt.

De Commissie waardeert de realisatie en de presentatie van de evaluatie van het eind 2021 goedgekeurde Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid en beschouwt dit als een belangrijke factor voor de uitvoering van het plan. In de overtuiging dat good governance op een cocreatieve manier tot stand komt, moedigt de Commissie Brussel Mobiliteit aan om deze evaluaties op te vatten als een jaarlijks evenement waaraan de mobiliteitsactoren worden uitgenodigd.

De Commissie vraagt dat naast de absolute aantallen ook rekening wordt gehouden met relatieve cijfers om de effecten van het beleid goed te kunnen analyseren, rekening houdend met veranderingen in het gebruik, zoals de aanzienlijke toename van het aantal fietsers. De Commissie vraagt eveneens dat de jaarlijkse evaluatie wordt gebaseerd op de volledige cijfers van het beoordeelde jaar. De in de evaluatie voorgestelde cijfers zijn onvolledig: zij hebben slechts betrekking op de eerste drie kwartalen van 2022. De presentatie ervan in vergelijking met de cijfers van de voorgaande jaren - telkens vier kwartalen - geeft een vertekend beeld voor 2022. Bovendien vraagt de Commissie dat ook de cijfers van 'tegenpartijen' (d.w.z. derden bij ongevallen) worden voorgesteld, zoals in het Actieplan 2021-2030 werd gedaan. Dit zou een vollediger beeld geven van de oorzaken van botsingen.

Sinds de presentatie op 6 februari 2023 heeft VIAS de cijfers van 2022 gepubliceerd in zijn [Verkeersveiligheidsbarometer](#). In 2022 vielen er niet 13, maar wel 21 verkeersdoden. Daardoor is de dalende trend in het aantal verkeersdoden nu doorbroken. Aangezien ook het aantal gewonden de afgelopen drie jaar is toegenomen, stelt de Commissie vast dat de trends helemaal niet goed zijn, hoewel de niveaus lager zijn dan vóór COVID. Aan dit tempo zal de doelstelling van een nulvisie tegen 2030 niet worden gehaald. De cijfers van Vias voor 2022 zouden dus aanleiding moeten geven tot een gevoel van urgentie bij de uitvoering van het Actieplan Verkeersveiligheid.

De toepassing van dit GAVV lijkt echter nog in de kinderschoenen te staan, voornamelijk door een gebrek aan personeel. De Commissie merkt op dat voor 2023 veel acties zijn gepland en dat de verwachte resultaten op de schouders van de nieuwe coördinatoren rusten. Zullen zij over voldoende middelen beschikken om al deze acties tot een goed einde te brengen? Aangezien de uitdaging van de personele middelen een voorwaarde is voor de uitvoering van al deze acties, vraagt de Commissie om prioriteit te geven aan de aanwerving van extra personeelsleden.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 1: De gemeenten ontwikkelen een actieplan en voeren dit uit

De Commissie vindt het spijtig dat de termijn voor de validatie van de gemeentelijke plannen naar maart 2024 is verschoven.

De Commissie dringt aan op de terbeschikkingstelling van een platform waarop gemeenten niet alleen hun tellingen kunnen delen, maar ook wat zij doen om de doelstellingen en acties te verwezenlijken. De Commissie vraagt over welke drukmiddelen het Gewest beschikt om ervoor te zorgen dat de gemeenten de nieuwe termijn voor het opstellen van het actieplan zullen naleven.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 3: De burger en de institutionele partners worden geregeld geraadpleegd

De Commissie vraagt om beter rekening te worden gehouden met het 'gevoel van onveiligheid' van de weggebruikers. In termen van modal shift voor de fietsers is dit absoluut van essentieel belang, want als iemand zich niet veilig voelt op de fiets, zal hij de fiets niet gebruiken. Dit punt moet worden gekoppeld aan de OGZ (ongevalgevoelige zones), die voor actieve gebruikers nog steeds plaatsen zijn die aanleiding geven tot grote angst, ook al werden er al een reeks maatregelen genomen. Door te werken aan de subjectieve onveiligheid zou de collectieve perceptie van de weggebruikers kunnen worden benut om gevaarlijke plaatsen preventief in kaart te brengen, terwijl de OGZ-aanpak een reactieve aanpak is.

Subjectieve onveiligheid houdt verband met de modale verandering en moet in andere plannen in aanmerking worden genomen, samen met andere aspecten die ook problematisch zijn, zoals de proliferatie van grotere voertuigen of verkeersagressie.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 6: Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt

De Commissie dringt aan op een snelle verbetering van de opleiding van politieagenten die met verkeersveiligheid zijn belast en stelt voor om deze opleiding toe te vertrouwen aan Brulocalis, met de steun van Brussel Mobiliteit. Het doel is om te beschikken over een meer globale aanpak (vergelijkbaar met de CeMa-opleiding 'mobiliteitsadviseur'), om een betere samenwerking en feedback op het terrein te krijgen. Een goede basiskennis op het gebied van verkeersveiligheid is van essentieel belang om de beslissingen van de agent bij de gebruiker te motiveren en ze doeltreffender te maken in het kader van de keuze van de interventie.

De Commissie vraagt ook dat in deze opleiding aandacht wordt besteed aan het fenomeen van 'victim blaming', d.i. de neiging om de verantwoordelijkheid bij het slachtoffer te leggen in plaats van bij de persoon die de botsing heeft veroorzaakt. Om een voorbeeld te geven uit een recente getuigenis: toen een automobilist een 10-jarig kind aanreed dat alleen een zebepad

overstak, had de politieagent de reflex om de ouders de schuld te geven (omdat zij het kind alleen naar school lieten gaan) in plaats van de automobilist.

Tot slot vraagt de Commissie dat actie 6 wordt gekoppeld aan actie 10 en dat politieagenten worden opgeleid om gevoeliger om te gaan met de familieleden van slachtoffers, vooral degene die aanwezig zijn op de plaats van de aanrijding.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 7: Beschikbaarstelling van gegevens en diagnose

De Commissie benadrukt het belang van het toezicht op de OGZ met de gemeenten.

Aangezien de gemiddelde massa van de voertuigen de afgelopen decennia is toegenomen, vraagt de Commissie naar gegevens over de omvang en de massa van de voertuigen en de evolutie ervan in relatie tot de ongevallen in steden.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 8: Het niet of niet correct registreren van aanrijdingen en valpartijen wordt aangepakt door een registratieplatform ter beschikking te stellen dat toegankelijk is voor burgers en weggebruikers

De Commissie benadrukt het belang van de identificatie van nieuwe en gemakkelijk toegankelijke registratiemiddelen.

De Commissie vraagt om de optie van het gebruik van 'Fix My Street', een reeds algemeen gebruikte en bekende toepassing, te heroverwegen. Zou het niet mogelijk zijn om een manier te vinden om de gezichten op foto's te vervagen in plaats van een geheel nieuwe toepassing te creëren die jaren nodig zal hebben om hetzelfde aantal gebruikers te bereiken als 'Fix My Street'?

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 9: Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten)

Aangezien de 'Vision Zero'-doelstelling betrekking heeft op doden en zwaargewonden, vraagt de Commissie waarom deze verplichting om een post-aanrijdingsverslag op te stellen beperkt blijft tot dodelijke aanrijdingen en niet tot aanrijdingen met zwaargewonden.

De Commissie vraagt dat het verslag met de aanbevelingen na de verkeersveiligheidsinspectie openbaar wordt gemaakt. Hierdoor zouden burgers beter kunnen worden geïnformeerd over de gevaarlijke plaatsen in hun wijk en kunnen bijdragen aan het vinden van oplossingen, al dan niet via tactische stedenbouw.

Pijler 1: SAFE SYSTEM - Actie 10: Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding

De Commissie vraagt dat aan deze actie bijzondere aandacht wordt besteed en dat de invoering ervan wordt versneld. In het verkeersveiligheidsplan wordt vaak gesproken over hulp aan slachtoffers, maar op het terrein verandert de situatie niet. Familieleden van verkeersslachtoffers nemen vaak contact op met vzw's, omdat ze niet weten waar ze hulp kunnen krijgen. Het verlies van een dierbare is een harde klap. Het mag niet erger worden door een gebrek aan hulp.

De Commissie vraagt om een concrete oplossing en lanceert denkpluims, zoals de oprichting van een enig loket of een opdracht voor de OCMW's van elke gemeente met een door het Gewest gesubsidieerde en over het probleem opgeleide agent. Deze bijstand moet snel worden aangeboden en op grote schaal beschikbaar zijn ('low threshold'). Deze taak valt niet alleen onder de verantwoordelijkheid van de politie (pijler 3, actie 6), maar ook onder die van de eerstehulpverleners, zoals het ambulancepersoneel. In een tweede fase moeten de nabestaanden ook informatie krijgen over hoe zij psychologische hulp en juridische bijstand kunnen krijgen.

Pijler 2: SAFE SPEED - Actie 14: Snelheidscontroles

De Commissie vraagt dat in de evaluatie, naast de V85, ook de cijfers voor de V15 worden voorgesteld. Het zijn inderdaad de meest buitensporige snelheden die het ernstigst zijn, en daarom ook belangrijk zijn om te analyseren. Welke gerichte acties zijn gepland om de V85 van 38,4 km/u op de nieuwe wegen die onlangs werden veranderd in 30 km/u, te verlagen, naast de algemene acties die in actiefiche 18 - pijler 3 worden beschreven?

Pijler 2: SAFE SPEED - Actie 15: Een strikt en homogeen sanctiebeleid in de politiezones voeren

Wat zijn de resultaten van de werkgroep 'Nultolerantie' na de opheffing van de tolerantiemarges? Hebben we het over 47 km/u of 36 km/u in een zone 30?

Pijler 3: SAFE STREET

De Commissie vraagt om aan te dringen op de naleving van de aanbevelingen, omdat de bestaande vademecums en gidsen onvoldoende worden nageleefd. Wanneer er keuzes moeten worden gemaakt, is het niet ongevoel dat de administratie de voorkeur geeft aan andere prioriteiten. Dit doet ook de vraag over de opleiding van de ambtenaren zelf rijzen.

Pijler 3: SAFE STREET - Actie 17: De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geactualiseerd

De Commissie vraagt dat de 'zwarte punten' alleen uit de lijst van OGZ kunnen worden geschrapt wanneer de veiligheid van alle gebruikers, met name actieve gebruikers en personen met een beperkte mobiliteit, is gewaarborgd. In sommige van de vroegere OGZ hebben de maatregelen vooral de veiligheid van de automobilisten verbeterd, zonder de veiligheid van voetgangers, PBM's en fietsers te verhogen. De inaanmerkingneming van de subjectieve onveiligheid van de gebruikers moet een factor zijn in de beslissing om een OGZ uit de lijst te schrappen (pijler 1, actie 3).

Pijler 3: SAFE STREET - Actie 19: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken (naar voren gekomen in de workshop)

De Commissie stelt voor om de uitwerking van een vademecum over de voetgangers- en fietsoversteekplaatsen die integraal deel uitmaken van de fiets- en voetpaden toe te voegen. Naast de in te voeren standaardmaatregelen, die bekend zijn maar opnieuw moeten worden geformuleerd, dringt de Commissie erop aan om concreet gestalte te geven aan het verordenende voorschrift van Good Move dat als volgt luidt: 'de netwerken omvatten ook de kruispunten en hun oversteekplaatsen.' Het ontbreken van voorschriften over dit onderwerp in het ontwerp van gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) 'Good Living' maakt dit vademecum nog noodzakelijker.

De Commissie pleit voor een betere coördinatie met de andere Gewesten wat betreft de markering van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. Een uniformiteit op nationaal niveau zou een echte verbetering zijn.

Pijler 3: SAFE STREET - Actie 20: De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt (naar voren gekomen in de workshop)

Aangezien schoolstraten een uitstekende manier zijn om de directe omgeving van scholen veiliger te maken en de voordelen ervan verdergaan dan de verkeersveiligheid, beveelt de Commissie aan om de mogelijkheden van schoolstraten op lokale en gewestwegen op grotere schaal te onderzoeken.

De Commissie beveelt ook aan om kiss & ride-zones voor scholen te verbieden, of ten minste te eisen dat ze minstens 150 m van de ingang van de school verwijderd zijn. In het verleden waren de scholen pioniers in de zone 30. Vandaag zouden schoolomgevingen de speerpunt kunnen worden van autovrije of verkeersluwe wijken, naar het voorbeeld van de ['heart zones' in Noorwegen](#).

De Commissie vraagt daarom dat de doelstelling van de vermindering van het transitverkeer duidelijk in deze actiefiche wordt opgenomen. Het hele traject tussen de woonplaats en de school moet veilig zijn, zodat het zelfstandig kan worden afgelegd, te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Daartoe vraagt de Commissie om de aanbevelingen van de recente gids van perspective.brussels 'De schoolomgeving heruitgevonden - een gids voor de verbetering van schoolomgevingen in het Brussels Gewest', en met name het hoofdstuk 'Een verkeersluwe schoolomgeving ontwerpen', in deze actiefiche op te nemen.

Pijler 4: SAFE BEHAVIOUR - Actie 22: De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven

De Commissie vraagt zich af of er onder de pedagogische hulpmiddelen die momenteel worden ontwikkeld, ook materiaal is dat gericht is op automobilisten (waaronder ouders van schoolkinderen die met de auto komen) en de naleving van de veiligheidsvoorschriften rond de school door deze laatste (30 km/u-zone, voorrang voor voetgangers op zebrapaden, verbod om te stoppen op zebrapaden, verbod om te stoppen en/of te parkeren in de leveringszones voor de school). Verkeersveiligheidscampagnes voor scholen leggen vaak veel nadruk op de kinderen en hun ouders in plaats van op degenen die volgens de hiërarchie van de verantwoordelijkheden het meest verantwoordelijk zijn: de automobilisten.

Pijler 4: SAFE BEHAVIOUR - Actie 25: De gebruikers van bestelwagens en de andere weggebruikers sensibiliseren voor de risico's die gepaard gaan met dit type van voertuig

De Commissie vraagt dat de verspreiding van het concept 'hiërarchie van de gebruikers', dat in de straatcode (2003) is opgenomen maar bij het grote publiek weinig bekend is, een onderdeel wordt van deze bewustmakingscampagne voor gebruikers van bestelwagens.

De Commissie is ook van mening dat er specifiek moet worden gewerkt met de leveringsbedrijven om constructieve oplossingen te vinden waarbij alle belanghebbenden worden betrokken, zodat hun bestuurders minder geneigd zijn om risico's te nemen tijdens de uitvoering van hun werk. Het bevorderen van leveringen op afhaalpunten of het verbeteren van de beschikbaarheid van leveringszones zijn bijvoorbeeld oplossingen die moeten worden gepromoot om veilige leveringen te vergemakkelijken.

Pijler 5: SAFE VEHICLE - DODE HOEKEN

Ongevallen met zware voertuigen (vrachtwagens, bussen, trams) hebben grotere gevolgen omdat hun remafstand langer is, de bestuurder minder zicht heeft op zijn omgeving, enz. Op Europees niveau zijn nieuwe maatregelen gepland om de veiligheid van nieuwe voertuigen te verbeteren. In afwachting van de inwerkingtreding van de Europese verordening vraagt de Commissie aan het Gewest om maatregelen te nemen om het aantal ongevallen en zelfs doden in verband met de dode hoek te verminderen. Zij stelt voor om de acties die met de MIVB in het kader van het toekomstige openbardienstcontract zijn ondernomen, voort te zetten (verbetering van de transparantie van voertuigen en installatie van specifieke camera's, opleiding van chauffeurs) en de acties betreffende zware vrachtwagens in overleg met de andere gewesten en de federale regering te versnellen (labeling van vrachtwagens), op voorwaarde dat dit voor alle zware voertuigen (Belgische en buitenlandse) geldt.

De opleiding van bestuurders van zware voertuigen blijft een belangrijke hefboom die in combinatie met een groter bewustzijn voor fietsers en voetgangers moet worden verbeterd.

Pijler 5: SAFE VEHICLE - Actie 29: Intelligent Speed Assistance (ISA)

De Commissie moedigt het gebruik aan van technologieën om overtredingen te controleren, zoals het gebruik van de gsm tijdens het rijden en om de snelheid automatisch te beperken afhankelijk van de plaats waar het voertuig rijdt. Gaat het hier om een dwingend ISA-systeem, of alleen om een informatief ISA dat door de bestuurder kan worden losgekoppeld? Geldt het ook voor motoren?

De Commissie stelt ook voor om andere mogelijke toepassingen te overwegen, zoals het opsporen van wildparkeren met gevolgen voor de verkeersveiligheid, door middel van camera's of scancars. Deze detectie mag niet ten koste gaan van de depenalisering van de overtreding, omdat dit het niet langer mogelijk zou maken om het fenomeen van recidieven efficiënt te bestrijden.