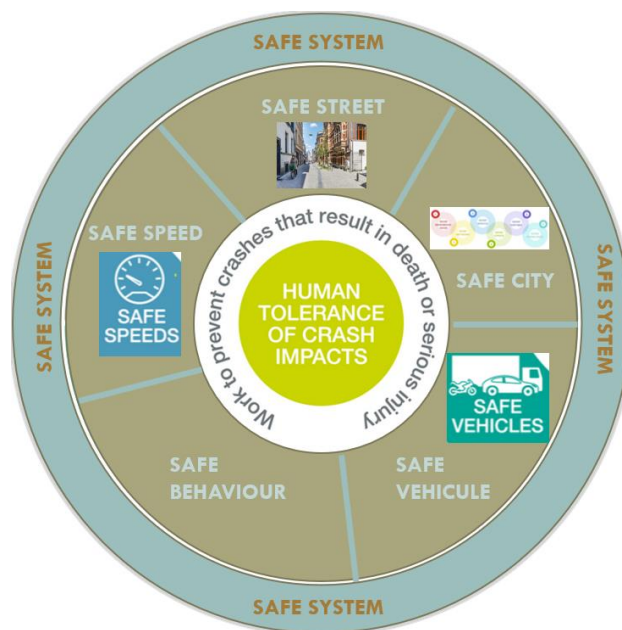


Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Inleiding.....	6
Een nieuw Actieplan, in het verlengde van het voorgaande	6
Traject voor gezamenlijke opstelling.....	6
Naar nul doden en zwaargewonden in Brussel.....	7
Nul doden en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: hoe?.....	8
Een gedeelde verantwoordelijkheid, maar verschillende naargelang de gebruikers	9
Stad 30, een eerste belangrijke stap op weg naar nul doden en zwaargewonden	11
Het Good Move-kader.....	12
Uitdagingen	15
Lessen getrokken uit het voorgaande verkeersveiligheidsplan 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15
Stand van zaken op het vlak van verkeersveiligheid in het BHG.....	16
De doelstellingen voor 2030.....	18
Opbouw van het Actieplan 2021-2030.....	25
1 SAFE System	26
De principes van een SAFE SYSTEM	26
Verwezenlijking van een SAFE SYSTEM	27
Actie 1: De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit	27
Actie 2: De uitvoering van het gewestelijke actieplan wordt regelmatig getoetst aan de vastgestelde indicatoren PRIORITAIRE ACTIE	27
Actie 3: De burger en de institutionele partners worden geregeld op representatieve wijze geraadpleegd over het thema verkeersveiligheid.....	28
Actie 4: Het parket en de politierechtbanken zijn in staat om de vastgestelde overtredingen te behandelen	29
Actie 5: Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en effectief op een gerichte en passende manier aangepakt. PRIORITAIRE ACTIE	30
Actie 6: Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt.	31
Beschikbaarheid van gegevens	32
Actie 7: Geogelocaliseerde maar anonieme statistische gegevens zijn beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor wegbeheerders om te voldoen aan hun verplichtingen op het vlak van het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur PRIORITAIRE ACTIE	32

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	33
Follow-up na een aanrijding	34
Actie 9: Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten) PRIORITAIRE ACTIE	34
Actie 10: Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding.....	35
Actie 11: Recidivisten worden geïdentificeerd en op gerichte wijze opgevolgd.....	36
Actie 12: Nieuwe straffen ontwikkelen	36
Steun voor de verantwoordelijken en partners	37
Actie 13: Het gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het gewest geeft de gemeenten de mogelijkheid om aan te sluiten bij opdrachten via een aankoopcentrale (studies, werken (levering en installatie)) PRIORITAIRE ACTIE	37
2 SAFE Speed	38
Waarom?	38
Actie 14: De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd PRIORITAIRE ACTIE 41	
Actie 15: Een strikt en homogeen sanctiebeleid voeren in alle politiezones.....	42
Actie 16: Communiceren over de controles, de reden en de plaats van de controles	43
3 SAFE Street	44
Actie 17: De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en geplanifieerd, en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie PRIORITAIRE ACTIE	46
Actie 18: Stad 30, de wegen met 30 km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken PRIORITAIRE ACTIE	47
Actie 19: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken (naar voren gekomen in de workshop) PRIORITAIRE ACTIE	48
Actie 20: De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt (workshop) PRIORITAIRE ACTIE . 50	
Actie 21: De toepassing van 'tactische stedenbouwkundige' inrichtingen wordt aangemoedigd en gemakkelijker gemaakt	52
4. SAFE BEHAVIOUR	53
Waarom?	53
Actie 22: De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven	54
Actie 23: De kennis, attitudes en vaardigheden van weggebruikers verbeteren zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen.....	55
Actie 24: Weggebruikers bewust maken van de risico's in verband met de grootste 'killers' op de weg 56	

	Actie 25: De gebruikers van bestelwagens en de andere weggebruikers sensibiliseren voor de risico's die gepaard gaan met dit type voertuig	62
	Actie 26: Het aanbod van en de toepassing van leerstraffen ontwikkelen.....	63
5	SAFE VEHICLE.....	64
	Actie 27: Een systeem ontwikkelen voor het toekennen van een label voor goederenvervoer - FORS-label (voertuigen en bestuurders)	65
	Actie 28: De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvloeden de aankoop te bevorderen van voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers te bevorderen.....	67
	Actie 29: De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het systeem ISA (Intelligent Speed Assistance) PRIORITAIRE ACTIE	70
	Actie 30: Vooruitzichten op micromobiliteit, waarbij de burgers worden betrokken, om de nieuwe risico's op het vlak van verkeersveiligheid te voorkomen en erop te anticiperen.	72
7	SAFE CITY	73
	Bijlagen	78

Voorwoord

Iwona. Fred. Stephanie. Alfredo. Keziban. Dariana. Enkele van de namen die een plek in ons geheugen hebben gevonden.

Een politieagent. Een man zonder vaste verblijfplaats. Een journaliste. Een tienjarige ambassadeurszoon. Een jonge zangeres. Achter de cijfers in de statistieken van verkeersdoden gaan vele levens schuil die nooit meer dezelfde zullen zijn. Elke verkeersdode laat sporen na, maakt woedend, machteloos, verdrietig. Levenslange letsels tekenen de overlevenden. Elk zwaar verkeersslachtoffer is een verlies in veelvoud.

Verliezen vermijden: dat is het doel van dit plan. Zo snel mogelijk veel minder verkeersslachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. En tegen 2030 in ieder geval geen verkeersdoden meer, en zwaargewonden. Dat idee wordt 'vision zero' genoemd. Hoofdsteden als Oslo en Helsinki tonen dat het perfect mogelijk is. Niet van de ene dag op de andere, niet met één gouden maatregel, niet met duizend halve maatregelen, maar met een samenhangend pakket aan ingrepen die wérken. Dit actieplan is zo'n pakket.

Het kwam tot stand dankzij samenwerking tussen honderden mensen en organisaties. Het traject liep vertraging op door de coronacrisis, maar bracht toch nog de ideeën en expertise samen van tal van burgers, ambtenaren, politici, middenveld, juristen, politie, ingenieurs... Die ontmoetingen hebben dit plan gevoed. Uit de weelde aan voorstellen die naar boven kwamen, hebben we de acties opgenomen met de grootste impact op de verkeersveiligheid in Brussel. Maar ook de bijdragen die niet in het uiteindelijke plan staan, hebben het sterker gemaakt. En de uitwisseling tussen iedereen die iets kan betekenen voor veiligere straten, houdt hiermee niet op.

Want dit plan is geen eindpunt, integendeel. Heel veel werk moet nog gebeuren. Het is bovendien een doorstart. Heel veel werk gebeurt al. Van veiligere zebrapaden en nieuwe flitspalen tot autoluwe wijken en de Stad 30. De essentie van dit plan is dat het duidelijk de richting aangeeft en klemtonen legt. Het is een basis voor samenwerking, het markeert voor iedereen in ons Gewest de enige aanvaardbare ambitie op vlak van verkeersveiligheid: nul doden en zwaargewonden in ons verkeer.

Ik dank van harte alle deelnemers aan het traject. Gemeentes, parket, politie, middenveld- en burgerorganisaties, gewestelijke administraties. Iedereen kwam hiervoor uit z'n comfortzone, wat nodig is, en niet altijd simpel. Ik dank ook Bral, Filter Café Filtré en Heroes for Zero, de organisatoren van een parallel traject: Het Andere Atelier. Zij verrijkten de gesprekken door buitenlandse expertise binnen te halen, onze horizon te verleggen en onveilige plekken samen te verkennen. Bedankt voor jullie onvermoeibare engagement.

Bovenal dank ik de mensen van Brussel Mobiliteit. In het bijzonder de Cel Verkeersveiligheid. Zij coördineerden het hele traject, samen met Tridée, en hielden de pen vast van dit plan. Net als de andere deelnemers blijven zij de komende jaren natuurlijk waken over de uitvoering, de evaluatie, de evolutie naar een Brussel dat enkel nog veilige straten telt.

Zodat iedereen onbezorgd de straat op kan.

En zodat het lijstje met namen van slachtoffers niet blijft groeien. Vision zero: nul verkeersdoden en zwaargewonden in onze stad.

Elke Van den Brandt,
Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid.

Inleiding

Een nieuw Actieplan, in het verlengde van het voorgaande

De doelstelling verbonden aan Actieplan 2011-2020 kaderde in de aanpak van de visie gedeeld door de Europese Commissie om de doelstelling te handhaven die erin bestond om het aantal doden op de weg in de Europese Unie tegen 2020 met de helft te doen dalen ten opzichte van het jaar 2010¹.

Door dit concept te verruimen tot het aantal zwaargewonden, had het Gewest zich dus een maximum van 12 doden (30 dagen) en 68 zwaargewonden tot doel gesteld voor het jaar 2020.

Helaas werden deze cijfers niet bereikt. Niettemin werden er tal van lessen getrokken uit het plan 2011-2020, die verder in dit document zijn beschreven.

Bovendien kent dit Actieplan, met het aannemen van Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 (GoodMove) en de implementatie van de eerste krachtige maatregel daarvan, "Stad 30", een reële kans om de eraan verbonden doelstellingen te bereiken en mist het geen ambitie. Tenslotte is dit plan gebaseerd op het principe "Vision Zero", namelijk zero doden en zero zwaargewonden op onze wegen tegen 2030.

Daartoe zullen alle in dit plan beschreven doelstellingen worden geoperationaliseerd en vertaald in "actiefiches", gegroepeerd in het gedeelte "bijlagen" van dit document.

Traject voor gezamenlijke opstelling

Deze definiëring is gerealiseerd in het kader van de Staten-generaal Verkeersveiligheid 2020, officieel gelanceerd op 16 januari 2020 door mevrouw de Minister Elke Van den Brandt en mijnheer Christophe Vanoerbeek, Directeur-generaal van Brussel Mobiliteit.

Meer dan 200 verkeersveiligheidsprofessionals van ons Gewest werden uitgenodigd om, gedurende meerdere daaraan gewijde dagen, in subgroepen te werken, op basis van drie clusters waarin de acties in verband met infrastructuur, gedrag en governance waren gegroepeerd. Deze verschillende workshops waren bedoeld om, samen, de prioritaire (strategische) doelstellingen te definiëren, de ambities ervan te identificeren, en ten slotte, per doelstelling sleutelacties te beschrijven die het mogelijk zouden maken de vastgelegde doelen te bereiken.

Anderzijds is er een burgertraject, genaamd "Het Andere Atelier" en aangestuurd door meerdere actoren van het verenigingsleven (door Bral, Heroes for Zero en Café Filtré/Filtercafé). De doelstelling bestond erin niet binnenskamers een actieplan op te stellen, maar de bekommernissen van de burgers gesteund op de dagelijkse ervaringen van weggebruikers te vernemen. Dit complete traject richtte zich op wat er gebeurde in andere grootsteden (benchmarking met Parijs, Oslo en Berlijn), verdiepte zich daarna in de realiteit

² Beschikbaar op <https://bral.brussels/fr/artikel/beyond-vision-zero>

van de Brusselse inrichting tijdens het parcours "Boots on the ground" in Ganshoren, Sint-Gillis en Evere, heeft zijn leden doen deelnemen aan de hierboven vernoemde workshops van "verkeersveiligheidsprofessionals", en boog zich ten slotte over de manier waarop ruimtelijke oplossingen voor meer verkeersveiligheid in Brussel konden worden voorgesteld. Het traject van "Het Andere Atelier" resulteerde in een memorandum met 9 concrete aanbevelingen².

De outputs van deze twee parcours, dat met de "professionals" en dat met de burgers, werden geëvalueerd en voedden een eerste versie van het gewestelijke Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030. Deze versie werd vervolgens ter beoordeling voorgelegd aan alle aan het proces deelnemende organisaties alsook aan de leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De honderden ontvangen opmerkingen erop werden allemaal geanalyseerd en hebben, in voorkomend geval, bijgedragen tot de definitieve versie van dit Plan, dat dus, tot en met de operationele aspecten, samen met de verschillende betrokken partners is opgesteld. Het is duidelijk dat, hoewel geen enkele partner verantwoordelijk is voor het algemene eindresultaat, de bijdrage van elke partner het mogelijk heeft gemaakt een degelijker plan op te stellen.

Naar nul doden en zwaargewonden in Brussel

In 2019 neemt de Brusselse regering in haar algemene beleidsverklaring een duidelijk standpunt in om het verkeersveiligheidsbeleid te laten evolueren naar een nulvisie.

"De Regering hanteert in dat verband het principe 'Vision Zero': nul doden en nul ernstige gewonden is inderdaad de enige aanvaardbare doelstelling. (...)"

Het doel van nul doden en zwaargewonden wordt vooropgesteld in Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, dat in maart 2021 definitief groen licht kreeg van de Regering, en zijn kaarten op 15 juli 2021.

Die ambitie strookt ook met alle internationale verbintenissen, onder meer de verklaring van Stockholm van 20 februari 2020 (<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>), en met het Europese streven om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te verminderen.

Verkeersveiligheidsplannen die uitgaan van het 'Vision Zero'-principe en die deels als inspiratiebron hebben gediend voor de maatregelen in dit actieplan, worden nu al uitgevoerd (bijvoorbeeld in Oslo en Helsinki) of krijgen binnenkort concreet vorm (bijvoorbeeld in Londen). Die plannen werpen zichtbaar vruchten af. De stad Oslo is momenteel héél dichtbij deze doelstelling van nul doden en zwaargewonden en bereikte dit cijfer al eens in 2019. Dit doel mag niet worden gezien als een mooie slogan of een onbereikbaar ideaal, nee, het is wel degelijk mogelijk en haalbaar.

Tijdens de overlegondes in het kader van de workshops van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Be.Smart-workshops)

² Beschikbaar op <https://bral.brussels/fr/artikel/beyond-vision-zero>

hebben alle partners, politiezones, gemeenten, verenigingen, burgergroeperingen (met name via de werkzaamheden van het Andere Atelier, een initiatief van Heroes for Zero, Bral en Filter Café Filtré) en besturen opnieuw bevestigd dat het absoluut noodzakelijk is om dit doel tegen 2030 na te streven én te bereiken.

De vertaling van het 'Vision Zero'-concept naar de doelstelling van nul doden en zwaargewonden tegen 2030 in het gewest bestaat erin een veilig vervoerssysteem en een veilige openbare ruimte tot stand te brengen en in stand te houden die rekening houden met zowel de kwetsbaarheid van mensen als de fouten die ze onvermijdelijk maken, dankzij een beter inzicht, betere vaardigheden en betere attitudes in het verkeer.

Nul doden en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: hoe?

- De overlijdens op de weg zijn geen wet van de natuur: wij kunnen ze vermijden;
- Het risico voor de weggebruikers³ moet tot het minimum worden herleid;
- Het niveau van geweld dat een menselijk lichaam aankan is de basisparameter voor het bepalen van een aanvaardbaar risico;
- Fouten van weggebruikers, ongeacht hun verantwoordelijkheid voor de aanrijding, mogen niet leiden tot overlijden of ernstig letsel;
- Het systeem moet rekening houden met de fouten van weggebruikers, of die nu verband houden met attitude, onvoldoende kennis van de verkeersregels, vaardigheid of opzettelijke handelingen;
- De openbare ruimte is tegelijk een plek voor het lokale en economische leven en voor het vervoerssysteem. De drie functies moeten hier harmonieus naast elkaar kunnen bestaan, zoals bepaald in het in 2018 door de regering goedgekeurde gewestelijke plan voor duurzame ontwikkeling;
- Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Hoe groter de impact van onze beslissingen op de veiligheid van de anderen, hoe groter onze verantwoordelijkheid. Dat geldt voor de gewone burger, maar evenzeer voor de wetgevers, de politieke leiders, de politie, de rechtbanken, de ontwerpers van wegen, de autoconstructeurs, enz.
- Verkeersveiligheid is een gemeenschappelijk goed waartoe alle deelnemers aan het vervoerssysteem en aan het lokale leven kunnen en moeten bijdragen, elk op zijn of haar eigen verantwoordelijkheidsniveau en binnen de limiet van zijn of haar capaciteiten.

³ De term "weggebruiker" verwijst naar alle verplaatsingsmodi en omvat de personen met een beperkte mobiliteit.

Een gedeelde verantwoordelijkheid, maar verschillende naargelang de gebruikers.

Het risico is momenteel niet eerlijk verdeeld. Het is maatschappelijk gezien niet aanvaardbaar dat de meest kwetsbare weggebruikers, die de minste verwondingen bij anderen veroorzaken, meer blootstaan aan ernstige ongevallen dan degenen die aan de oorsprong liggen van de meeste verwondingen, los van de verantwoordelijkheid van de partijen bij het ongeval.

Hoewel alle weggebruikers fouten maken terwijl ze zich verplaatsen, hebben die fouten niet allemaal dezelfde gevolgen wat betreft de ernst of het risico voor anderen. Dit begrip van verantwoordelijkheid van de 'sterkeren' ten aanzien van de 'zwakkeren' is sinds 2004 opgenomen in de wegcode. Artikel 7.1 bepaalt immers het volgende:

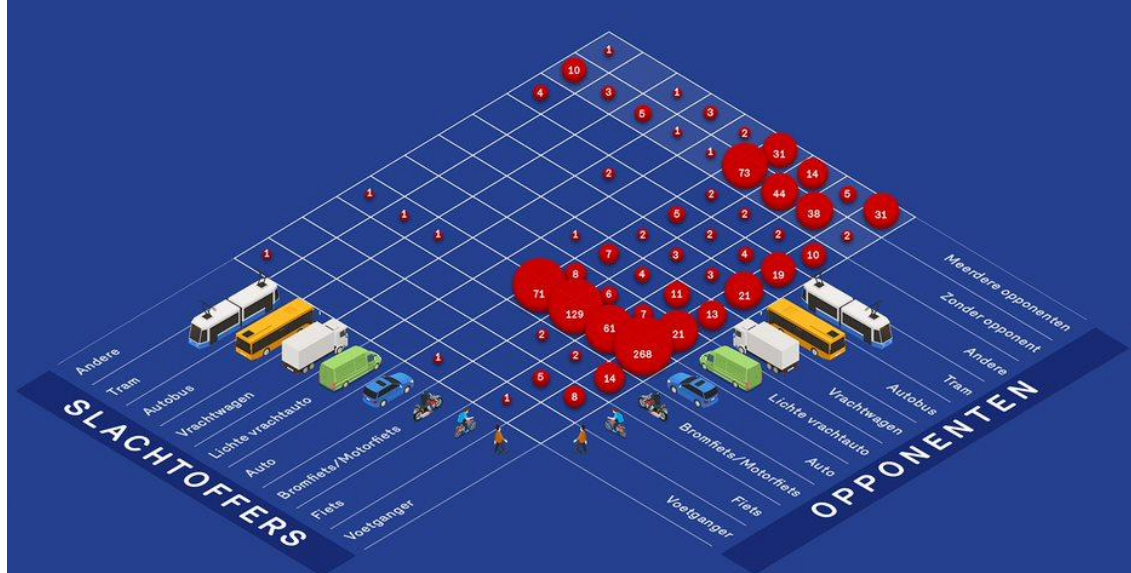
Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.

Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen [40.2](#) en [40ter, tweede lid](#), elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in [artikel 2.38](#).

Aan de hand van de verkeersongevallenstatistieken kunnen de verschillende partijen die betrokken waren bij een ernstig ongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2015-2019) worden geïdentificeerd en kan worden nagegaan of ze slachtoffer dan wel tegenpartij zijn. De termen 'slachtoffer' en 'tegenpartij' geven geen indicatie over de verantwoordelijkheid van de bij de aanrijding betrokken partijen.

Soorten ongevallen met zwaargewonde en dodelijk slachtoffers

in het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2015-2019



Noot: De opponent van een zwaargewond of dodelijk slachtoffer wordt gedefinieerd als de andere deelnemer in ongevallen met twee deelnemers. Deze tabel doet geen uitspraak over welke partij het ongeval veroorzaakte.
Bron: Federale Politie - Directie Informatie en ICT van de Politie - Afdeling beleid en beheer (BIPOL)

mobilité-mobiliteit.brussels



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

We stellen vast dat bij veruit de meeste ernstige ongevallen ten minste één automobilist betrokken is. Ook vrachtwagens zijn er vaak sterk bij betrokken. Acties die zowel gericht zijn op het gedrag (bewustmaking en controle) van deze weggebruikers als op een verbetering van de beschikbare infrastructuur door rekening te houden met het risico dat het gebruik van deze voertuigen in het verkeer met zich meebrengt, zullen gevolgen hebben voor alle weggebruikers.

De Brusselse cijfers die voor deze analyse zijn gebruikt, zijn, in absolute termen, klein. Toch bevestigen ze de tendensen die de Europese Commissie in een studie voor het jaar 2019 heeft benadrukt en die van toepassing zijn op alle Europese landen samen: Bij de belangrijkste oorzaken van verkeersdoden zijn auto's als tegenpartij betrokken (of automobilisten zonder tegenpartij)⁴.

⁴ Europese Commissie, "Road safety: European Commission rewards effective initiatives and publishes 2020 figures on road fatalities", 18/11/2021. https://transport.ec.europa.eu/news/road-safety-european-commission-rewards-effective-initiatives-and-publishes-2020-figures-road-2021-11-18_en

Stad 30, een eerste belangrijke stap op weg naar nul doden en zwaargewonden

Door de inwerkingtreding van Stad 30 op 1 januari 2021 goed te keuren, heeft de Brusselse regering de eerste voorwaarde ingevuld om dit doel te bereiken. Zoals bij de start van het project werd gepland, zal de volledige invoering van deze maatregel zowel in het kader van Good Move (het gewestelijke mobiliteitsplan) als in dit nieuwe gewestelijke Actieplan Verkeersveiligheid worden nagestreefd.

Het niveau van geweld dat een menselijk lichaam aankan is de basisparameter voor het bepalen van een aanvaardbaar risico

Niet alle weggebruikers zijn gelijk: de impact is voor iedereen verschillend. Het niveau van geweld dat voor een menselijk lichaam aanvaardbaar is, hangt af van verschillende factoren, de kwetsbaarheid van de persoon (leeftijd, grootte, gezondheidstoestand enz.) en de kwetsbaarheid die verband houdt met zijn of haar vervoermiddel (aan- of afwezigheid van koetswerk enz.).

De kracht van een botsing of de vrijgekomen energie (E) hangt heel sterk af van de snelheid (v) op het moment van aanrijding en van de massa van de weggebruikers (m), waaronder die van de massa van de betrokken voertuigen, volgens de formule $E = \frac{m \cdot v^2}{2}$. Om dit niveau van geweld te temperen is het dus noodzakelijk om allereerst de rijsnelheden te matigen.

Eindelijk wordt door de snelheid te verlagen naar 30 km/u voor de meest kwetsbare weggebruikers het risico bereikt waaraan de minst kwetsbare weggebruikers tot nu toe waren blootgesteld.

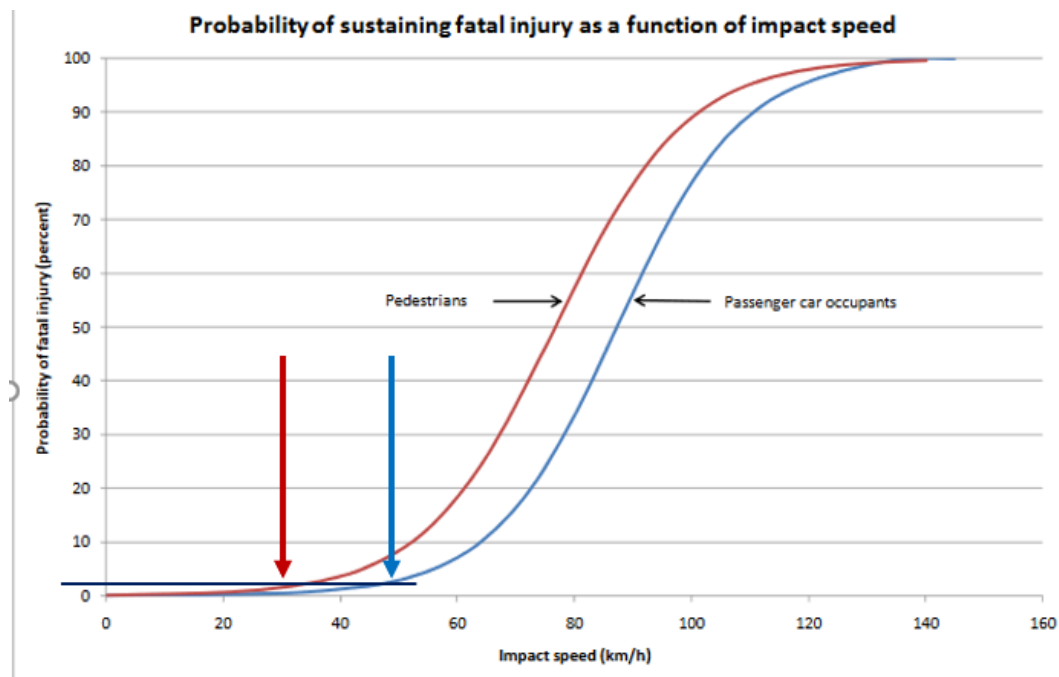


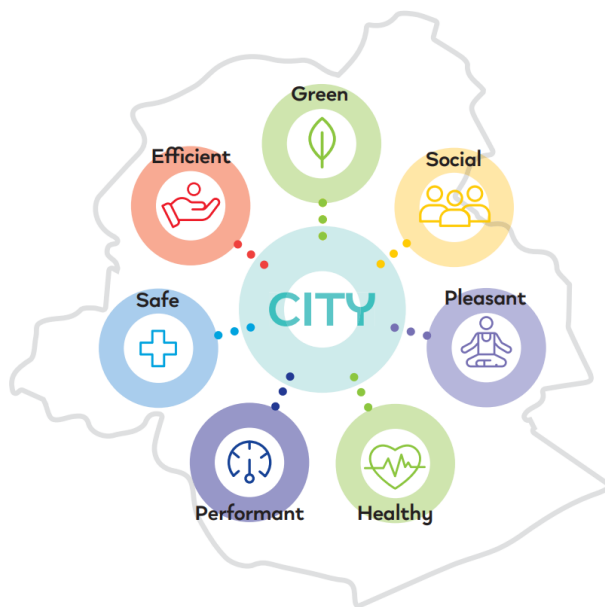
Figure 10: Probability of sustaining a fatal injury as a function of impact speed. Derived from U.S. Department of Transportation (2005) and Rosén and Sander (2009)

Hoewel de eerste resultaten die in maart 2021 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden vastgesteld, bemoedigend leken voor de verkeersveiligheid, moeten we voorzichtig blijven, vooral omdat de gezondheidscontext van 2021 nog meespeelde. De evolutie van de ongevallenstatistieken wordt heel regelmatig - om de drie maanden - opgevolgd, en de evolutie van de gehanteerde snelheden wordt jaarlijks gemeten.

Het Good Move-kader

Verkeersveiligheid is een belangrijke leidraad geweest bij het uitwerken van het gewestelijke Mobiliteitsplan "Good Move". Het actieplan, dat is toegespitst op acties met een groot potentieel om het aantal slachtoffers terug te dringen, berust dus op een reeks beslissingen, met mobiliteitskeuzes voor de toekomst.

Zo is in de City Vision, die de basis vormt voor het Good Move-plan, de notie verkeersveiligheid opgenomen via de dimensie "SAFE: Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen".



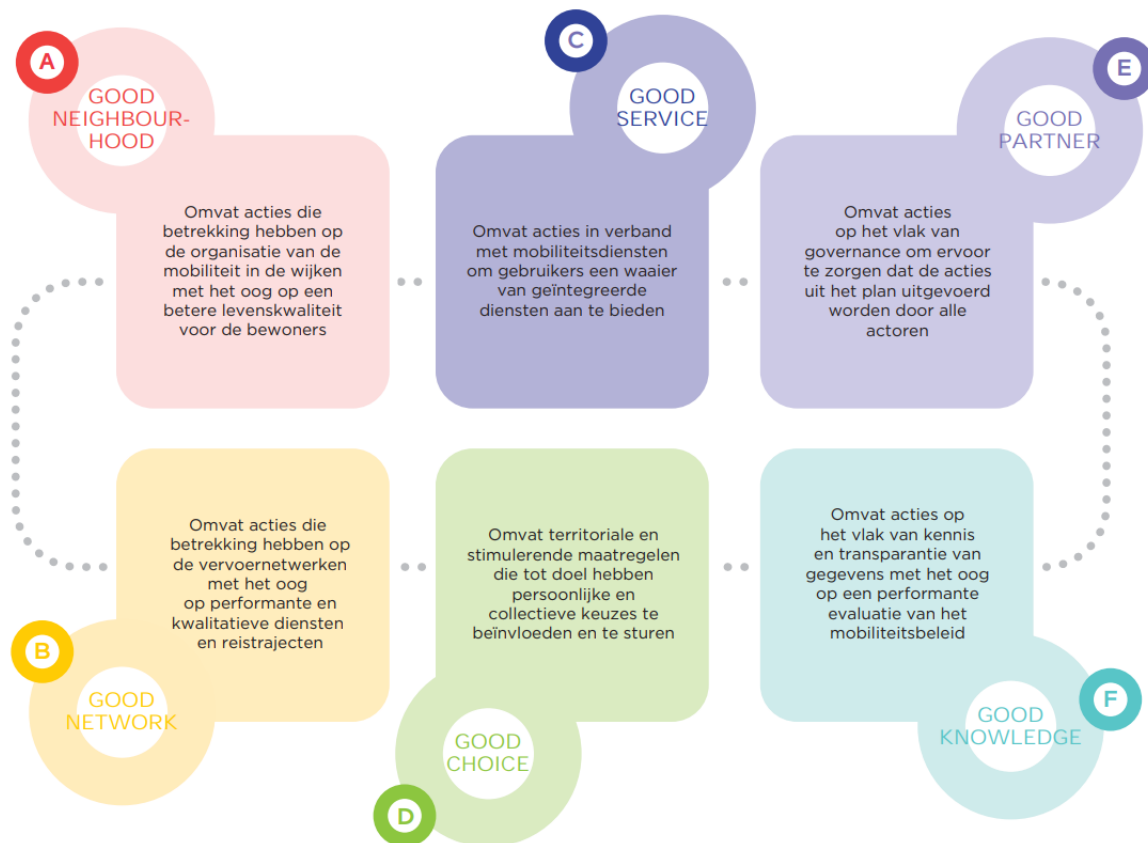
Behalve de algemene doelstellingen van Good Move, die de creatie van rustige wijken (gering verkeer) en een modal shift van individueel motorvoertuiggebruik naar gedeelde of actieve verplaatsingen bevatten, houdt het gewestelijke Mobiliteitsplan (Good Move) de volgende doelstellingen in, specifiek voor de verkeersveiligheid⁵:

- Benadrukken dat verkeersveiligheid een gewestelijke kwestie is en het Gewest 'Vision Zero' laten nastreven (nul doden en nul zwaargewonden tegen 2030);
- Aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden op de wegen van het Gewest overeenkomstig het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid;
- Verminderen van de gemiddelde verkeerssnelheid op alle wegen en over alle netwerken door controles-sancties, infrastructuur en sensibilisering;

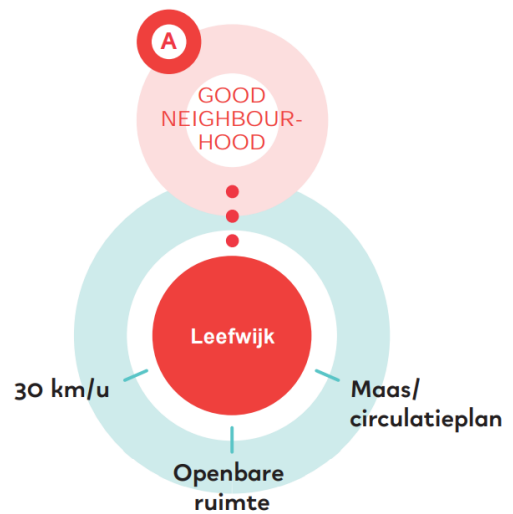
⁵ SAFE-doelstellingen verbonden aan Plan GoodMove, blz. 53. https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_NL_20210420.pdf. ⁶ Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2011, blz. 9.

- Bestaande infrastructuur blijven beveiligen en nieuwe faciliteiten ontwerpen met de veiligheid van alle gebruikers in het achterhoofd;
- Het gedrag van de gebruikers veranderen, onveilig gedrag identificeren en communiceren en veilig gedrag benadrukken;
- De trend naar grotere en bredere voertuigen doen afnemen.

Die visie werd op een transversale manier toegepast op de zes actieprogramma's die in het Good Move-plan worden ontwikkeld.



De doelstellingen die op wijkniveau worden nagestreefd, namelijk het verminderen van de rijsnelheid en het realiseren van rustige, verkeersluwe wijken (uitvoering van de mazen), zullen een invloed hebben en hebben nu al een invloed op de verkeersveiligheid zonder dat er gerichte maatregelen worden genomen in het kader van een verkeersveiligheidsbeleid in strikte zin. Analoog draagt de algemene vermindering van de afgelegde kilometers gepland in Good Move (- 4% in totaal en - 34% op de lokale assen) tegen 2030, ook bij tot deze verbetering van de verkeersveiligheid.



Op het moment dat dit actieplan wordt opgesteld, krijgen die acties concreet vorm. Er moet dus worden voortgebouwd op de inspanningen die al werden geleverd en de uitvoering ervan moet gemakkelijker worden gemaakt of zelfs versneld door middel van de acties beschreven op de volgende pagina's

Uitdagingen

Lessen getrokken uit het voorgaande verkeersveiligheidsplan 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In 2011 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het vorige gewestelijke Actieplan Verkeersveiligheid goedgekeurd. Het bevat het principe "vision zero" en legt als voornaamste doelstelling vast om "het aantal doden (30 dagen) en zwaargewonden met 50% te verminderen tegen 2020. Dit komt overeen met een maximum van 12 doden 30 dagen en 68 zwaargewonden."⁶ Tijdens de periode van het actieplan is het aantal overlijdens en zwaargewonden gedaald (zie volgende pagina), maar de doelstelling is niet bereikt. We trekken er enkele lessen uit.

Een degelijk verkeersveiligheidsbeleid moet een eigen budget hebben.

Bij het begin van het vorige plan was er geen specifiek budget uitgetrokken voor het verkeersveiligheidsbeleid. Dat is pas het geval geweest sinds 2014, wanneer deze bevoegdheid is geregionaliseerd en er een Brussels Gewestelijk Fonds voor Verkeersveiligheid is gecreëerd. Een herverdeling van dit Fonds aan de partners (gemeenten, politiezones, verenigingen) maakt vereenvoudiging mogelijk van de acties gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De personele middelen van de verantwoordelijken en partners van de acties moeten in overeenstemming zijn met de ambities.

Enkele jaren na de inwerkingtreding van het voorgaande plan heeft de zesde staatshervorming (artikel 25 van de bijzondere wet met betrekking tot de Zesde Staatshervorming van 6 januari 2014) de gewesten bijkomende bevoegdheden gegeven in verband met verkeersveiligheid. De personeelsnoden werden in dat verband niet altijd ingevuld.

De acties moeten naar de praktijk worden vertaald, met definiëring van verantwoordelijken, partners en budgettaire middelen; ze moeten een evaluatieproces omvatten en voorzien worden van indicatoren.

Om regelmatige opvolging van het actieplan mogelijk te maken, moeten er indicatoren worden gekozen: realisatie-indicatoren voor de opvolging van de uitvoering van de acties en impactindicatoren voor de monitoring van de doeltreffendheid van de acties omtrent de ongevalgegevens.

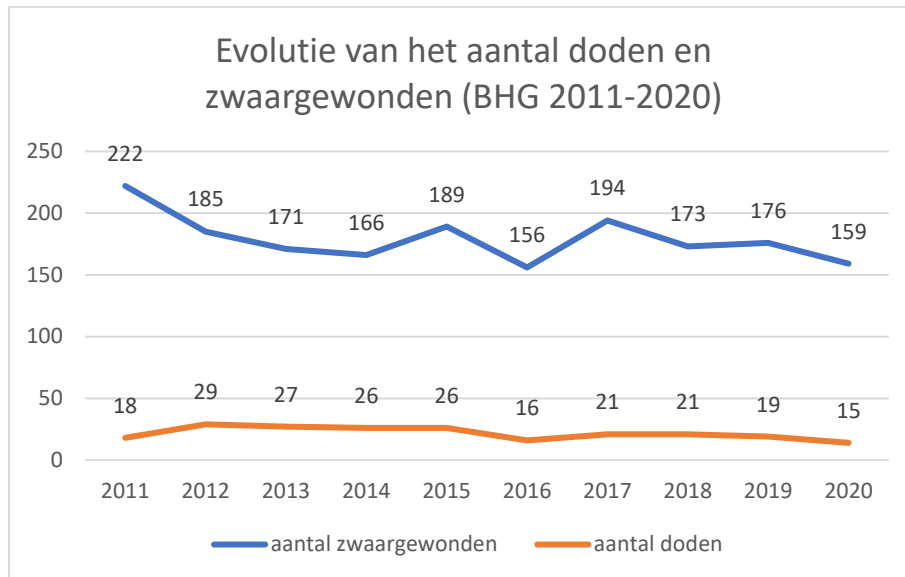
De acties krijgen een prioriteit toegewezen, naargelang de impact die ze hebben op de doelstelling van nul doden en zwaargewonden.

Om een neerwaartse trend in de jaarlijkse ongevallencurve te bereiken, moet in de eerste jaren van de uitvoering van dit plan de nadruk worden gelegd op de acties die de grootste impact

⁶ Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2011, blz. 9.

hebben voor wat betreft de daling van het aantal slachtoffers en het aantal ongevallen. Het is dus belangrijk om die prioritaire acties op te sporen.

Stand van zaken op het vlak van verkeersveiligheid in het BHG



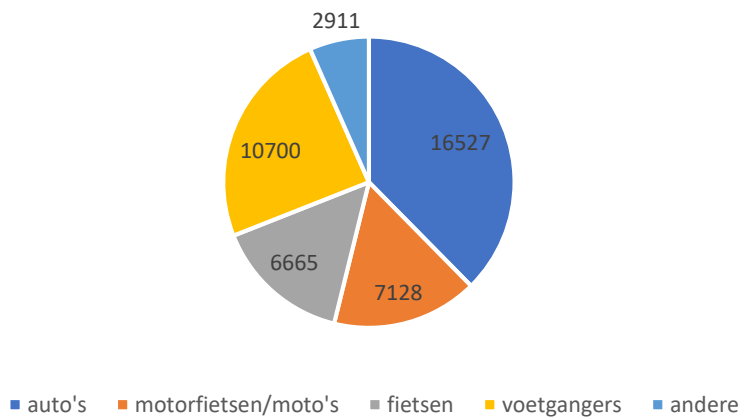
Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

In 2019 had het Gewest helaas 19 doden (30 dagen) en 176 zwaargewonden te betreuren, tegenover 159 zwaargewonden en 15 doden (30 dagen) in 2020⁷. Deze vermindering moet natuurlijk rekening houden met de bijzondere context van de COVID-19-crisis, maar dient ook te worden opgevat als het resultaat van het gevoerde beleid op het vlak van veilige infrastructuur, controles-sancties, alsook sensibilisering voor, en opvoeding in verkeersveiligheid in ons Gewest. Deze cijfers bestrijken verschillende realiteiten: de spreiding onder slachtoffers verschilt naargelang de ernst van de aanrijding. Zo zijn de meeste slachtoffers inzittenden van auto's, ongeacht de ernst van het ongeval, gevolgd door voetgangers, gebruikers van gemotoriseerde tweewielers en ten slotte fietsers.

De rangorde is echter anders wanneer we naar de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers kijken. In dat geval zijn voetgangers de eerste slachtoffers, gevolgd door inzittenden van auto's, motorrijders en fietsers.

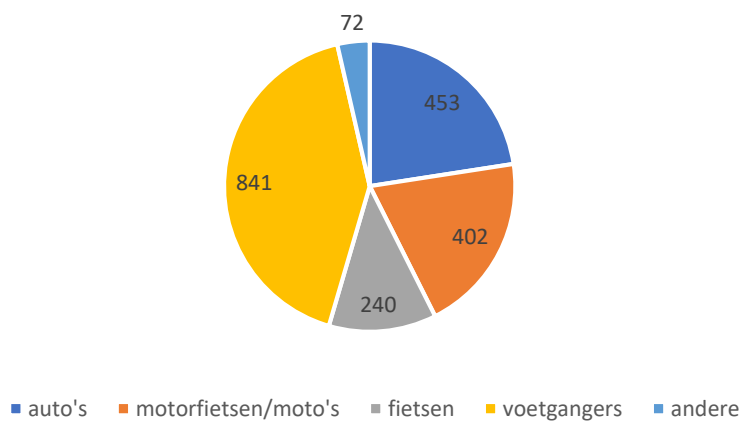
⁷ Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

Slachtoffers volgens vervoermiddel ongeacht de ernst (BHG 2011-2020)



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

Doden en zwaargewonden volgens vervoermiddel (BHG 2011-2020)



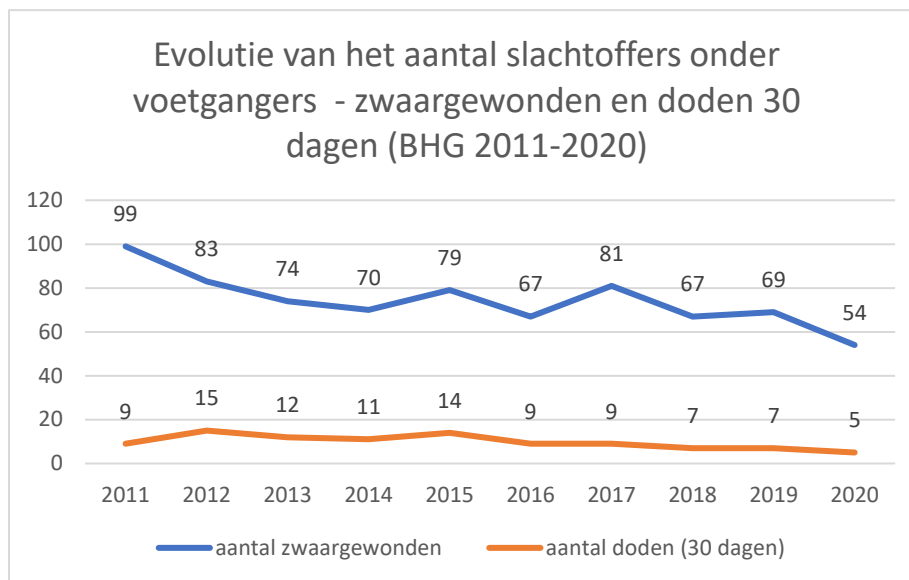
Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

De doelstellingen voor 2030

Het aantal en de ernst van aanrijdingen met voetgangers verminderen

In de periode 2017-2019 raakten er op gewestelijk grondgebied 240 voetgangers dodelijk gewond of zwaargewond en 3.018 lichtgewond⁸. De gedode en zwaargewond geraakte voetgangers zijn het talrijkst in absolute waarde. De ernst van de aanrijdingen (de verhouding tussen het aantal ernstige ongevallen en het totale aantal ongevallen) waarbij voetgangers betrokken zijn, blijft dus hoog, hoewel die de laatste jaren toch wat lijkt af te nemen. De massa van de opponent en zijn rijsnelheid op het moment van aanrijding bepalen in belangrijke mate de ernst van ongevallen met voetgangers.

De meeste van die aanrijdingen gebeuren duidelijk tijdens het oversteken.



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

De stijging van het aantal aanrijdingen met fietsers ombuigen

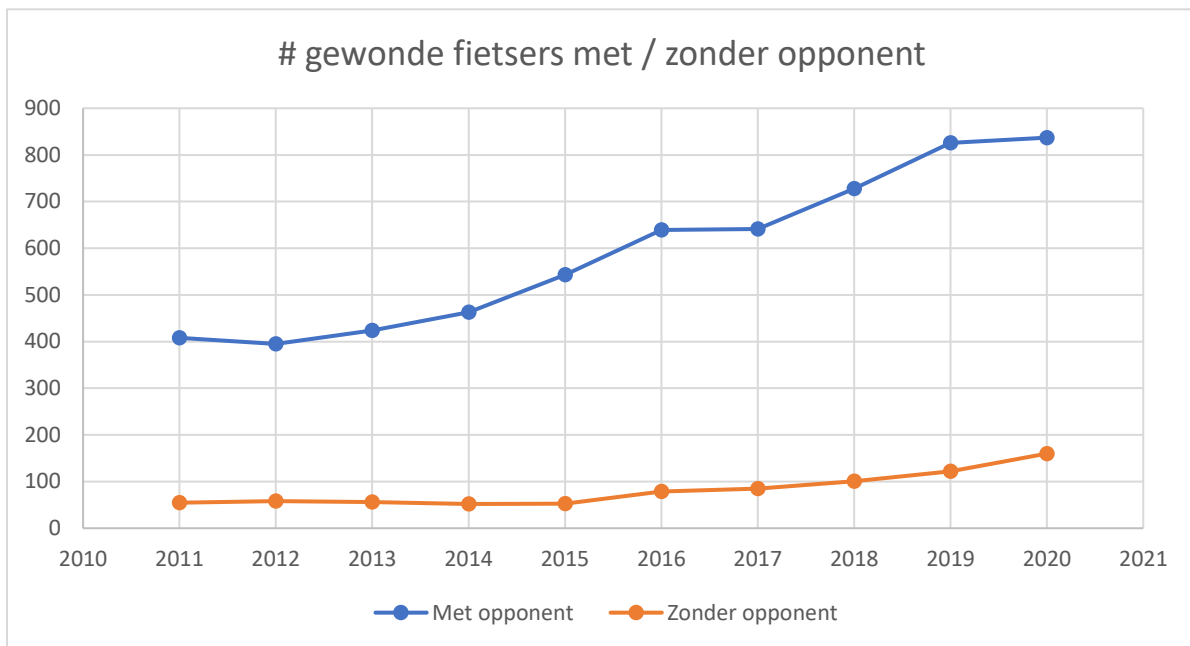
Hoewel het aantal fietsers al meerdere jaren gestaag toeneemt, heeft de recente gezondheids crisis de verplaatsingen per fiets in het Gewest nog heel wat aantrekkelijker gemaakt. Het is evenwel geweten dat elke stijging qua aantal gebruikers, in casu van het aantal fietsers, in ontstentenis van adequate metingen tamelijk onvermijdelijk kan worden vertaald in een toename van het aantal ongevallen waarbij zij betrokken zijn.

Definities: **Dode 30 dagen:** iedere persoon die ter plaatse of binnen de 30 dagen na de datum van het ongeval overlijdt. **Zwaargewonde:** iedere persoon die gewond geraakt bij een verkeersongeval en wiens toestand een hospitalisatie van meer dan 24 uur vereist. **Lichtgewonde:** iedere persoon die gewond raakt bij een verkeersongeval en op wie de kwalificaties zwaar- of dodelijk gewonde niet van toepassing zijn.

Het is algemeen geweten dat de statistieken betreffende ongevallen met fietsers, vooral aanrijdingen met lichte gevolgen, worden vertekend door een chronisch tekort aan registratie, wat resulteert in een onderschatting van het aantal slachtoffers.

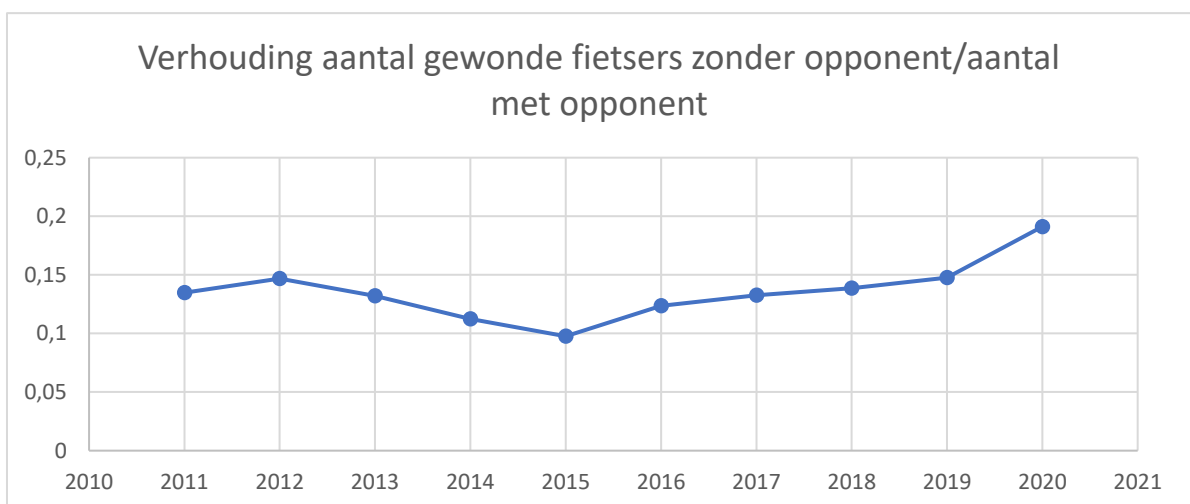
Bij aanrijdingen met fietsers op kruispunten vielen in de periode 2017-2019 in totaal 46 doden en zwaargewonden, van wie 16 op kruispunten met verkeerslichten. In diezelfde periode raakten bij aanrijdingen langs de weg 44 fietsers dodelijk gewond of zwaargewond.

Gezien de sterke stijging van het aantal fietsers is het interessant om de ontwikkeling van de verhouding tussen het aantal ongevallen van fietsers zonder andere betrokkenen en het aantal ongevallen met opponent te vergelijken:



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

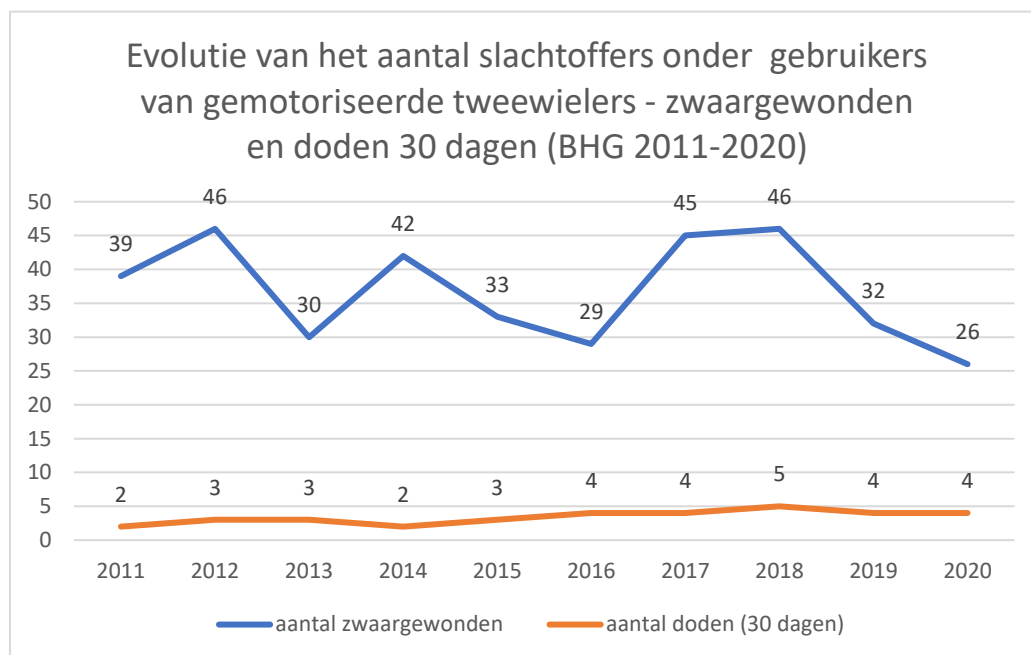
In 2019 en 2020 wordt geconstateerd dat de fietsongevallen met lichamelijke verwondingen waarbij een opponent is betrokken, de neiging hebben te stagneren, terwijl het aantal van die ongevallen zonder opponenten verder toeneemt.



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

De ongevallen zonder andere betrokkenen van fietsers met lichamelijke verwondingen vertegenwoordigden 15% van het aantal ongevallen in 2019, tegenover bijna 20% in 2021. Toch mag deze relatieve vermeerdering niet uit het oog doen verliezen dat bij meer dan 80% van de fietsongevallen met lichamelijke schade een andere weggebruiker was betrokken.

Het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van bromfietsen en motorfietsen verminderen



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

Net zoals voetgangers, gebruikers van steps en fietsers zijn bestuurders van gemotoriseerde tweewielers in de context van verkeersveiligheid zogenaamde kwetsbare weggebruikers. Althans ten opzichte van de bestuurders van zwaardere voertuigen (auto, bestelwagen, vrachtwagen, enz.). Ze hebben immers geen externe bescherming. Net zoals voor de andere kwetsbare weggebruikers wordt deze kwetsbaarheid waargenomen in de statistieken. Aldus is de graad van ernst van de aanrijdingen waarbij zij betrokken zijn, hoog; in 2019 bedroeg hij 5,7%.

Ook merken we sinds 2011 een langzame en gestage toename van het aantal dodelijke slachtoffers, hoewel de cijfers nog steeds laag blijven.

Dergelijke gebruikers zijn zeer gevoelig voor de snelheid op het ogenblik van de aanrijding alsook voor de staat van de weg. Ze zijn bovendien niet altijd goed zichtbaar in het verkeer: hun zichtbaarheid wordt soms belemmerd door vaste of mobiele elementen.

Het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van zware voertuigen terugdringen

Het is duidelijk dat de kwetsbaarheid van alle andere weggebruikers groter is ten aanzien van zware voertuigen. De gevolgen van aanrijdingen waarbij een zwaar voertuig betrokken is, zijn

bijna altijd ernstig voor de betrokken personen. Tussen 2011 en 2020 maakten aanrijdingen met vrachtwagens 95 zwaargewonde slachtoffers.

Aanrijdingen met vrachtwagens die leidden tot zwaargewonde slachtoffers (BHG 2011-2020)

Voetganger tegen vrachtwagenchauffeur	44
Fietser tegen vrachtwagenchauffeur	16
Bestuurders van motorfietsen en moto's tegen vrachtwagenchauffeur	8
Autobestuurder tegen vrachtwagenbestuurder	27

Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

De rijsnelheid, die een oorzaak en een verzwarende factor is voor de aanrijdingen, verminderen en onder controle houden

Hierboven hebben we gezien dat een overdreven of onaangepaste snelheid een oorzaak en een verzwarende factor is bij aanrijdingen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou volgens het Power Model, een model ontwikkeld door Nilson en Elvik dat snelheid koppelt aan ernst, een snelheidsverlaging van 5 km/u al leiden tot een forse daling van het aantal doden en zwaargewonden. Voor alle vervoermiddelen samen bedraagt die potentiële daling, vastgesteld op basis van de gegevens van 2019 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- Ongeveer **47 doden en zwaargewonden** minder per jaar;
- Ongeveer **615 slachtoffers** minder per jaar.

Het aantal eenzijdige aanrijdingen, dus zonder opponent, verminderen

Aanrijdingen met één enkele weggebruiker, dus zonder externe opponent, betreffen voornamelijk bestuurders/passagiers van auto's, motorrijders en fietsers. Ongevallen waarbij alleen voetgangers betrokken zijn, worden momenteel niet beschouwd als verkeersongevallen, aangezien er geen voertuig aan te pas komt. De term opponent verwijst naar de andere partij die betrokken is bij de aanrijding, zonder dat er enige notie van verantwoordelijkheid in is vevat.

De gepresenteerde cijfers bestrijken de jaren 2011 tot 2020.

Aantal aanrijdingen waarbij slechts een enkele weggebruiker is betrokken, zonder opponent, met zwaargewonde slachtoffers tot gevolg (BHG 2011-2020)

Fietsers	67
Motorfietsers of -rijders	85
Bestuurders en -passagiers van een auto	129
Andere weggebruikers	28

Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

De veiligheid van de wegeninfrastructuur permanent beheren, door het identificeren en behandelen van de ongevalgevoelige zones (OGZ's)

De ongevalgevoelige zones, geïdentificeerd in de gelijknamige studie van 2014 op basis van de ongevalgegevens van 2010 tot (en met) 2013, waren de plaats van aanrijdingen die gemiddeld 37 doden en zwaargewonden per jaar hebben veroorzaakt. Een dergelijke identificatie van precieze plaatsen met een hoge ongevalconcentratie maakt het mogelijk om die locaties waarop de bestaande infrastructuur hoogst waarschijnlijk tekortschiet en kan worden verbeterd, te oriënteren en te prioriteren.

Zo'n permanent beheer maakt het mogelijk om zowel de budgettaire als de personele middelen, die erg beperkt zijn, in te zetten op plaatsen die prioritair moeten worden beveiligd, met een rechtstreekse impact op de algemene veiligheid van de openbare ruimte en het vervoersnet.

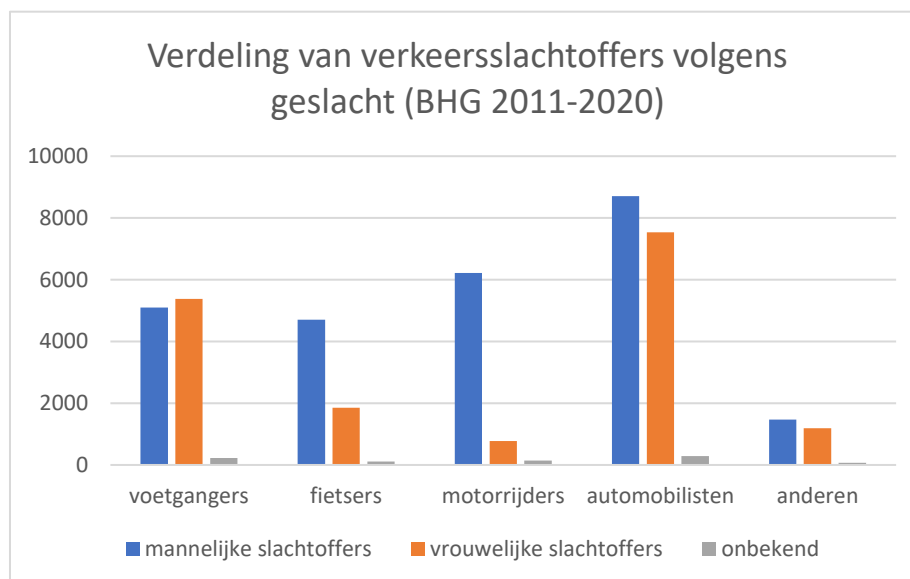
De evolutie van het aantal verplaatsingen met nieuwe voortbewegingstoestellen en de daarmee samenhangende ongevallen opvolgen

Het gebruik van nieuwe voortbewegingstoestellen, die enkele jaren geleden amper in het straatbeeld te zien waren, heeft zich in het Gewest heel snel ontwikkeld. De follow-up van de ongevallen die met dit soort toestellen gebeuren, staat nog in de kinderschoenen en het is jammer dat ze vaak niet of niet correct worden geregistreerd. Dergelijke toestellen worden in de processen-verbaal van ongevallen niet altijd correct geïdentificeerd. Bovendien worden lichte aanrijdingen niet altijd door de politie geregistreerd.

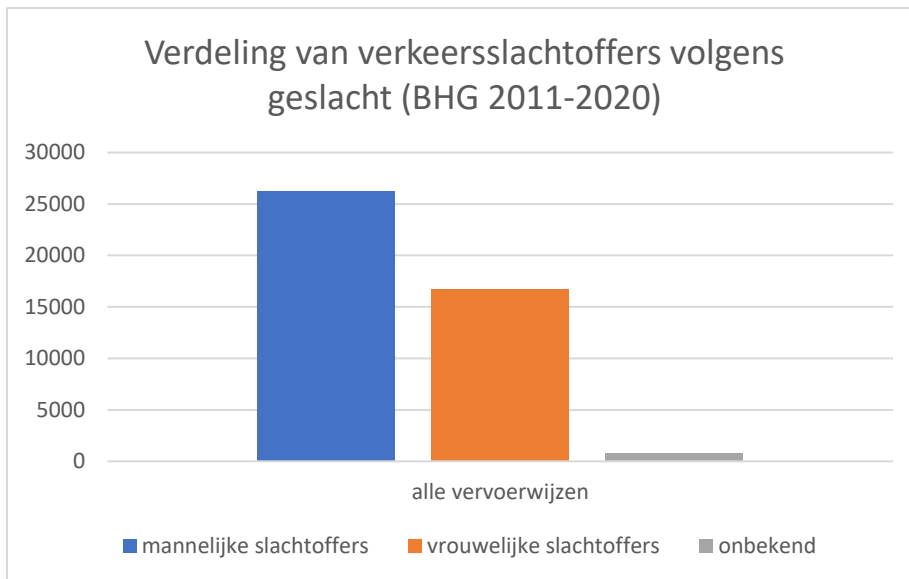
Stereotypes in verband met sportief rijden en genderstereotypering doorbreken

Straatracen zijn ongetwijfeld het meest opvallende voorbeeld: snelle boliden en het sportief rijden met andere voertuigen blijven ook in 2021 tot de verbeelding spreken.

Uit de ongevallenstatistieken blijkt ook dat voor alle categorieën van ongevallen mannen meer vertegenwoordigd zijn in termen van slachtoffers, behalve bij verplaatsingen te voet.



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel



Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

Dit fenomeen kan worden verklaard aan de hand van verschillende hypothesen, met in de eerste plaats de verschillende mobiliteitsgewoonten van mannen en vrouwen (vrouwen maken minder gebruik van bepaalde vervoermiddelen, zoals de fiets). Verschil in (on)veiligheidsgevoel, intimidatie op straat en discriminatie kunnen een rol spelen.

Onderzoekers wijzen echter vooral op culturele verklaringen⁹: jongens en jonge mannen worden nog steeds vaker aangemoedigd om meer risico's te nemen dan meisjes en vrouwen. De overheid kan op dat vlak actie ondernemen door bewustmakingscampagnes op te zetten en door alle weggebruikers uit te nodigen hun vaardigheden en bescherming in het verkeer in perspectief te plaatsen.

Concreet moet worden ingezien dat men, zelfs als men goed rijdt of ervaring heeft met een motor of fiets, niet alle risicovolle situaties kan vermijden, en dat het feit dat voetgangers op het zebrapad oversteken, niet betekent dat ze elk gevaar zullen vermijden.

Tot slot moet ook aandacht worden besteed aan het feit dat vrouwen steeds meer risico's lijken te nemen. Zolang snelheid en rijvaardigheid geassocieerd worden met prestaties en/of succes, zullen vrouwen die toegang willen krijgen tot deze vorm van maatschappelijke bevordering, ook geneigd zijn meer risico's te nemen.

⁹ Varet, F., et al. (2018). Comportements dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales. *Le Journal Des Psychologues*, 8(360), <https://doi.org/10.3917/jdp.360.0024>

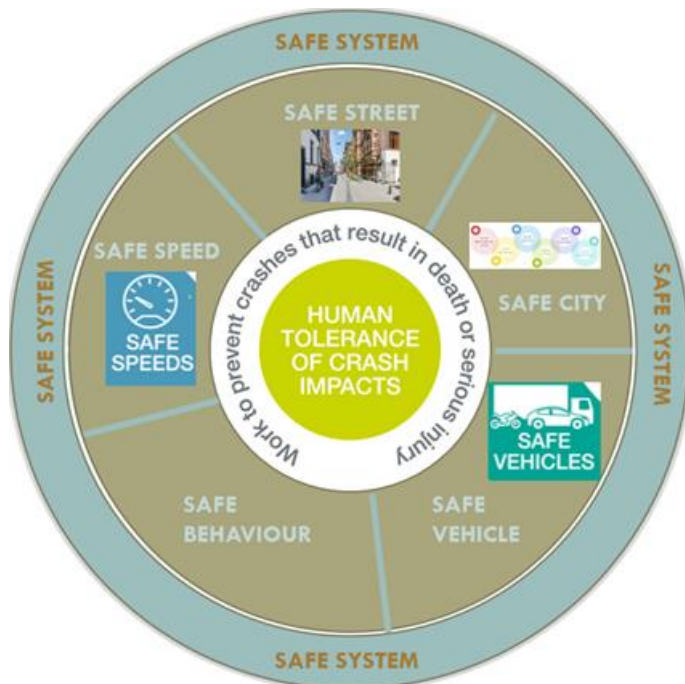
Hoffelijkheid in het verkeer promoten

Een belangrijk begrip in de verkeersveiligheid is subjectieve onveiligheid, dat wil zeggen de onveiligheid die door de verschillende weggebruikers wordt ervaren los van de ongevallencijfers. De ervaren of reële agressie tussen gebruikers versterkt dat gevoel van onveiligheid, wat ertoe kan leiden dat ze bepaalde vervoermiddelen gaan mijden of door de stress in een gevaarlijke situatie terechtkomen. Vias institute wees er in 2019 al op dat on hoffelijk gedrag, zoals het feit van te schelden op andere weggebruikers, te toeteren en opzettelijk te bumperkleven, in België toeneemt. Het gevolg is dat 83% van de Belgische automobilisten bang is voor het agressieve gedrag van andere weggebruikers.

Sinds enkele jaren is er een toenemende polarisatie merkbaar zowel in het openbare debat omtrent mobiliteit als in de praktijk, op straat. Een versnelde en heel zichtbare modal shift, gecombineerd met Stad 30, lijkt levendig protest vanwege bepaalde groepen, in het bijzonder vanwege automobilisten, teweeg te brengen. Anderzijds reduceert de verlaging van de snelheidslimiet in het Gewest de snelheidsverschillen tussen de verschillende weggebruikers en bevordert ze aldus het rekening houden met de enen en de anderen. Die dimensie zal echter nauwkeuriger moeten worden opgevolgd en gemeten.

Opbouw van het Actieplan 2021-2030

Aansluitend bij de werkzaamheden die werden uitgevoerd in samenwerking met institutionele partners en burgers, de vastgestelde prioriteiten en uitdagingen, zijn de actievoorstellen opgebouwd rond 6 pijlers volgens de mate van geweld die het menselijk lichaam zonder enige bescherming fysiek kan verdragen, ook 'tolerantie' genoemd.



SAFE SYSTEM omvat de elementen governance, voorwaarden voor succes, samenstelling en beschikbaarheid van gegevens, toezicht op en evaluatie van het plan.

SAFE SPEED verwijst naar acties met het oog op snelheidsbeheersing.

SAFE STREET betreft acties voor goed beveiligde infrastructuren (ook in schoolomgevingen).

SAFE BEHAVIOUR impliceert acties in verband met de attitudes, vaardigheden en het gedrag van weggebruikers.

SAFE VEHICLE omvat acties met betrekking tot voertuigen, in het bijzonder vrachtwagens, en hun gebruik.

SAFE CITY geeft een overzicht van de acties die reeds in Good Move vervat zijn en die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen aan het bereiken van het doel van nul doden en zwaargewonden.

1 SAFE System

De principes van een SAFE SYSTEM

Verkeersveiligheid is het geheel van alle beslissingen, kleine en grote, genomen door bijna alle personen die betrokken zijn bij de openbare ruimte. In Brussel impliceert dat vanzelfsprekend alle regeringsniveaus, de verschillende bestuursniveaus, een heel divers maatschappelijk middenveld, de scholen, de ondernemingen, de fabrikanten, enz. De nulvisie vereist tegelijk een toegenomen sensibilisering vanwege iedereen die een impact heeft op het verkeer, én een goede samenwerking en wederzijds begrip. De regering neemt het initiatief in dit domein.

Het ontbreekt nog steeds aan een echte verkeersveiligheidscultuur die collectief doorheen alle gewestelijke beleidsmaatregelen wordt uitgedragen. Zo'n volwaardige cultuur krijgt voornamelijk vorm via acties op governanceniveau.

Ondanks alle maatregelen waartoe wordt beslist en die worden uitgevoerd, blijven fouten (keuzes, inschatting, het nemen van risico's) die verband houden met een gebrek aan kennis, ervaring, ... van de weggebruikers, mogelijk.

Weggebruikers begaan soms fouten die kunnen resulteren in een aanrijding of een ongeval. Die fouten mogen niet worden bestraft met overlijden of zware verwondingen. Eén manier om het aantal verkeersdoden en -gewonden terug te dringen, bestaat erin samen met alle ontwerpers van de infrastructuur een systematisch veilige aanpak - SAFE SYSTEM - te hanteren, zodat:

- aanrijdingen minder waarschijnlijk zijn;
- en wanneer ze zich ondanks alles toch voordoen, de betrokken weggebruikers niet overlijden of ernstig gewond raken.

Aldus is het het principe van "forgiving roads" of "wegen die (de fouten) vergeven" dat moet worden toegepast om de gevolgen van een ongeval op de weg te minimaliseren of te vermijden.

Dit concept kadert de acties opgenomen in het deel SAFE STREETS, dat handelt over het ontwerp en de inrichting van veiligere wegen.

De acties in verband met het SAFE SYSTEM worden in 4 families ingedeeld:

- Verwezenlijking van het SAFE SYSTEM, acties 1 tot 6;
- Beschikbaarheid van gegevens, acties 7 en 8;
- Follow-up na een aanrijding, acties 9 tot 12;
- Steun aan verantwoordelijken en partners, actie 13.

Verwezenlijking van een SAFE SYSTEM

Actie 1: De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit

De acties in dit plan, en dan vooral de acties in verband met snelheid (SAFE SPEED) en infrastructuur (SAFE STREET), richten zich tot de wegbeheerders, het gewest en de gemeenten. Om de met de partners, met inbegrip van de gemeenten, vastgestelde doelstellingen te bereiken, moeten de gemeenten de acties overnemen in hun eigen investeringsplannen, actieplannen verkeersveiligheid of mobiliteitsinitiatieven.

In het kader van de opvolging van het Good Move-plan en de raadplegingen van de mobiliteitsactoren van alle horizonten konden de gemeenten al laten weten wat ze vinden van de voorgestelde opvolgingstabel, waarin de Good Move-acties, de doelstellingen ervan alsook de gemeentelijke doelstellingen zijn opgenomen. De acties van het actieplan voor Verkeersveiligheid zullen in die tabel, die nog in ontwikkeling is, worden ingeschreven en zullen regelmatig worden opgevolgd in het kader van de monitoring van het gewestelijke mobiliteitsplan.

- Actiefiche 1, Bijlage 1.

Actie 2: De uitvoering van het gewestelijke actieplan wordt regelmatig getoetst aan de vastgestelde indicatoren **PRIORITAIRE ACTIE**

De evaluatie van het plan verloopt via opvolging van 2 soorten indicatoren:

- **outputindicatoren:** aan elke actie, of althans de prioritaire acties, hangen doelstellingen vertaald in gekwantificeerde indicatoren vast, waarvan de ambities voor verwezenlijking tegen 2024 en 2030 integraal deel uitmaken van dit actieplan.
- **impactindicatoren,** de evolutie van de ongevallencijfers naar doelstelling "nul doden en zwaargewonden" in het verkeer: deze cijfers worden gedeeltelijk om de drie maanden vrijgegeven en jaarlijks voor de definitieve cijfers.

De dienst Planificatie van Brussel Mobiliteit zal tweemaal per jaar, of volgens de geplande termijnen voor de acties, contact opnemen met de aangeduide verantwoordelijken om een voortgangsverslag op te vragen in verband met de uitvoering van de acties waarvoor ze verantwoordelijk zijn.

Dat voortgangsverslag wordt 1 keer per jaar voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en tijdens de opvolgvergaderingen voor het Good Move-plan.

Wanneer de impact- en outputindicatoren niet in gunstige zin zouden evolueren, zal Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor het plan, op basis van het advies van de GMC de problematische acties herbekijken om de obstakels en oplossingspistes te identificeren.

- Actiefiche 2, Bijlage 2.

Actie 3: De burger en de institutionele partners worden geregeld op representatieve wijze geraadpleegd over het thema verkeersveiligheid

De zowel op gewestelijk als internationaal niveau ontwikkelde expertise op het vlak van verkeersveiligheid maakt het mogelijk om het beleid te sturen en acties te plannen. Het is echter noodzakelijk om die acties op een representatieve manier te kunnen toetsen aan de mening van de burgers. Geleidelijk een collectieve verkeersveiligheidscultuur tot stand brengen is enkel mogelijk wanneer wordt uitgegaan van de manier waarop burgers die zien en beleven.

De campagnes ter sensibilisering voor verkeersveiligheid gevoerd door Brussel Mobiliteit zullen worden geëvalueerd door representatieve burgerpanels. De informatie uit die raadpleging moet informatie opleveren over het maatschappelijke draagvlak voor het algemene beleid en voor specifieke acties. Die raadpleging omvat ook het evalueren van de acties en campagnes die bedoeld zijn om de gedragsverandering beter te begeleiden en efficiënter te maken.

Deze actie is in feite gelinkt aan actie 25 "Sensibiliseren voor de risico's verbonden aan grote killers"¹⁰ (blz.62).

Wat de institutionele partners betreft, zal de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie worden versterkt. De communicatie over de opvolging van het plan, en dus ook de opvolging van de indicatoren, zullen immers worden meegenomen in de weerkerende dossiers van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Zie actie 2 voor de details van dit deel van de raadpleging.

- Actiefiche 3, Bijlage 3.

¹⁰ "Grote killers van de weg" - zo worden de voornaamste oorzaken van doden en zwaargewonden op de weg genoemd. Het betreft het rijden onder invloed, de onaangepaste snelheid, het slecht/niet gebruiken van de beveiligingssystemen, de verstrooidheid/multiactiviteit, en de slechte zichtbaarheid.

Actie 4: Het parket en de politierechtbanken zijn in staat om de vastgestelde overtredingen te behandelen

De automatische en gedigitaliseerde behandeling van de verkeersboetes met behulp van het platform Crossborder Traffic¹¹ is vertaald in een stijging van het aantal vaststellingen en vervolgingen voor inbreuken op de verkeersregels. Dat veroorzaakt, in eerste instantie, een bijkomende administratieve werklast voor de politieparketten. De geleidelijke afschaffing van de quota's en tolerantie marges, die de trend is, zal een extra toename van het aantal vaststellingen met zich meebrengen. Om het hoofd te bieden aan de vermeerdering van het aantal te behandelen dossiers, moet er in bijkomende capaciteit worden voorzien op het niveau van het openbaar ministerie.

Uit de ervaring van andere steden weten we dat die piek van vastgestelde overtredingen meestal afneemt wanneer de weggebruikers zich bewust worden van het objectieve risico dat ze lopen om gecontroleerd te worden. Desalniettemin moet deze toename, ook al zou ze slechts tijdelijk zijn, worden beheerd. Dit geldt ook voor de geloofwaardigheid van de door de politie gevoerde controleacties.

Aldus is een van de hypothesen om met die uitdaging om te gaan, het creëren van een nationaal parket; dat zou centralisatie mogelijk maken van de behandeling en opvolging van de meeste verkeersboetes die het voorwerp vormen van een onmiddellijke inning of minnelijke schikking.

Deze actie moet samen met het federale niveau worden uitgevoerd in het kader van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het gaat overigens om een actie opgenomen in het nieuwe Federaal Actieplan voor Verkeersveiligheid.

Met het oog daarop moet Brussel Mobiliteit dus haar rol spelen als partner en facilitator. Ze moet de bevoorrechte gesprekspartner zijn voor het Gewest met het federale niveau en de andere gewesten, en zich vergewissen van ondersteuning en opheffing van eventuele barrières (onder meer op het vlak van regelgeving) bij de implementatie van dit project tot creatie.

- Actiefiche 4, Bijlage 4.

¹¹ Project voortvloeiend uit de implementatie van Europese Richtlijn 2015/413, die de identificatie van buitenlandse nummerplaten mogelijk maakt. De geïntegreerde politie en justitie hebben aan dit project een optimalisatie gekoppeld van het hele proces en van de stroom aan onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen op het vlak van circulatie. Die is gericht op het elimineren van de dubbele verzendingen van brieven, het reduceren van de administratieve werklast van politie, parket en politierechtbank, maar ook op het verbeteren van de verkeersveiligheid door justitie een totaalbeeld te geven van alle de door een persoon begane verkeersovertredingen.

Actie 5: Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en effectief op een gerichte en passende manier aangepakt. **PRIORITAIRE ACTIE**

Het gedrag van wegcriminelen heeft een zeer grote invloed op de levenskwaliteit van de burgers. Dergelijk crimineel gedrag, dat zich soms afspeelt midden in zeer dichtbevolkte wijken, vormt in combinatie met de verzwarende factor snelheid een belangrijk risico voor de burger.

Het probleem van straatraces of ander daarmee samenhangend gedrag moet eerder met streng politiewerk, te verzekeren via een 'algemeen' preventie- en veiligheidsbeleid, worden aangepakt dan met behulp van een mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

Tools zoals bewustmaking en infrastructuur hebben immers slechts een beperkt effect op dergelijke wegpiloten.

Het thema verkeerscriminaliteit, voor alle vervoerwijzen samen, moet dus meer aandacht krijgen om de politiezones in die strijd te ondersteunen. In dit verband zal Brussel Mobiliteit een reeks opiniepeilingen lanceren, georganiseerd op een wetenschappelijke en representatieve manier, om een correcte voorstelling van de fenomenen te hebben. De doelstelling bestaat erin een beeld te kunnen krijgen van, enerzijds, wat de burger als voornaamste criminele gedragingen in het verkeer identificeert, en anderzijds van de omvang van die fenomenen via een studie van zelfgerapporteerde gedragingen.

Deze gegevens zullen vervolgens naast die van de politie ter zake worden gelegd, om samen de beste actiemiddelen (sensibilisering, controles en sancties, en in ruimere mate, welke combinatie van deze twee elementen) te kunnen bepalen.

- Actiefiche 5, Bijlage 5.

Actie 6: Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt.

De verkeersfunctie, die nog te vaak als minderwaardig wordt gezien, moet worden versterkt en opgewaardeerd. Daarom is een goede opleiding in de algemene cursus van de politieagent waarin de uitdagingen en doelstellingen van verkeersveiligheid aan bod komen, evenals trainingen die specifiek op het rijden zijn gericht alsook op het belang van de aan de functie verbonden voorbeeldrol, essentieel om met de oude vooroordelen te breken. Deze opleidingen zouden moeten worden aangeboden in de loop van de carrière en door de agenten moeten kunnen worden gevaloriseerd.

Natuurlijk bestaan er de voortgezette opleidingen, die door de politieagenten daadwerkelijk worden gevolgd. De wetgeving betreffende het rijden is echter niet alleen veeleisend, maar ook heel veranderlijk, en de opleidingen dienen voortdurend te worden geactualiseerd en aangepast.

Er moet ook rekening worden gehouden met het operationele gezichtspunt van de politiediensten: het grote aantal te volgen opleidingen kan problemen inzake het beheer van de diensten veroorzaken door de afwezigheid van de collega's die deze opleidingen dienen te volgen. Het komt er dus op aan een evenwicht te vinden: specifieke opleidingen sterker promoten bij de agenten zonder evenwel de diensten in moeilijkheden te brengen, opdat ze daadwerkelijk zouden kunnen worden gevolgd.

Ten slotte gebeurt het ook dat de politiezones hun eigen interne trainer moeten opleiden om bepaalde vormingen te geven die momenteel in geen enkele politieschool worden aangeboden. Er moet worden gereflecteerd om te identificeren op welke manier Brussel Mobiliteit het plaatsvinden van die opleidingen in verband met verkeersveiligheid kan faciliteren.

- Actiefiche 6, Bijlage 6.

Beschikbaarheid van gegevens

Actie 7: Geogelocaliseerde maar anonieme statistische gegevens zijn beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor wegbeheerders om te voldoen aan hun verplichtingen op het vlak van het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur **PRIORITAIRE ACTIE**

Het beheer van de veiligheid van de wegeninfrastructuur vereist nauwkeurige informatie over aanrijdingen, de plaats waar ze zijn gebeurd, de betrokken gebruikers en de omstandigheden, wanneer die gekend zijn. In het kader van de identificaties van de OGZ's die momenteel worden opgelost, had Brussel Mobiliteit noch de gegevens, noch de capaciteit om ze te behandelen. Er werd een studiebureau aangesteld om dit onderzoek te verrichten. Er werden 101 ongevalgevoelige zones met prioriteit 1 of 2 geïdentificeerd. De OGZ's met prioriteit 1 - 30 in aantal - staan op het punt om te worden verholpen tegen 2022.

Er bestaat nu statistische informatie binnen Brussel Mobiliteit; ze is locatiegebaseerd en exploiteerbaar. De administratie heeft dus de mogelijkheid om zelf over te gaan tot de evaluatie en identificatie van de huidige ongevalgevoelige zones. De gevoelige aard van deze persoonsgegevens vereist echter dat ze anoniem worden gemaakt en dus in geaggregeerde vorm worden verspreid.

Brussel Mobiliteit zal, vanaf de nieuwe actualisering in 2022¹², om de twee jaar de ongevalgevoelige zones updaten en die update ter beschikking stellen van de gemeenten. Er zullen ook verschillende dashboards voor de monitoring van indicatoren, zoals de ernst van aanrijdingen, ter beschikking van de wegbeheerders worden gesteld.

De bijgewerkte kaart zal beschikbaar zijn op de GIS-site van Brussel Mobiliteit. Ook de oplossingen voor de ongevalgevoelige zones kunnen door iedereen worden opgevolgd.

- Actiefiche 7, Bijlage 7.

¹² Deze actualisering zal plaatsvinden zodra de momenteel reeds geïdentificeerde OGZ's met prioriteit 1 zijn behandeld, om te streven naar voortdurende verbetering in het verhelpen aan deze zones die aanleiding geven tot ongevallen.

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

Een degelijke verkeersveiligheidsstrategie vertrekt van correcte gegevens over aanrijdingen. Het is algemeen geweten dat minder ernstige aanrijdingen en valpartijen, vooral die waarbij kwetsbare weggebruikers betrokken zijn (voetgangers, fietsers, gebruikers van voortbewegingstoestellen, bromfietsers en motorrijders) te weinig worden geregistreerd.

Het Gewest beschikt al over een locatiegebaseerde tool voor het melden van infrastructuurproblemen, "Fix My Street" genaamd. Het idee is om aan de huidige categorieën een categorie 'aanrijdingen/valpartijen' toe te voegen. Weggebruikers kunnen op die manier melden waar een ongeval of valpartij heeft plaatsgevonden, dat niet door de politie werd vastgesteld en geregistreerd.

Voor meldingen via de applicatie *Fix My Street* worden momenteel tickets aangemaakt, gevolgd door een interventie op het terrein. Voor meldingen van aanrijdingen of valpartijen gebeurt dat niet.

Het doel is om de huidige gegevens aan te vullen, zodat een nauwkeuriger beeld kan worden bekomen van de plaatsen waarop vaak aanrijdingen gebeuren, vooral op plaatsen waar die anders niet of te weinig worden geregistreerd. Met die plaatsen kan vervolgens rekening worden gehouden bij de planning van maatregelen met betrekking tot de infrastructuur.

In een tweede fase zou het dan mogelijk zijn om, afhankelijk van de personele middelen waarover de wegbeheerders beschikken, het subjectieve onveiligheidsgevoel - d.w.z. zonder dat men noodzakelijkerwijs slachtoffer van een aanrijding is geweest - in kaart te brengen.

- Actiefiche 8, Bijlage 8.

Follow-up na een aanrijding

Actie 9: Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten) **PRIORITAIRE ACTIE**

Met het oog op het beheren van de veiligheid van de infrastructuur en het realiseren van een *nulvisie* is het van belang dat de beheerder snel reageert en de omstandigheden van ernstige ongevallen onderzoekt om te begrijpen welke factoren daarin een rol hebben gespeeld. Momenteel vinden dergelijke inspecties al plaats en worden ze uitgevoerd door de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit. Zo'n inspectie kan echter behoorlijk lang duren. Het kan bijvoorbeeld zijn dat er geen informatie over de omstandigheden voorhanden is of dat er onvoldoende mankracht is om onmiddellijk tijd vrij te maken voor het onderzoek, het opstellen van het verslag en het opvolgen van de aanbevelingen.

De post-aanrijdingsprocedure verloopt als volgt:

- Een verkeersveiligheidsinspectie uitvoeren op de plaats van fatale aanrijdingen;
- Daaruit mogelijke standaardscenario's afleiden;
- Op basis van de beschikbare gegevens bepalen of de infrastructuur rechtstreeks verantwoordelijk is en of ze, indien anders ingericht, de gevolgen van de aanrijding had kunnen helpen beperken. Dat kan worden vastgesteld tijdens een inspectie *ter plaatse*;
- Nagaan welke bewustmakings-, vormings- en/of controlemaatregelen ad hoc of globaal kunnen worden genomen om de eventuele gedragsfactoren die tot de aanrijding hebben geleid, te temperen;
- Aanbevelingen in verband met de infrastructuur uitvoeren volgens een versnelde procedure.

Om de termijnen korter te maken en deze procedure te automatiseren:

- moet een automatische procedure worden opgezet om geanonimiseerde informatie over dodelijke aanrijdingen uit te wisselen tussen de politiezones en Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur;
- Er moet een procedure worden opgesteld om de verslagen ook naar de gemeentelijke beheerders door te sturen.

- Actiefiche 9, Bijlage 9.

Actie 10: Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding

Volgens de 'Vision Zero'-logica moet bij een aanrijding de fout door het systeem worden opgevangen. Deze zorg voor de slachtoffers van ongevallen die lichamelijke letsels hebben veroorzaakt, alsook voor hun naasten moet beter en moet worden gelijkgeschakeld tussen de verschillende politiezones en gemeenten.

In het actieplan 2011-2020 werden alle weggebruikers aangemoedigd om een "EHBO-cursus" te volgen. Die is voortaan verplicht voor het verkrijgen van een rijbewijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op de volgende punten is echter nog verdere actie nodig:

- Opvang en emotionele ondersteuning van slachtoffers en hun familieleden;
- Begeleiding bij het brengen van slecht nieuws;
- Ondersteuning bij de verschillende procedures: afstemming/ontwikkeling van de opvang en de follow-up van slachtoffers en hun naasten binnen het Gewest;
- Verwijzing naar gespecialiseerde instanties: hulp en rechtsbijstand.

Deze actie is opgenomen in het interfederale plan verkeersveiligheid, dat voorziet in reflectie van de verschillende gewesten ter zake.

In dit kader zou het nuttig kunnen zijn de volgende fasen te doorlopen om een doeltreffende begeleiding te ontwikkelen voor verkeersslachtoffers en hun naasten:

- Een intergewestelijke en internationale *benchmarking* maken van wat doeltreffend is en courant wordt toegepast;
- De aan te reiken begeleidingstypes (medisch, psychologisch, economisch, administratief, juridisch, enz.) en de actoren van deze verschillende luiken (administratie, vzw, enz.?) definiëren;
- Een "minimale gemeenschappelijke basis" definiëren voor de begeleiding in de drie gewesten;
- Deze soorten begeleiding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organiseren na identificatie van de piloten, de partners, de budgettaire behoeften en de nood aan medewerkers.

- Actiefiche 10, Bijlage 10.

Actie 11: Recidivisten worden geïdentificeerd en op gerichte wijze opgevolgd

De impact van recidivisten bij overtredingen (snelheidsovertredingen, rood licht, ...) wordt bepaald om de follow-up van de overtreeders doelgerichter en doeltreffender te maken.

Het parket kan vandaag alternatieve straffen opleggen. Om het beroep op dit type straf te optimaliseren, zou het nuttig zijn een stand van zaken op te stellen van het bestaande aanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook de remmen op dit type aanpak, dat nochtans sterk is gewaardeerd door het parket en in het verleden zijn doeltreffendheid heeft bewezen, te identificeren

De materie alternatieve straffen ligt op de grens tussen de gewestelijke en federale bevoegdheden. Deze actie is ook opgenomen in het interfederale plan voor verkeersveiligheid. De besprekingen moeten worden gevoerd tussen de gewesten en dienen de acties te voeden die vervolgens zullen worden ondernomen door Brussel Mobiliteit voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De educatieve straffen van hun kant, reeds gepland en gebruikt in sensibiliseringsstages zoals bij specifieke sancties voor recidivisten, vormen het voorwerp van een reflectie bij actie 26.

- Actiefiche 11, Bijlage 11.

Actie 12: Nieuwe straffen ontwikkelen

We stellen vast dat sommige politiezones steeds vaker voertuigen van overtreeders in beslag nemen. Deze inbeslagname van voertuigen kan een goede oplossing zijn, ook al vereist ze dat aan meerdere voorwaarden wordt voldaan om toepasbaar te zijn (bijkomend werk gevraagd aan de agenten die *de facto* afwezig zijn van het terrein, noodzaak om te beschikken over een of meer gemeentelijke terreinen of parken om er de betreffende voertuigen te plaatsen, enz.).

Deze praktijk zou het voorwerp moeten vormen van monitoring en uitwisseling van ervaringen om de politiezones te helpen er zoveel mogelijk een beroep op te doen. Andere actoren of burgers dringen aan op de invoering van een puntenrijbewijs. Ook wat dat betreft, is er een uitgebreide analyse nodig.

Ten slotte kan er ook in andere sancties worden voorzien. Ze vergen echter overleg tussen de verschillende professionals en actoren van het controle-sanctiebeleid, om hun haalbaarheid, relatieve doeltreffendheid en zin ten aanzien van de burger te bespreken.

Deze actie is opgenomen in het interfederale plan voor verkeersveiligheid. De besprekingen in dit kader moeten worden gevoerd tussen de gewesten en dienen de acties te voeden die vervolgens zullen worden ondernomen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- Actiefiche 12, Bijlage 12.

Steun voor de verantwoordelijken en partners

Actie 13: Het gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het gewest geeft de gemeenten de mogelijkheid om aan te sluiten bij opdrachten via een aankoopcentrale (studies, werken (levering en installatie)) **PRIORITAIRE ACTIE**

De uitvoering van het actieplan en de verwezenlijking van de doelstellingen zijn afhankelijk van de inspanningen van de partners. Die inspanningen moeten blijvend worden ondersteund, met zowel financiële als personele middelen, en moeten worden bestendigd.

Sinds meerdere jaren verleent Brussel Mobiliteit investeringssubsidies aan de politiezones (aankoop van materieel) alsook aan de gemeenten, voor de implementatie van infrastructuur die de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen verbeteren. Brussel Mobiliteit wenst de reikwijdte van deze ondersteuning van de werking van gemeenten en politiezones te handhaven en te vergroten, via de aanwerving van personeel dat specifiek voor de verkeersveiligheid is ingezet.

Er moet ook meer logistieke steun komen voor de gemeenten, door de openstelling van opdrachten via een aankoopcentrale, waarbij de gemeenten kunnen aansluiten. Een eerste initiatief van die aard werd al in 2020, door Brussel Mobiliteit, opgestart, met de openstelling van de opdracht voor de aankoop van palen en radars - zowel repressieve als preventieve - voor de gemeenten. De openstelling van de gewestelijke opdrachten voor de gemeenten, waarvan de laatstgenoemde kunnen gebruikmaken met hun budgetten, zal kunnen worden gepland ter gelegenheid van de verlenging van gewestelijke opdrachten. Dit is een *win-win*, realiseerbaar zonder dat de werklast voor de diensten van het Gewest groter wordt.

- Actiefiche 13, Bijlage 13.

2 SAFE Speed

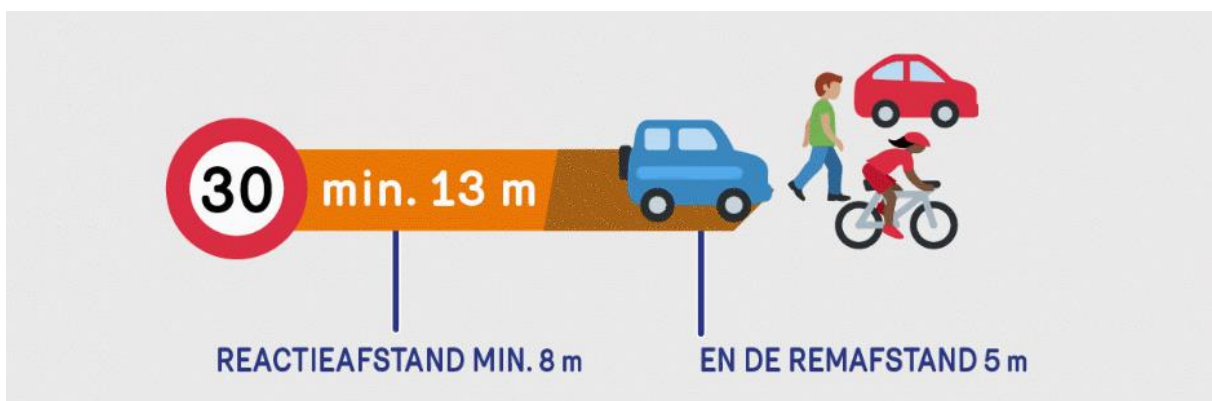
Waarom?

Hoe hoger de snelheid van een voertuig, hoe langer de rem- en de stopafstand, en hoe groter de impact van (zelfs minieme) fouten. Het is dus essentieel zich te concentreren op de snelheid om de straten veiliger te maken.

Meer dan 40% van de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarbij auto's zijn betrokken, hebben betrekking op een motorvoertuig. Dat cijfer komt overeen met de internationale literatuur en de snelheidsregistraties, waaruit blijkt dat snelheid een doorslaggevende rol speelt wat de oorzaken van ongevallen betreft.

Het is fysiek onmogelijk voor een rijdend voertuig om volledig tot stilstand te komen zodra de bestuurder een obstakel detecteert. Het is geweten dat de rijsnelheid een belangrijke invloed heeft op de rem- en stopafstanden en dus op het al dan niet voorkomen van een aanrijding.

Een beetje trager rijden geeft de bestuurder al meer tijd om te reageren op onverwachte gebeurtenissen of fouten van andere weggebruikers, vooral in stedelijke gebieden en op plaatsen waar verschillende soorten weggebruikers tegelijk aanwezig zijn.



De overlevingskansen van een voetganger bij een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig nemen drastisch af met de snelheid, die kan worden gemeten met de vergelijking $E=mv^2/2$, dit

is de verhouding tussen de botskracht (E), de massa van het voertuig (m) en de botssnelheid (v). De snelheid, die in deze formule wordt gekwadrateerd, is dus een belangrijke factor.



Aangezien +/- 45% van de doden en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voetgangers zijn, kan worden geconcludeerd dat, aangezien de snelheid van invloed is op zowel het risico op een ongeval als de ernst ervan, het beheersen en verlagen van de snelheden belangrijke uitdagingen zijn om de tegen 2030 vastgelegde gewestelijke doelstellingen te bereiken.

De uitdagingen op het vlak van snelheid waarmee het gewest momenteel te maken heeft, zijn van uiteenlopende aard. In het kader van Stad 30 is het belangrijk om erop toe te zien dat de maatregel een goed maatschappelijk draagvlak heeft. Om zo'n draagvlak te creëren, moet er specifiek worden ingezet op bewustmaking en vorming.

De maatregel wordt tegelijk ondersteund door controle en sanctie, waarbij de nieuwste technologieën worden ingezet. Ook hier is het van belang om zo goed mogelijk te communiceren, zodat straffen worden vermeden en controles worden aanvaard als een noodzakelijke maatregel die uitsluitend tot doel heeft het aantal slachtoffers te verminderen en een leefbare stad te creëren.

Ook de infrastructuur moet mee bijdragen aan een leefbare stad voor zo veel mogelijk gebruikers. Wat snelheidsovertreders (o.a. straatraces en recidivisme) betreft, heeft die infrastructuur helaas zijn grenzen. Om dergelijk gedrag tegen te gaan, is een strengere strafrechtelijke aanpak nodig.

Tot slot kunnen er naast financiële sancties ook nog andere straffen worden opgelegd: leerstraffen, inbeslagname van het voertuig enz. De toepassing van die alternatieve straffen moet verder worden ontwikkeld, aangezien ze, naast alle andere instrumenten in het arsenaal van maatregelen om overdreven snelheid en delinquente gedragingen tegen te gaan, hun nut hebben bewezen

Die snelheidsbeperkende maatregelen spelen evenwel niet alleen op het niveau van de gemeente, de politiezone of het gewest. Sommige snelheidsvraagstukken komen ook aan bod in besprekingen en besluiten op Europees niveau, meer bepaald wat betreft voertuigen en

verplichte verkeersveiligheidsuitrusting (bijv. dodehoeksystemen, standaard intelligente snelheidsaanpassing (ISA, Intelligent Speed Adaptation), enz.) of op federaal niveau met de invoering van oplossingen om de werklust voor de parketten en de verkeersrechtbanken te verlichten door die te versterken of bepaalde procedures te automatiseren (bijv. met het Crossborder Traffic-systeem).

Die drie niveaus - Europees, federaal en gewestelijk - werken nu ook samen toe naar een nultolerantie voor verkeersovertredingen.

Tijdens de workshops die aan de opstelling van dit plan voorafgingen, werden de volgende belangrijke thema's en acties naar voren geschoven:

1. Nultolerantie (uniform toe te passen in de verschillende politiezones);
2. Meer controles: meer politie op straat (met inbegrip van de buurtpolitie te voet en op de fiets) en meer camera's, zodat het subjectieve en reële risico om 'betrap't te worden ("pakkans"), groter wordt;
3. Vervolging van alle overtredingen;
4. 'Preventieve' controle-instrumenten (type alcoholslot, intelligente snelheidsaanpassing enz.) worden bestudeerd en getest;
5. De verkeersdiensten opwaarderen om ze aantrekkelijker te maken binnen de Politie ;
6. Rekening houden met het gevoel van onveiligheid;
7. Recidivisten strenger bestraffen en beter opvolgen;
8. De fietsbrigades worden sterk gewaardeerd en als doeltreffend beschouwd. Hun ontwikkeling moet in kracht toenemen opdat ze actief zouden zijn op het hele grondgebied van het Gewest; *Community policing*¹³: concept waarin de politie dicht bij de bevolking staat, om te luisteren naar haar behoeften, problemen en verwachtingen;
9. Het belang van de snelheidsbeperkingen herhalen en uitleggen aan alle weggebruikers, met inbegrip van de publieke operatoren;

¹³'Community policing' of gemeenschapsgerichte politiezorg berust op 5 pijlers: afleggen van verantwoording, *empowerment*, partnerschap, externe oriëntering en probleemoplossend werken.

Actie 14: De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd **PRIORITAIRE ACTIE**

Tijdens de workshops is versterking van de controles naar voren gekomen als "prioritaire actie" in de strijd tegen overdreven of onaangepaste snelheid. Behalve het feit dat ze de verzwarende factor is in geval van een aanrijding, veroorzaakt onaangepaste snelheid ook een hele reeks ongemakken (lawaaï, stress, subjectieve (en objectieve) onveiligheid) en is ze als dusdanig een factor die de leefomstandigheden in de stad doet verslechteren.

Sinds tal van jaren installeert Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de politiezones en het parket, controleradars betreffende snelheid en negeren van rood licht op de gewestwegen. In 2018 heeft het Gewest de eerste trajectcontrole geïnstalleerd op zijn grondgebied. In 2020 heeft Brussel Mobiliteit haar plan voor de uitrol van snelheidscontroleradars uitgevoerd. Dit plan analyseert alle gewestwegen waarvoor klachten van omwonenden of verzoeken van de politie werden ontvangen. De gehanteerde snelheden worden erin geobjectieerd en, als er geen inrichtingen mogelijk zijn, worden er radars voorgesteld, waarbij aan de sites voorrang wordt gegeven onder meer op basis van de omvang van het exces of de aanwezigheid van scholen.

Bovenop de vaste controles doen de politiezones heel wat mobiele controles en installeren ze, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, elke week lidars op alle wegen van het Gewest. Dit arsenaal van zichtbare en onzichtbare controles heeft het reeds mogelijk gemaakt de gehanteerde snelheden te doen dalen.

Het Mobiliteitscentrum en de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit monitoren de gehanteerde snelheden onder meer om de doeltreffendheid van de geïmplementeerde tools te evalueren, hun gebruik bij te sturen of nieuwe uit te rusten sites voor te stellen.

Opdat de controles vruchten zouden afwerpen, is het echter nodig dat de integrale keten controle-sanctie functioneert. Daarom heeft het Brussels Gewest, naar het voorbeeld van de andere twee gewesten, beslist tot de creatie van een Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC) voor de boetes. Dat maakt het mogelijk de politiezones te ontlasten, die dan meer politieagenten op het terrein kunnen zetten.

De doelstelling verbonden aan de acties voortvloeiend uit actie 14 bestaat erin het reële en waargenomen risico om "te worden betrapt" (pakkans) te verhogen, opdat het aantal overtredingen en dus ook het aantal pv's zouden afnemen.

- Actiefiche 14, Bijlage 14.

Actie 15: Een strikt en homogeen sanctiebeleid tussen de politiezones voeren

Deze actie is als heel belangrijk genoteerd door de deelnemers aan de verschillende workshops waaraan politie, verenigingen, gemeentelijke en gewestelijke administraties gezamenlijk deelnamen.

In het geval van de snelheidscontrole gaat het erom geen tolerantie­marge meer toe te passen bij de controles. Immers, behalve de zogenaamde "technische" marge van 6 km/u toegevoegd aan de werkelijk gemeten snelheid, wordt er in bepaalde gevallen een tolerantie bijgevoegd om verzadiging van de controle-sanctieketen te vermijden. Daarom heeft het Gewest een Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC) gecreëerd en heeft het federale niveau het platform Crossborder Traffic ontwikkeld, dat tot doel heeft de opvolging van de boetes te automatiseren. De bottleneck bevindt zich momenteel op het niveau van het parket en de politierechtbanken. De minister van Justitie stelt voor om een nationale verkeersrechtbank te creëren om de lokale parketten te ontlasten en de toepassing van nultolerantie onder meer op het vlak van snelheid te verzekeren.

Op het Brusselse niveau is het van belang te identificeren hoe, en binnen welke termijnen, de nultolerantie moet worden geïmplementeerd voor alle snelheidsovertredingen maar ook voor alle overtredingen die een impact zouden hebben op de verkeersveiligheid.

- Actiefiche 15, Bijlage 15.

Actie 16: Communiceren over de controles, de reden en de plaatsen van de controles

Opdat een maatregel zou worden aanvaard, moet hij worden begrepen.

Er zijn vele betrokkenen die kunnen communiceren over het onderwerp controles (gewesten, parket, politiezones, politieagenten op het terrein, gemeenten, verenigingen, ...).

Om onze doelstelling vermindering van het aantal slachtoffers te bereiken, is het belangrijk eensluidend te communiceren over de gevolgen van de overtredingen, het belang van de snelheidsbeperkingen ten aanzien van alle weggebruikers te herhalen en toe te lichten, opdat de controles zouden worden aanvaard als zijnde een noodzakelijke maatregel die enkel is bedoeld om het aantal slachtoffers te reduceren en de Stad rustiger te maken.

Het is ook nodig te handelen in aanvulling op de acties tot sensibilisering voor verkeersrisico's en verkeersveiligheid ondernomen door Brussel Mobiliteit. Acties zonder welke de zin van de norm moeilijk kan worden ingezien; sensibilisering, het "waarom" is immers complementair aan, en onlosmakelijk verbonden met het luik controle en sanctie met betrekking tot de norm.

Regelmatige communicatie omtrent de uitgevoerde controles maakt het mogelijk de gewaarwording van "het risico te worden betrapt" (pakkans) te versterken en daarmee samenhangend de sancties te vermijden.

- Actiefiche 16, Bijlage 16.

3 SAFE Street

Straten zijn plaatsen waar mensen wonen, praten, spelen, wandelen en elkaar ontmoeten. Ze geven mee vorm aan de identiteit van een wijk. Straten maken het bovendien mogelijk om je met verschillende vervoermiddelen te verplaatsen volgens het principe STOP¹⁴ opgenomen in Good Move.

Bij de inrichting van straten en openbare ruimten moet met al die verschillende functies rekening worden gehouden én ze moeten op een veilige en comfortabele manier worden gecombineerd. Het veilig maken van de openbare ruimte betekent dus zorgen voor veilige verplaatsingsomstandigheden voor alle vervoerswijzen en gebruikers (voetgangers, fietsers, gebruikers van nieuwe voortbewegingstoestellen, motorrijders, automobilisten en anderen). Dat kan door middel van een veilige en ook hoogwaardige infrastructuur, die niet alleen het verkeer, maar ook het plaatselijke leven tot ontplooiing laat komen. In die openbare ruimte moet de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op een faire manier worden verdeeld tussen de gebruikers van het vervoerssysteem en de bewoners.

De infrastructuur kan, wanneer die niet veilig is of slecht wordt onderhouden, een rechtstreekse oorzaak van een aanrijding zijn; denk bijvoorbeeld aan putten in de weg, te weinig grip enz. die verlies van controle over het voertuig, valpartijen van tweewielers, voetgangers enz. kunnen veroorzaken. De infrastructuur kan ook onrechtstreeks betrokken zijn, wanneer er bijvoorbeeld een discrepantie bestaat tussen het beeld dat die uitstraalt en het gedrag dat van de gebruikers wordt verwacht. Een lange, rechte straat met aan weerszijden parkeergelegenheid kan automobilisten er immers toe aanzetten sneller te rijden dan een minder rechte weg, die zo werd ingericht dat die een mix van lokale functies in de hand werkt door middel van voorpleinen, zigzagbochten en beplanting.

Het ontwerp van de infrastructuur moet daarom leesbaar zijn en een duidelijke boodschap overbrengen aan de gebruikers. Het moet hen bijvoorbeeld informeren over hun plaats op de weg, de juiste rijsnelheid, hoe voorzichtig ze moeten zijn enz. Het moet ook mogelijk zijn om, naargelang de aard en de categorie van de weg, ruimtes te gebruiken voor andere activiteiten dan alleen maar zich verplaatsen in de openbare ruimte. De infrastructuur moet het dus mogelijk maken om de straat veilig te maken als een plaats voor multimodaal verkeer en als een plaats voor het buurtleven.

Zonder noodzakelijkerwijs de 'oorzaak' van de aanrijding te zijn, kan de infrastructuur ook mee de gevolgen van de aanrijding helpen beperken door eventuele fouten van gebruikers op te vangen. Het begrip SAFE STREET overspant daarom verschillende benaderingen:

¹⁴ Principe dat hiërarchisering van de verschillende vervoerswijzen invoert in de manier om de Stad te bedenken en in te richten, en ze promoot in deze volgorde: voetgangers, fietsen en actieve micromobiliteit (steps, skateboard, rollers, eenwielers, enz., openbaar vervoer, collectief privévervoer (taxi, deelauto's, carpooling) en ten slotte, individueel privévervoer.

- De 'self explaining road', die zich zoveel mogelijk aanpast aan de context en die de juiste informatie geeft aan de gebruikers, zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen aan de omstandigheden;
- Een infrastructuur die fouten opvangt, "the forgiving road" (cf. SAFE SYSTEM), en dus de gevolgen ervan voor de slachtoffers en, in ruimere zin, voor de samenleving beperkt;
- Het begrip 'verblijf', volgens hetwelk de straat niet alleen de plaats is voor (functionele) verplaatsingen, maar ook een plaats waar het buurtleven zich afspeelt, in het bijzonder in de wijken.

De inrichting van de weg moet de verschillende gebruikers in staat stellen te begrijpen welk gedrag er van hen wordt verwacht. De verkeersomgeving moet eenvoudig te ontcijferen zijn, moet de hoeveelheid benodigde informatie beperken en de werking van kruispunten en potentiële conflictgebieden verduidelijken. Een begrijpelijk ontwerp zal dus het nemen van risico's of rij- en/of beoordelingsfouten verminderen. De dichte stedelijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een grote verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden en activiteiten in de openbare ruimte, vereist ook dat er rekening wordt gehouden met de interacties tussen gebruikers.

Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de beheerders om al het mogelijke te doen (middelenverbintenis) om te voorkomen dat hun infrastructuur een ernstige aanrijding veroorzaakt, of om de gevolgen van een eventuele aanrijding tot een minimum te beperken. Een intrinsiek veilige inrichting moet uiteraard het doel zijn wanneer wegen van gevel tot gevel worden heraangelegd, maar kleinere ingrepen kunnen al een groot verschil maken om die doelstelling te bereiken. Sinds 2013 maakt de procedure "verkeersveiligheidsaudit" het mogelijk de verbetering van de infrastructuur op gewestwegen te begeleiden. De aanwerving, via subsidies, op het gemeentelijke niveau van een medewerker die zich wijdt aan verkeersveiligheid, zou het mogelijk maken deze verkeersveiligheidsonderzoeken ook inzake projecten op gemeentelijke wegen te realiseren. Er zullen ook opleidingen van auditors worden gepland.

Actie 17: De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en gepland, en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie **PRIORITAIRE ACTIE**

Ongevalgevoelige zones (OGZ's) zijn zones (kruispunten, weggedeelten) waar ongevallen zich in abnormale mate concentreren. Ze worden geïdentificeerd op basis van een kaart van ongevallen (alle vervoerswijzen samen) met lichamelijke letsels tot gevolg.

Een eerste studie van OGZ's is beschikbaar voor de periode van 2010 tot en met 2013. Een regelmatig update van de OGZ's is een must gezien de voortdurende verandering van de infrastructuur en van het gebruik ervan (beveiliging, wijzigingen, nieuwigheden ...). In de 448 OGZ's die in de loop van de vier jaar van deze studie werden geïdentificeerd, vielen gemiddeld 7 doden, 30 zwaargewonden en 660 lichtgewonden per jaar.

Om een voortdurend beheer van de veiligheid van de wegeninfrastructuur te garanderen, is het belangrijk om regelmatig zo'n kaart op te stellen over meerdere jaren. Op die manier is het mogelijk om die ongevallen op te sporen die gelinkt zijn aan een bepaalde plaats en dus verband houden met een waarschijnlijk falende infrastructuur.

Het aanreiken van oplossingen voor de huidige en toekomstige OGZ's moet een regelmatige procedure worden die een planning, de benodigde financiële middelen (budgetten) en personele middelen omvat, zowel voor OGZ's op gewestwegen als voor OGZ's op gemeentewegen.

In de eerste studie van 2014 lag de ongevallendrempel om een plaats als ongevalgevoelige zone te beschouwen op 12 letselongevallen over de 4 studiejaar. Door de ongevalgevoelige zones op regelmatige basis op te sporen, zal het op termijn mogelijk zijn de gewestelijke eis te "verstrengen" door het minimumaantal ongevallen geleidelijk te verlagen.

De 30 prioritaire OGZ's die in 2014 werden geïdentificeerd, werden in 2019 voor het eerst door Brussel Mobiliteit geëvalueerd. We stellen vast dat in de OGZ's waar zelfs maar gedeeltelijk of een lichte ingreep werd uitgevoerd, het aantal ongevallen of de ernst ervan, of beide, aanzienlijk is gedaald. Ongeacht het interventieniveau is het van cruciaal belang om zo snel mogelijk in te grijpen zodra de OGZ's werden geïdentificeerd en als prioritair werden aangemerkt.

Begin 2022 zal een nieuwe kaart van de ongevalgevoelige zones, bijgewerkt met de meest recente gegevens, ter beschikking worden gesteld van de wegbeheerders. Die zal om de twee jaar een update krijgen en worden verspreid. De beheerders kunnen op basis daarvan de prioriteit van studies en interventies bepalen.

Hoewel het identificeren van de ongevalgevoelige zones op basis van statistieken onafhankelijk van de wegbeheerders gebeurt, zijn de prioritering en planning van hun oplossing niet mogelijk zonder overleg en samenwerking tussen alle beheerders. Ook moeten de beheerders regelmatig toezicht houden op de uitvoering. Het regelmatig uitwisselen van praktijken, moeilijkheden alsook implementaties zal ook helpen om het thema op ieders agenda te houden.

- Actiefiche 17, Bijlage 17.

Actie 18: Stad 30, de wegen met 30 km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken **PRIORITAIRE ACTIE**

Stad 30 werd op 1 januari 2021 uitgerold in de hele agglomeratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Terwijl de uitvoering op regelgevingsniveau betrekkelijk gemakkelijk en snel verliep en voornamelijk tot stand kwam dankzij een duidelijke politieke wil, vergt de praktische uitvoering, waarmee in de periode 2020-2021 gedeeltelijk werd begonnen, veelvuldig overleg, *waardoor* er meer middelen en meer tijd nodig zijn om veranderingen op het terrein teweeg te brengen.

De verdere aanpassing van de infrastructuur is dan ook een onmisbare stap om:

- De risico's te beheersen (in uitvoering) die alle gebruikers lopen op wegen (of weggedeelten) waarvoor de beheerders een uitzonderingsregeling hebben ingesteld die verkeer tegen 50 of 70 km/u toestaat;
- De norm geloofwaardig te maken (in uitvoering), voor alle gebruikers die zich verplaatsen op wegen waarvoor de snelheid werd teruggebracht tot 30 km/u, ook al is omwille van hun profiel, het verkeersvolume of de aard van het verkeer de overschakeling naar 30 km/u niet onmiddellijk duidelijk;
- De snelheid te beperken op de zogenaamde 'buurtwegen' die op zich al verkeersluwer zijn, maar waarvoor nog verbeteringen mogelijk zijn om te zorgen voor de rust die van dergelijke wegen wordt verwacht, en waar meer plaats is voor het buurtleven ;
- De handhaving van de snelheidsbeperking van 30 km/h op wegen of weggedeelten waar een snelheidsbeperking van 50 km/h geldt.

- Actiefiche 18, Bijlage 18.

Actie 19: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken (naar voren gekomen in de workshop) **PRIORITAIRE ACTIE**

Oversteekplaatsen zijn de zwakke schakel in voetgangersnetwerken, of het nu gaat om doorsteekplaatsen of oversteekplaatsen op kruispunten en los van het feit of ze wel of niet verkeerslichtgeregeld zijn.

Aan die oversteekplaatsen alleen raken per jaar zo'n 46 voetgangers dodelijk gewond of zwaargewond.

Bij voetgangersoversteekplaatsen die niet met verkeerslichten worden geregeld, speelt de aanwezigheid van een zichtbarrière een rol bij 45% van de ongevallen met overstekende voetgangers. Wat de zogenaamde 'vaste' zichtbaarheid betreft, verbiedt de regelgeving momenteel weliswaar de aanleg van voorzieningen die geen rekening houden met de voor de zichtbaarheid noodzakelijke afstand tot geparkeerde voertuigen, maar toch wordt vastgesteld dat het instellen van de verplichte parkeerafstand bij 'oude' voorzieningen slechts langzaam op gang komt. Tegelijkertijd zijn er nog steeds situaties waarbij voetgangers aan niet verkeerslichtgeregelde oversteekplaatsen door stilstaande voertuigen worden afgeschermd waardoor ze dus niet goed zichtbaar zijn in het verkeer, ook al lijkt dat steeds minder het geval te zijn.

Aan verkeerslichtgeregelde oversteekplaatsen zijn er dan weer meer afslaande bestuurders die een aanrijding veroorzaken. Om te verhelpen aan dit soort van conflicten, bestaan er "conflictloze kruispunten"¹⁵, zelfs ook "integraal groene" kruispunten¹⁶. Niettemin kan dit type van oplossingen slechts in bepaalde specifieke gevallen worden aangewend en negatieve gevolgen met zich meebrengen (te lange wachttijd voor de voetgangers, ongeduld en nemen van risico's, enz.). Het mag dus niet worden veralgemeend.

Ook haltes van het openbaar vervoer spelen een belangrijke rol bij het aantal aanrijdingen op dit soort oversteekplaatsen (+/-30%), waarbij voetgangers meer risico's nemen om de naderende bus of tram te halen.

Hoe breder een kruispunt is, hoe meer voetgangers - en vooral de meest kwetsbare (bejaarde voetgangers, kinderen enz.) - worden blootgesteld aan de risico's op aanrijdingen, onder meer degene die verband houden met mobiele zichtbarrières en het niet opnemen van informatie bij de bestuurders tijdens het manoeuvreren. Hoe breder een kruispunt is, hoe hoger bovendien de nadersnelheid is en hoe meer het wandelen en het wachten aan de verkeerslichten moeten worden beperkt voor voetgangers, die zich in de best mogelijke

¹⁵ Intersectie zodanig ontworpen dat de meest kwetsbare weggebruikers tijdens de fasen van groen licht het traject van de gemotoriseerde voertuigen niet kruisen.

¹⁶ Kruispunt zodanig ontworpen dat conflicten tussen weggebruikers, onder andere voetgangers en afslaande voertuigen, worden vermeden. Het principe bestaat erin dat de lichten groen zijn voor alle voetgangers op het kruispunt. Wanneer die lichten op rood springen, krijgt een van de assen van het kruispunt groen. Daarna springen opnieuw alle voetgangerslichten op groen, en vervolgens krijgt uiteindelijk de as van het kruispunt die loodrecht staat op de andere, groen. Aldus kunnen, als iedereen de signalisaties respecteert, voetgangers en voertuigen nooit in conflict komen met elkaar, vermits ze steeds worden gescheiden.

omstandigheden moeten kunnen verplaatsen, anders zullen ze die beperkingen maar moeilijk 'aanvaarden'.

Tegelijkertijd, en hoewel de infrastructuur op gewestelijk niveau vorm begint te krijgen, zijn oversteekplaatsen, vooral op kruispunten, altijd de zwakke schakel in de fietsnetwerken. Voor fietsers zijn kruispunten in het algemeen even problematisch als voor voetgangers, met een hoog risico op conflicten met afslaande automobilisten en op het moment dat ze weer de weg oprijden. Ieder jaar raken aan kruispunten gemiddeld 22 fietsers dodelijk gewond of zwaargewond. Gelet op de forse toename van het aantal fietsers in Brussel, en zonder interventie, mogen we dus verwachten dat dit aantal nog zal toenemen. Ook hier spelen de zichtomstandigheden een grote rol, evenals de compactheid van het kruispunt en de snelheidsbeperkingen voor alle bestuurders.

Ten slotte worden op kruispunten per jaar gemiddeld 32 bestuurders van gemotoriseerde tweewielers dodelijk geraakt of zwaar verwond. Het gaat onder meer om valpartijen bij het veranderen van rijrichting met onaangepaste snelheid, het niet verlenen van voorrang door bestuurders, vooral wanneer ze te snel rijden en/of de zichtomstandigheden slecht zijn, bijvoorbeeld bij files die een mobiele zichtbaarheidsbarrière vormen. Die voornaamste oorzaken van aanrijdingen tonen aan hoe belangrijk het is om de snelheid bij het naderen en op kruispunten te beperken en hoe noodzakelijk het is te zorgen voor een goed zicht tussen alle bestuurders, zodat beter op bewegingen kan worden geanticipeerd.

- Actiefiche 19, Bijlage 19.

Actie 20: De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt (workshop) **PRIORITAIRE ACTIE**

Terwijl 5% van de aanrijdingen plaatsvindt binnen de schoolomgeving, gebeurt 77% van de aanrijdingen in de perifere zone rond de schoolinstellingen (*Themadossier verkeersveiligheid nr. 17 'Kinderen', Vias institute*). De veiligheid van de kinderen moet dus niet alleen binnen een straal van enkele meters rond het schoolgebouw worden gegarandeerd, maar ook daarbuiten. Vanuit dit oogpunt zijn de wegen naar school van het grootste belang voor de veiligheid van de kinderen en voor de ontwikkeling van hun autonomie, ongeacht de manier waarop ze zich verplaatsen.

De school is een plaats van leven en uitwisselingen binnen de wijk en vertegenwoordigt dus een beveiligingsuitdaging van het grootste belang.

In de onmiddellijke omgeving van de school wordt vandaag gemikt op een gemengd gebruik, zeker op verkeersluwe wegen, met bijvoorbeeld de inrichting van een schoolstraat, een ontmoetingszone of de tijdelijke afsluiting van straten voor schoolactiviteiten. Die oplossingen kunnen het aantal ongevallen in de schoolomgeving doen dalen, maar zijn vaak erg beperkt in ruimte en zijn min of meer tijdelijk. Dergelijke oplossingen moeten ook op grotere schaal worden bestudeerd, bijv. op buurtniveau, om na te gaan of het ongevallencijfer in de ruimere omgeving rond de betrokken school niet nadelig wordt beïnvloed.

Waar dit soort oplossingen kan worden toegepast, is het uiteraard van essentieel belang dat de schoolomgeving en de zichtbaarheid ervan goed 'leesbaar' zijn, vooral op grote wegen en ten aanzien van niet-buurtbewoners, zodat alle bestuurders het bijzondere karakter van de omgeving begrijpen en hun rijgedrag daaraan aanpassen.

Met uitzondering van de schoolomgevingen langs wegen met een uitzonderingsregeling (50 km/u of meer), heeft de omschakeling naar Stad 30 voor gevolg dat de materialisering van de schoolomgeving door middel van zoneborden verloren is gegaan. Er moeten dus oplossingen worden gevonden om deze verminderde zichtbaarheid te compenseren, vooral wanneer de functie van het schoolgebouw niet meteen duidelijk is. Vooral in ons gewest is die intrinsieke zichtbaarheid belangrijk, aangezien er heel veel scholen zijn - en er nog nieuwe bij komen - en er ook veel industriële, bedrijfs- of zelfs kerkgebouwen een nieuwe bestemming als schoolgebouw krijgen.

Rond de schoolomgeving moet het veilig maken van wegen en kruispunten waar schoolkinderen passeren op een ambitieuzere manier worden aangepakt, waarbij ook de stopplaatsen van bussen of trams rondom de scholen worden meegenomen. In de verkeersongevallenstatistieken is immers jammer genoeg duidelijk het effect van verplaatsingen van en naar school te zien.

Voor de periode 2017-2019 vielen er 220 slachtoffers van 0 tot 17 jaar tijdens het tijdslot van 7.30 uur tot 8.30 uur in schoolperioden, tegenover 21 tijdens verlofperioden. De meeste

kinderen raken gewond als voetganger, dan als passagier in een auto, vervolgens als fietser en tenslotte als bromfietser.

Wanneer we naar die statistieken kijken, wordt duidelijk dat snelheidsbeperkingen en slim ingerichte oversteekplaatsen uiterst belangrijk zijn. Maar niet alleen zij: steeds meer kinderen fietsen naar school of gebruiken een step, zodat ook de fietspaden en oversteekplaatsen voor fietsers voldoende aandacht moeten krijgen.

- Actiefiche 20, Bijlage 20.

Actie 21: De toepassing van 'tactische stedenbouwkundige' inrichtingen wordt aangemoedigd en gemakkelijker gemaakt

In het kader van de werkgroepen waren zowel de institutionele actoren als burgers voorstander van snelle en lichte ingrepen, die vaak "tactische stedenbouwkundige interventies" worden genoemd. De realisatie van meer omvattende of definitieve inrichtingen vergt vaak meerdere maanden en soms jaren.

Vanuit het oogpunt van de wegbeheerders is het een manier om tests uit te voeren, of om te wachten op een geplande maar nog niet geprogrammeerde inrichting.

Voor bewoners en gebruikers is het een kans om al kennis te maken met hun nieuw ingericht kruispunt of nieuw ingerichte straat. Dergelijke ingrepen bieden ook mogelijkheden om in samenwerking met de wegbeheerders snel veranderingen tot stand te brengen.

Hoewel deze inrichtingen tijdelijk zijn, is het wel de bedoeling dat ze permanent worden en op zeer korte termijn een direct effect hebben op het verkeer en de leefomstandigheden.

De ontwikkeling van maascontracten¹⁷ en de uitwerking van de daarmee verbonden verkeersplannen zijn een gelegenheid om dit nieuwe instrument te testen.

Wat de beveiliging van de openbare ruimte betreft, zien we al snel mogelijkheden voor het veiliger maken van kruispunten (voetpadoren en stoepuitsprongen, enz.), het volledig of gedeeltelijk afsluiten van straten enz.

De beheerders maken er al regelmatig gebruik van, bijvoorbeeld door kruispunten veiliger te maken door middel van markeringen en paaltjes. Uitwisselingen onder beheerders zouden dus de aanpak van start kunnen doen gaan en hem kunnen voeden met terreinervaringen. In een tweede fase kunnen dan tactische stedenbouwkundige ingrepen worden toegevoegd aan de projecten die in aanmerking komen voor een subsidie van het verkeersveiligheidsfonds.

- Actiefiche 21, Bijlage 21.

¹⁷ Het lokale mobiliteitscontract (LMC), ook wel "maascontract" genoemd, voorziet in de ontwikkeling van een nieuw verkeersplan. Het doel is het doorgaand verkeer in de betrokken maas (een grote wijk) aanzienlijk te verminderen, de levenskwaliteit te verhogen en veilige voorwaarden te scheppen voor actieve vervoerswijzen. Het nieuwe verkeersplan gaat hand in hand met ingrepen om de verkeersdruk te verminderen.

4. SAFE BEHAVIOUR

Waarom?

Menselijk gedrag is niet onfeilbaar. In een complexe omgeving waar tientallen of honderden mensen samenkomen - elk met hun eigen gedrag - kunnen gemakkelijk fouten gebeuren. Vooral wanneer ze verschillende vervoermiddelen gebruiken en het verkeer op het eerste gezicht moeilijk 'leesbaar' is.

Al die gedragingen worden beïnvloed door verschillende elementen: de infrastructuur, de omgeving, de staat van het voertuig, maar ook de maatschappelijke waarden, de kennis (onder meer van de verkeersregels) en de vaardigheden van de weggebruiker. Aan elk van deze punten kan worden gewerkt zodat weggebruikers zich beter gaan gedragen in het verkeer.

De redenen voor verplaatsingen moeten eveneens in aanmerking worden genomen in de benadering volgens de doelgroepen, daar ze bijzondere aandacht kunnen vereisen.

Het is van essentieel belang om het gedrag van alle gebruikers te sturen omdat er van daaruit een wisselwerking is met alle andere actietools voor een betere verkeersveiligheid. Wanneer gebruikers bijvoorbeeld te maken krijgen met een gebrekkige infrastructuur, kan een oordeelkundige en voorzichtige gedragskeuze immers zorgen voor meer verkeersveiligheid. Te snel rijden of al fietsend telefoneren zijn evenzeer persoonlijke keuzes die ditmaal een negatieve weerslag hebben op de verkeersveiligheid.

Het bereiken van een evenwicht tussen beide aspecten, collectieve verantwoordelijkheid (bv. "forgiving roads") en individuele acties (bv. het respecteren van de verkeersregels), ligt volledig in de lijn van de Zero-doelstelling die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt nagestreefd.

Om doeltreffend te zijn moeten de op gedragsverandering gerichte acties deel uitmaken van een aanpak die uitgaat van levenslang leren (bv. kinderen die hun voetgangers- of fietsbrevet behalen, de eigen kennis van de verkeersregels bijspijkeren om een rijbewijs te behalen of een ander voertuig te besturen, zoals een motor, fiets of step), waarbij de klemtoon ligt op het opdoen van ervaring in levensechte omstandigheden.

Daar het risico verschilt naargelang de gekozen vervoerswijze kan de persoonlijke aansprakelijkheid variëren. Wie grotere, zwaardere of snellere voertuigen bestuurt, loopt een groter risico anderen te verwonden en draagt dus een grotere verantwoordelijkheid.

Tot slot gebruikt niemand steeds hetzelfde verplaatsingsmiddel. Het is logisch dat hoe meer weggebruikers vertrouwd zijn met andere vervoerswijzen, hoe beter ze risicosituaties in het verkeer kunnen inschatten. Daarom spreken we weggebruikers niet aan op één aspect van hun verkeersgedrag, maar willen we hen aanspreken als verantwoordelijke burgers, gebruikers, ouders en bestuurders.

Actie 22: De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven

Artikel 8.3 van de Wegcode bepaalt wat onder een "gemotoriseerd rijwiel" wordt verstaan:

"Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten."

Deze "nodige kennis" waarnaar wordt verwezen, heeft natuurlijk betrekking op het behalen van het (theoretisch) rijbewijs. We stellen echter vast dat er vaak wijzigingen en aanpassingen worden aangebracht aan de Wegcode, des te meer bij het verschijnen van recente fenomenen zoals nieuwe verplaatsingstuigen; ook minder recente signalisatie blijft al te vaak nog onbekend, zoals beperkt eenrichtingsverkeer, borden die fietsers toelaten door een rood of oranje licht te rijden om rechtsaf te slaan (B22) of rechtdoor te rijden (B23) of de regels die van toepassing zijn in een fietsstraat of een ontmoetingszone.

Het is nodig dat alle weggebruikers hun kennis opfrissen om niet alleen te vermijden dat ze mogelijk geverbaliseerd kunnen worden, maar ook risico's van conflicten en ongevallen (waarbij ze in de fout gaan) met andere weggebruikers te voorkomen.

Hoewel de gebruiker zelf verantwoordelijk is voor het bezit van deze "nodige kennis", die bovendien actueel moet zijn, moet de administratie het voor de gebruikers mogelijk maken vlot toegang te hebben tot de nieuwe regels of moet zij herinneren aan bestaande regels die te weinig gekend zijn of te weinig in acht worden genomen.

Zo is het belangrijk dat Brussel Mobiliteit het voor de gebruikers mogelijk maakt, door middel van regelmatige en gerichte bewustmakingscampagnes op meerdere niveaus, hun kennis van de regels van de Wegcode en betreffende de goede praktijken in de openbare ruimte te verbeteren.

- Actiefiche 22, Bijlage 22.

Actie 23: De kennis, attitudes en vaardigheden van weggebruikers verbeteren zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen

Uit de Be.Smart-workshops van 2020 is gebleken dat niet alleen het kennisniveau, maar ook het vermogen van de verschillende weggebruikers om zich veilig te verplaatsen, beter kunnen, ongeacht de vervoerswijze. De deelnemers wezen op twee verschillende verschijnselen: enerzijds het feit dat autobestuurders niet goed weten wat de andere weggebruikers - vooral fietsers - nodig hebben in het verkeer en anderzijds onvoldoende kennis van de verkeersregels bij fietsers en steppers, omdat voor dergelijke vervoermiddelen geen specifiek rijbewijs nodig is. De forse toename van het aantal fietsers (+134% in 2019-2020) ging ook gepaard met een toename van het aantal fietsslachtoffers.

Acties in verband met rijopleiding en adviezen rond verkeersveiligheid voor nieuwe gebruikers (fietsers, motorrijders enz.) zijn daarom een prioriteit.

Wat betreft de rijopleiding is de situatie in 2021 als volgt: het Waals Gewest en het Vlaams Gewest passen de examens inhoudelijk aan na de ontbinding van GOCA (de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs) in juni 2019. Een interne commissie bij Brussel Mobiliteit keurt de voorstellen goed in verband met vragen van Wallonië en Vlaanderen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De rijinstructeurs, die toekomstige bestuurders opleiden in de rij scholen, volgen bijscholingsmodules of voortgezette opleidingen waarvan de programma's worden goedgekeurd door de cel 'rijopleiding' van Brussel Mobiliteit. In 2021 zijn er bovendien geen erkende instanties meer voor de opleiding van de examinatoren die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de examens in de Brusselse examencentra.

- Actiefiche 23, Bijlage 23.

Actie 24: Weggebruikers bewust maken van de risico's in verband met de grootste 'killers' op de weg

De Europese Commissie herinnert eraan dat het absoluut noodzakelijk is om bepaalde verschijnselen tegen te gaan die zorgen voor onveiligheid in het verkeer, zoals een te hoge of onaangepaste snelheid, verkeerd gebruik van veiligheidsgordels en veiligheidsuitrusting (autostoeltjes, gebruik van fiets- en motorhelmen enz.), verstrooidheid of verslaving.

Verstrooidheid of meerdere dingen tegelijk doen tijdens het rijden: toestand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

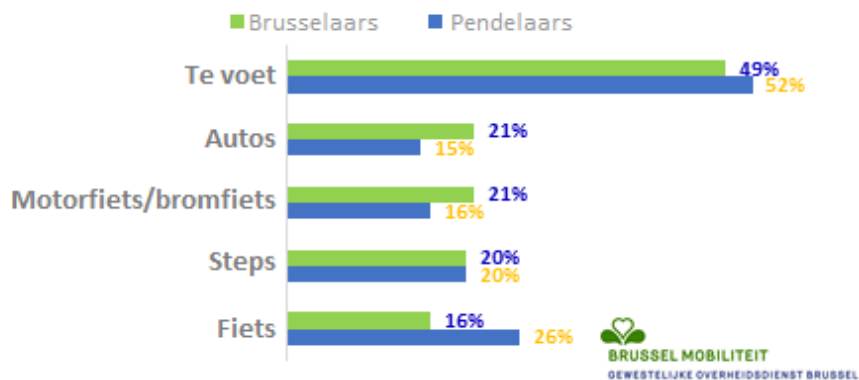
Volgens een opiniepeiling van Brussel Mobiliteit bij 500 Brusselaars (Wide, maart 2021) gebruikt 21% van de ondervraagden hun telefoon in de auto, maar zo'n 21% doet dat ook op de motor of bromfiets, 20% op de step en 16% op de fiets. Een zorgwekkende vaststelling, zeker wanneer we ook kijken naar hun telefoongebruik: 8% van de autobestuurders geeft toe zijn berichten en social media te checken, net als 17% van de motorrijders en bromfietzers, 13% van de steppers en 11% van de fietsers. Opvallend is ook dat de grootste gebruikers van telefoons die zonder handsfreetkit bellen en hun berichten en social media checken voetgangers zijn: 49% zegt te bellen en 49% checkt ook zijn berichten tijdens het wandelen. Dit is minder nadelig voor de verkeersveiligheid, behalve bij het oversteken.

Toch is dit een probleem dat bijzondere aandacht verdient omdat afgeleid zijn volgens een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), een rol speelt bij 5 tot 25% van de ongevallen¹⁸.

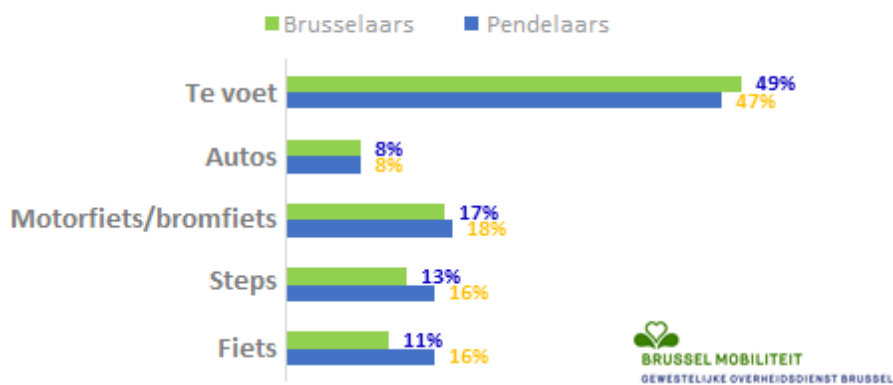
Sommige studies, die door het instituut Vias worden overgenomen, suggereren dat beroepschauffeurs, die vaker verschillende taken tegelijk moeten uitvoeren, vaker afgeleid zijn. Bestuurders van bestelwagens en vrachtwagens zijn vaker bezig met activiteiten die hun aandacht afleiden. Het is dus vooral het beroepsvervoer dat te maken krijgt met verstrooidheid aan het stuur. Uit de gedragsstudie van Brussel Mobiliteit blijkt ook dat bromfietzers en motorrijders in de leeftijdsgroep 18-35 jaar heel vaak hun smartphone gebruiken tijdens het rijden. Dat intensieve gebruik op de motor of bromfiets zou mogelijk verklaard kunnen worden door het feit dat bezorgers vaak van dergelijke vervoermiddelen gebruikmaken, maar dit zou moeten worden gemeten en geverifieerd. Dat zou evenwel het ontstaan aantonen van een nieuwe, typisch stedelijke dimensie van verstrooidheid bij beroepschauffeurs.

¹⁸ STELLING-KOŃCZAK A., et al. (2013), Afleiding in het verkeer: een overzicht van de literatuur, Rapportnummer R-2012-4, <https://www.swov.nl/file/15651/download?token=NNfglNzj>

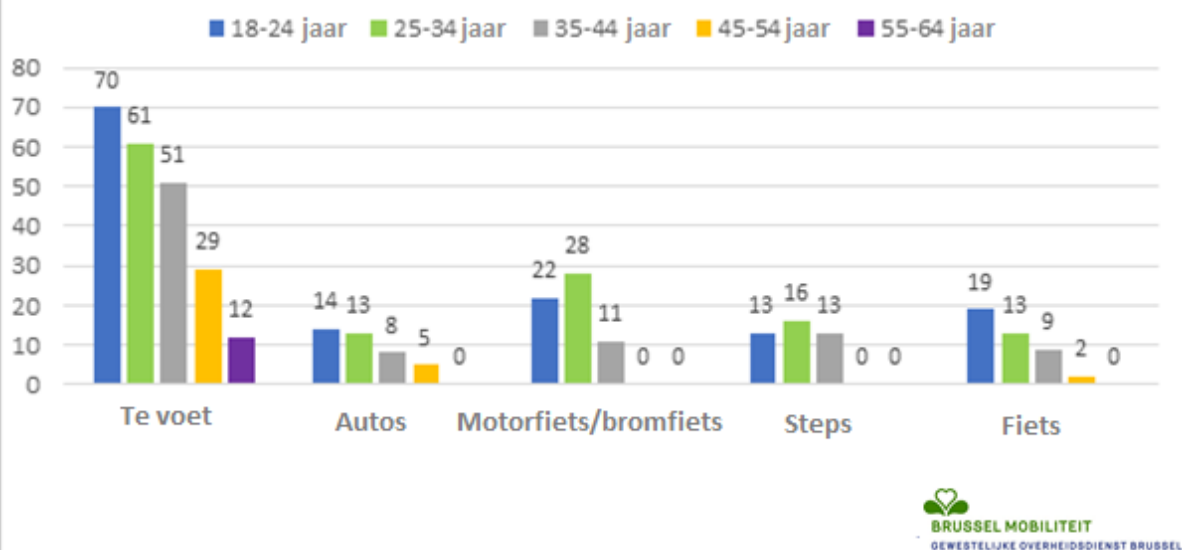
Mensen (%) die hun telefoon vaak of regelmatig gebruiken zonder handsfree-set om te bellen.

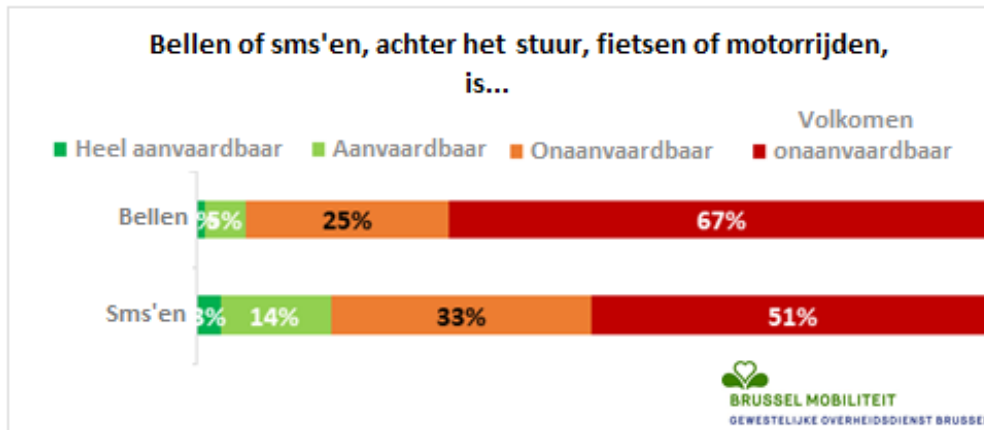


Mensen (%) die hun telefoon vaak of regelmatig gebruiken om berichten te versturen, op sociale netwerken te kijken, of andere.



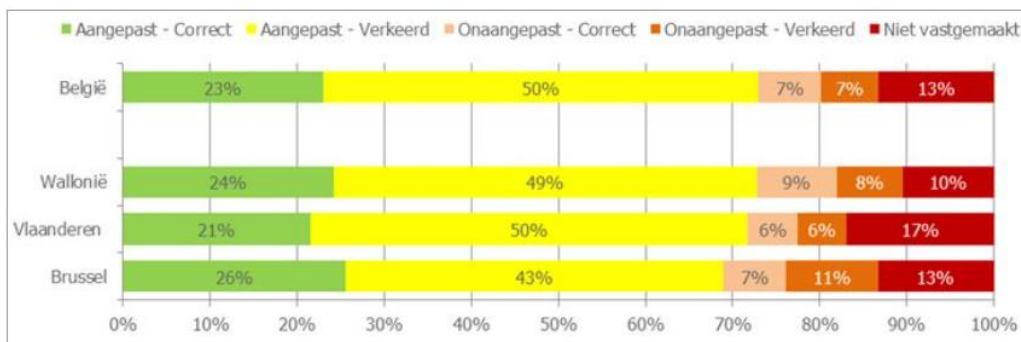
Mensen (%) die hun telefoon vaak of regelmatig gebruiken om berichten te versturen, op sociale netwerken te kijken, of andere.





Het niet gebruiken van beveiligingssystemen (veiligheidsgordels en autostoeltjes)

Het (correct) gebruiken van beveiligingssystemen lijkt nog steeds een probleem te zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een studie van het Instituut Vias¹⁹ over dit thema blijkt dat in Brussel minder dan één op de vier kinderen correct vastgeklikt zit (26%). Hoewel de nieuwe norm voor autostoeltjes, R129, bekend onder de naam i-Size (betere resultaten bij zijdelingse schokken, autostoeltjes worden tegen de rijrichting in georiënteerd tot de leeftijd van 15 maanden, gebruik van isofix®-bevestigingen en indeling volgens de grootte in plaats van het gewicht van het kind), het gebruik van dergelijke systemen eenvoudiger zal maken, zijn het nog steeds moeilijk hanteerbare voorwerpen die bovendien duur zijn in aankoop, waardoor sommige gezinnen van die aankoop afzien.



Geraamde verdeling van kinderen, volgens de waargenomen kwaliteit van het beveiligingssysteem, België en de Gewesten, 2017.
Bron: Schoeters & Lesqueux, 2018. Illustratie: Vias Instituut.

Ook voor het vervoer van kinderen op de fiets gelden Europese normen. Fietsstoeltjes moeten voldoen aan de norm EN 14344. Nu steeds meer mensen de fiets nemen om zich te verplaatsen, is het belangrijk om het correcte gebruik van materieel dat geschikt is voor het vervoeren van kinderen aan te moedigen.

¹⁹ Vias Instituut, "Slechts 1 op 4 kinderen correct vastgeklikt in de wagen", persbericht, 20/02/2018.
<https://www.vias.be/storage/main/slechts-1-op-de-4-kinderen-correct-vastgemaakt.pdf>

Rijden onder invloed

Rijden onder invloed kan worden gedefinieerd als "hij die een voertuig bestuurt terwijl hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen"²⁰.

In dat verband:

- moet het woord 'voertuig' in ruime zin worden opgevat, want het verbod op rijden onder invloed geldt voor alle vervoermiddelen (auto, fiets, motor, step, enz.);
- wordt meegegeven dat er meerdere bronnen van 'invloed' zijn en dat die dus niet beperkt blijven tot alcohol en drugs;
- wordt er op gewezen dat de factor 'alcohol' bij ongevallen met gewonden alle vervoerswijzen treft.

Het aantal inbreuken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is al enkele jaren relatief stabiel. Voor het jaar 2020 wordt een neerwaartse trend opgetekend:

Brussels Hoofdstedelijk Gewest	2016	2017	2018	2019	2020
▶ Alcohol	3.647	3.638	3.311	3.943	2.985

(bron: <http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/verkeersstatistieken/interactief/>)

In het jaar 2020 is het aantal geregistreerde inbreuken met betrekking tot rijden onder de invloed van alcohol met 25% gedaald ten opzichte van het jaar 2019. Dit kan met name worden verklaard door de covid-19-crisis en de gedeeltelijke *lockdown*. We mogen er dus van uitgaan dat dergelijk gedrag zich in 2020 onder normale omstandigheden zou hebben voortgezet.

Dit alcoholverbruik komt tot uiting in het feit dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij 10% van de ongevallen met gewonden alcohol of drugs in het spel zijn²¹.

Uit een studie van 2012²², die nog steeds geldig is, is immers gebleken dat rijden met een alcoholgehalte in het bloed tussen 0,5 en 0,8 gram per liter het risico op een ernstig ongeval met een factor 2 tot 10 verhoogt.

²⁰ 16 MAART 1968 - Wet betreffende de politie over het wegverkeer. (B.M. 27/03/1968).

²¹ Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel.

²² HORST S. et al. (2012), DRUID - Final Report: Work performed, main results and recommendations, <https://www.vias.be/publications/DRUID%20-%20Final%20Report%20-%20Work%20performed,%20main%20results%20and%20recommendations/DRUID-Final%20Report.pdf>.

psychotrope stoffen	relatieve kans op ernstige ongevallen	risiconiveau
alleen alcohol (BAC)		
alcohol, BAC 0,1-0,5g/L	1-3X	licht verhoogd risico
alcohol, BAC 0,5-0,8g/L	2-10X	matig verhoogd risico
alcohol, BAC 0,8-1,2g/L	5-30X	sterk verhoogd risico
alcohol, BAC \geq 1,2g/L	20-200X	heel sterk verhoogd risico

BAC : Blood Alcohol Concentration (alcoholconcentratie in het bloed)

Bron : Gadegbeku et al. 2010 in Meesmann et al.,2011.

Ook druggebruik tast ons vermogen aan om ons veilig in de openbare ruimte te verplaatsen. In het algemeen hebben drugs negatieve effecten op de verkeersveiligheid: ze verhogen zowel het risico op ongevallen als de ernst van verkeersongevallen. Met cannabis neemt de reactietijd toe, vermindert de coördinatie en raakt het geheugen aangetast.

Stimulerende drugs zoals amfetamines, ecstasy en cocaïne geven een energiek en alert gevoel en maskeren het gevoel van vermoeidheid. De bestuurder zal dus mogelijk roekelozier, sneller en agressiever gaan rijden. Hij neemt ook meer risico's, terwijl hij minder controle heeft over zijn voertuig.

Ook geneesmiddelen kunnen de rijcapaciteiten beïnvloeden, inzonderheid benzodiazepines (slaap- en kalmeringsmiddelen en angstremmers), codeïne (in bv. hoestsiroop), antidepressiva, antipsychotica, oogdruppels en eerste generatie antihistaminica.

Het gebruik ervan kan immers leiden tot slaperigheid, verstrooidheid, verminderde coördinatie en verminderd beoordelings- en reactievermogen.

Volgens dezelfde studie neemt het risico bij gebruik van drugs of geneesmiddelen fors toe, maar vooral wanneer alcohol en drugs of geneesmiddelen worden gecombineerd.

psychotrope stoffen	relatieve kans op ernstige ongevallen	risiconiveau
alleen illegale drugs		
Cannabis (THC)	1-3X	licht verhoogd risico
cocaïne	2-10X	matig verhoogd risico
illegale opiaten (heroïne)	2-10X	matig verhoogd risico
amfetaminen	5-30X	sterk verhoogd risico
alleen medicijnen		
benzodiazepinen	2-10X	matig verhoogd risico
medicinale opiaten	2-10X	matig verhoogd risico
combinatie van alcohol** met drugs of medicijnen	20-200X	extreem verhoogd risico
combinatie van geneesmiddelen of medicijnen	5-30X	sterk verhoogd risico

**bij gebruik in combinatie met alcohol BAC \geq 0,1g/L

Bron : Gadegbeku et al., 2010 in : Meesmann et al., 2011

In 2019 gaf 1 op de 5 Brusselaars tussen 18 en 34 jaar toe onder invloed van drugs te hebben gereden²³ en in Brussel was bij 1,5% van de ongevallen met gewonden druggebruik in het spel²⁴.

In hetzelfde jaar zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 26 mensen overleden of zwaargewond geraakt bij ongevallen waarmee alcohol- of druggebruik gemoeid was²⁵.

Uit cijfers van de politie blijkt dat²⁶ het aantal inbreuken in verband met rijden onder invloed van drugs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de laatste jaren - tot in 2019 en 2020 - relatief stabiel is gebleven.

In de eerste helft van 2020 bedroeg het aantal vastgestelde inbreuken in verband met rijden onder invloed van drugs ondanks de COVID-19-crisis en de gedeeltelijke lockdown al 90% van het aantal inbreuken voor het hele jaar 2019, i.e. 392. Voor heel 2020 is het aantal inbreuken in verband met rijden onder invloed van drugs met 90% gestegen ten opzichte van 2019. Dit cijfer zou deels kunnen worden verklaard door het hogere aantal drugcontroles.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest	2016	2017	2018	2019	2020
▶ Drugs	208	198	226	427	828

- Actiefiche 24, Bijlage 24.

²³ Instituut Vias, Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2019.

²⁴ Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel.

²⁵ Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel.

²⁶ Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel.

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

Het aantal bestelwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt steeds toe. Leveringen, werfvoertuigen, foodtrucks ... het gebruik ervan is zeer divers en hun formaat is geschikt voor verkeer in de stad.

Als gevolg van het ontwerp en/of de inrichting (afdichting van de achterraut ...) kan dit type voertuig echter aanleiding geven tot zichtbaarheidsproblemen voor de bestuurder ervan waardoor conflicten met andere weggebruikers ontstaan.

Het meest voorkomende geval is het volgende: conflict met een fietser of voetganger die bij groen licht oversteekt wanneer een bestelwagen aan een kruispunt rechtsaf slaat. Als gevolg van het bestaan van dergelijke gevaarlijke en potentieel dodelijke situaties voor actieve weggebruikers is het noodzakelijk om de bestuurders van bestelwagens bewust te maken van het feit dat ze zo goed mogelijk dienen te controleren of er geen meer kwetsbare weggebruikers zijn wanneer ze bewegingen en manoeuvres uitvoeren.

Evenzo bestaan er bepaalde dode hoeken waarbij het zelfs voor de voorzichtigste en meest oplettende bestuurders van dit type voertuigen onmogelijk is om de aanwezigheid van een andere weggebruiker op te merken. Het is dus absoluut noodzakelijk om de andere weggebruikers te sensibiliseren voor het feit dat ze niet in deze zones moeten gaan staan waar ze minder of zelfs helemaal niet zichtbaar zijn, om te vermijden dat ze door de bewegingen van een bestelwagen in gevaar komen.

Aldus moet Brussel Mobiliteit de 'twee partijen' sensibiliseren voor deze potentiële conflicten door in eerste instantie te bepalen wat de beste manier is om zich te richten tot de gebruikers van bestelwagens die dit type voertuigen meestal gebruiken voor beroepsdoeleinden.

- Actiefiche 25, Bijlage 25.

Actie 26: Het aanbod van en de toepassing van leerstraffen ontwikkelen

Deze actie werd tijdens de Be.Smart-workshops als prioriteit naar voren geschoven . De rehabilitatiemaatregelen kaderen evenwel binnen een uitsluitend gerechtelijk kader (momenteel gerealiseerd door Vias). Er zijn dus geen leerstraffen voor inbreuken die met een onmiddellijke inning worden bestraft of voor meervoudige inbreuken die uitsluitend met een onmiddellijke inning (OI) worden bestraft. Er lopen echter al verschillende projecten (zoals de bewustmakingsfiches bij snelheidsovertredingen) en andere projecten worden momenteel voorbereid (met het oog op de bewustmaking van recidivisten die verschillende onmiddellijke boetes krijgen) op het niveau van de federale overheid, in samenwerking met Vias en de gewesten.

De voornaamste zogenaamde 'alternatieve' straffen, die in de eerste plaats 'educatief' zijn, zijn strafbemiddeling, opschorting en probatie-uitstel. Binnen dit kader zijn verschillende benaderingen mogelijk: opleiding, gemeenschapsdienst (20 tot 300 uur), medische behandeling of therapie.

Volgens Vias zijn alternatieve straffen zoals opleiding doeltreffend: personen die aan dergelijke programma's hebben deelgenomen, recidiveren 41% minder vaak dan personen die alleen tot een klassieke straf (intrekking van het rijbewijs, boete) werden veroordeeld. Het effect van die opleidingen is des te groter voor personen die voor het eerst worden veroordeeld.

Voor deze actie wordt al samengewerkt met de federale instanties in het kader van de SGVV.

- Actiefiche 26, Bijlage 26.

5 SAFE VEHICLE

Gelukkig hebben ongevallen tussen actieve gebruikers meestal slechts zeer beperkte gevolgen. Bij ernstige verkeersongevallen zijn er steeds voertuigen betrokken. Hoe groter, zwaarder en sneller het voertuig, hoe ernstiger de gevolgen.

Ook de voertuigen zelf evolueren snel. De constructeurs ontwikkelen nieuwe modellen, motoren en zelfs nieuwe types voertuigen. De verkeersveiligheid van de (andere) weggebruikers is zelden de voornaamste bezorgdheid.

Toch zijn het ontwerp van en de regelgeving met betrekking tot voertuigen uiterst belangrijk. Er bestaan voorbeelden van technologische oplossingen die de dode hoek voor vrachtwagens kleiner kunnen maken. Of ook, en zelfs al gaat het veeleer om minder ernstige ongevallen: de opkomst van de speed pedelecs vergroot het snelheidsverschil tussen fietsers onderling en zeker ten aanzien van voetgangers, wat eveneens aanleiding kan geven tot gevaarlijkere situaties tussen actieve weggebruikers.

Het gros van de regelgeving betreffende het ontwerp en de constructie van voertuigen staat op andere niveaus dan het gewestelijk beleid. Het Gewest heeft echter een aantal opties om zich ervan te vergewissen dat de voertuigen die hier rondrijden zo veilig mogelijk zijn.

In dit kader is het van essentieel belang dat het Gewest het project voor een algemene hervorming van de autofiscaliteit voortzet, met als doel de levenskwaliteit in de stad voor iedereen te verbeteren, in het kader van een rechtvaardige en solidaire transitie.

Zoals in de algemene beleidsverklaring wordt onderstreept, moet de regeling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) worden herzien met een grotere progressiviteit naar gelang van de milieuprestaties van de voertuigen (gewicht, reëel vermogen en type gebruikte brandstof), teneinde de aankoop van voertuigen die niet zijn aangepast aan het verkeer in een stedelijke omgeving, te ontmoedigen.

Actie 27: Een systeem ontwikkelen voor het toekennen van een label voor goederenvervoer - FORS-label (voertuigen en bestuurders)

Net als andere grote Europese steden streeft het Brussels Gewest een tweeledig doel na dat zowel in GoodMove is opgenomen, als in het Strategisch Plan voor het Goederenvervoer: de aanvoer van goederen naar de stad in goede banen leiden en tegelijk de overlast beperken. Om een optimaal goederenvervoer te bevorderen en actie E6 van Good Move uit te voeren, stelt Brussel Mobiliteit voor om het FORS-label in te voeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De invoering van dat label en de begeleidende maatregelen zijn erop gericht het effect van de stedelijke distributie op de verkeersveiligheid, maar ook op de luchtkwaliteit, de CO₂-uitstoot en het omgevingslawaai flink te verminderen.

Het is dan ook logisch dat deze actie in het gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 wordt meegenomen en dus prioriteit krijgt.

Zo'n 14% van alle voertuigen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden, vervoeren goederen. Die voertuigen zijn vaker betrokken bij ernstige ongevallen.

De demografische groei in Brussel gaat bovendien gepaard met een grotere toestroom van goederen die de bevolking nodig heeft om er te leven en te werken. Tegelijkertijd leiden veranderingen op het vlak van logistiek, zoals e-commerce en just-in-time leveringen, maar ook in mindere mate de circulaire economie, tot een versnippering van het goederenvervoer. De stedelijke distributieproblemen zullen dus alleen maar groter worden. Al die bestel- en vrachtwagens die in de stad af en aan rijden zijn niet alleen een probleem voor de mobiliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid, het milieu en de economische dynamiek.

Beschrijving van het FORS-systeem

Uit het onderzoek naar verschillende bestaande alternatieven en de mogelijkheid om een label in te voeren, bleek het FORS-systeem zowel aan de verwachtingen van bedrijven als aan die van de overheid te voldoen. Het label werd in 2007 bedacht door Transport for London en werd intussen al toegekend aan meer dan 5.000 bedrijven. Samen zijn ze goed voor bijna 113.000 voertuigen uit 16 Europese landen. Dit unieke systeem heeft zijn doeltreffendheid duidelijk bewezen. Zo hebben vervoerders met een FORS-label gemiddeld 25% minder ongevallen en 41% minder ongevallen waarbij gewonden vallen. Ze begaan ook gemiddeld 50% minder overtredingen in verband met de rijtijden.

Ook kleine ondernemingen kunnen deelnemen aan FORS. De kostprijs van het label (inschrijving en audit) varieert immers naargelang de grootte van het bedrijf, het is mogelijk om de gewenste omvang van het label te kiezen (van één distributiecentrum tot de volledige Belgische vloot van een multinational) en omdat er een audit wordt uitgevoerd, is het mogelijk om te werken op basis van door het bedrijf gekozen praktijken. De normen werden zo bedacht dat kleinere bedrijven ze evenzeer kunnen halen als grotere. Hier wordt nauw op toegezien via de deelname van kmo's aan de

Governance and Standards Advisory Group, die deze normen vaststelt. Door middelen ter beschikking te stellen van alle bedrijven, hetzij opleidingen of richtsnoeren in verband met best practices, ondersteunt FORS kleinere bedrijven en maakt het voor hen gemakkelijker om normen te bereiken die gelijkwaardig zijn aan die van grote bedrijven. Tot slot kan die aandacht voor de kleinste ondernemingen nog worden versterkt doorheen de begeleidende maatregelen die het Brussels Gewest neemt.

Om die redenen is FORS geschikt voor elk bedrijf, ongeacht zijn grootte, en voor alle soorten leveringen en voertuigen, zelfs voor personenvervoer.

Niet alleen de criteria van FORS worden steeds strenger, het label zoomt ook in op almaar meer thema's. Zo was het label aanvankelijk toegespitst op verkeersveiligheidsaspecten, maar werd het later uitgebreid met rittenplanning en milieuaspecten. Gaandeweg kwam daar ook nog het aspect 'lawaai' bij en sinds kort houdt FORS ook rekening met veiligheid en terrorisme.

Tot slot wordt met de invoering van het FORS-systeem de valkuil van een louter Brussels label vermeden en wordt tegemoet gekomen aan de vraag van de sector naar één norm.

De actiefiche, in detail uitgewerkt in het kader van het plan Good Move, is ter herinnering opgenomen in de bijlagen.

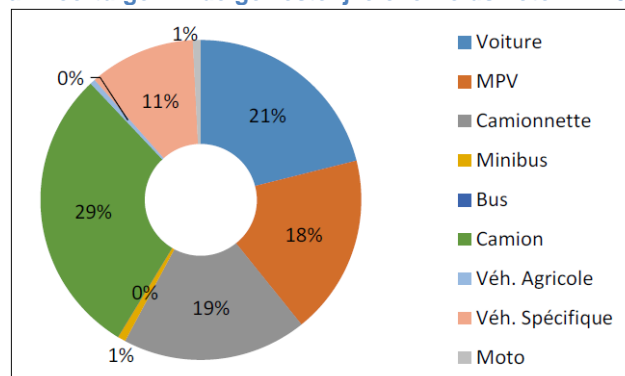
- Actiefiche 27, Bijlage 27.

Actie 28: De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvloten de aankoop te bevorderen van voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers te bevorderen.

De voorbije jaren zijn er steeds meer uitrustingen voor voertuigen verschenen die bevorderlijk zijn voor de verkeersveiligheid; dit geldt voor zowel lichte voertuigen als bedrijfsvoertuigen en vrachtwagens. We denken hierbij meer bepaald aan de remassistentiesystemen die in serie worden geproduceerd, maar ook aan meer speciale en minder wijdverspreide zaken zoals 360°-camera's die de dode hoeken van vrachtwagens neutraliseren, verlaagde cabines die vooraan een betere zichtbaarheid bieden of ook volledig transparante zijdeuren waardoor er geen sprake meer is van dode hoeken aan de zijkant van bedrijfsvoertuigen.

Via zijn verschillende instellingen brengen de missies van het Gewest een groot aantal voertuigen in het verkeer. Te weinig van die voertuigen zijn uitgerust met elementen zoals hierboven genoemd. Uit een rapport over de Brusselse overheidsvloten dat²⁷ in 2020²⁸ werd opgemaakt door het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) in het kader van het besluit "voorbeeldfunctie", blijkt dat de gewestelijke vloten een totaal van 1.719 voertuigen vertegenwoordigden, als volgt verdeeld:

Percentages verdeling van de categorieën van voertuigen in de gewestelijke overheidsvloten in 2019



Bron: BIM, Voorbeeldgedrag inzake transport binnen de Brusselse gewestelijke en lokale overheden. Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2019, augustus 2020, p. 20.

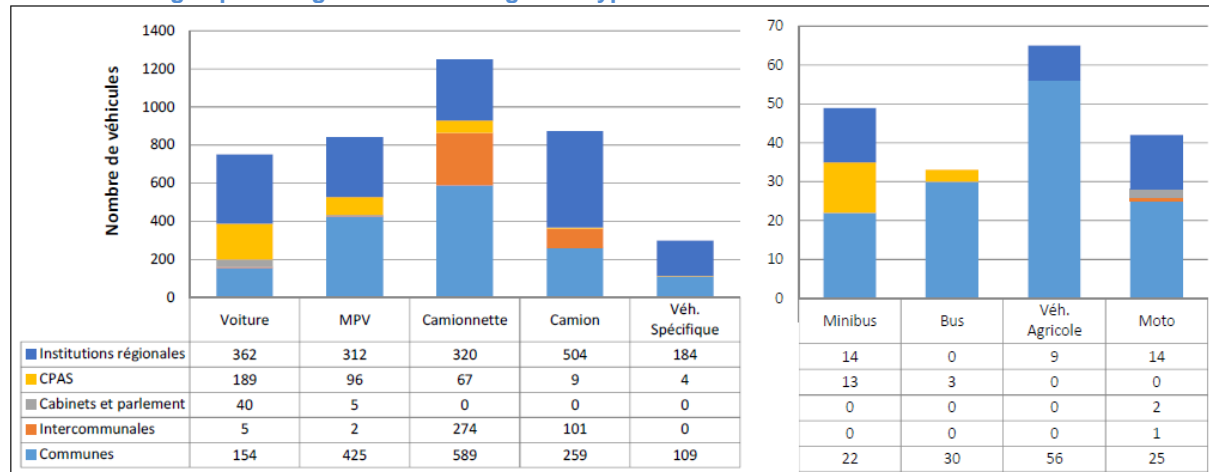
²⁷ Sommige openbare actoren zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van het besluit "voorbeeldfunctie" en worden dus niet meegeteld in het rapport van het BIM; dit geldt bijvoorbeeld voor intercommunales zoals Vivaqua of Brutélé. Ook het rollend materieel van de MIVB wordt hier niet meegeteld. Dit doet geen afbreuk aan de meting, daar het feit dat we de intentie hebben om de vloten van alle intercommunales in aanmerking te nemen in de actiefiches hun potentieel alleen maar zal vergroten.

²⁸

https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/rapp_20200908_evaluatierapport_overheidsvloten_vlot2019_fr_final.pdf

Als we rekening houden met de vloten van de gemeenten, de OCMW's en hun verenigingen, de kabinetten en de parlementen alsook van sommige intercommunales²⁹, dan komen al deze instellingen aan een totaal van 2.480 voertuigen. Het totaal, goed voor 4.199 voertuigen, is als volgt verdeeld:

Aantal voertuigen per categorie van voertuigen en type overheden voor de vloot in 2019.



Bron: BIM, Voorbeeldgedrag inzake transport binnen de Brusselse gewestelijke en lokale overheden. Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloot in 2019, augustus 2020, p. 19.

Zo kunnen we een reëel potentieel voor verbetering van de veiligheid via de hefboom 'Safe Behaviour' identificeren, aan de hand van het voorbeeldgedrag van overheidsvloot. Door de veiligheidsuitrustingen ten voordele van de andere weggebruikers (voetgangers, fietsers enz.) centraal te stellen in de denkoefening en het aankoopproces, neemt het Gewest rechtstreeks en concreet deel aan de effectieve verbetering van de verkeersveiligheid in het BHG.

We onderscheiden dus twee actiegebieden:

Het eerste komt erop neer stelselmatig rekening te houden met de uitrustingen van verkeersveiligheid ten voordele van de andere weggebruikers in het kader van elke overheidsopdracht van aankoop of leasing van voertuigen, ongeacht het doel ervan, wanneer het gaat om overheidsvloot. Daartoe moet dit element inzonderheid worden opgenomen in elke prospectiefase van de betrokken opdrachten en moeten de meest geschikte uitrustingen/inrichtingen die in deze fase worden geïdentificeerd, worden toegevoegd aan de bestekken. Alleen op die manier kan Brussel Mobiliteit zijn voorbeeldfunctie vervullen en een verandering op gang brengen in de manier waarop overheden aankijken tegen hun wagenparken.

Het tweede actieterrein heeft meer specifiek betrekking op de niet-gewestelijke overheidsvloot die ook zeer groot blijken te zijn, vooral als we rekening houden met de voertuigen van alle intercommunales met inbegrip van de MIVB. Voor deze actoren moet Brussel Mobiliteit niet alleen een rol van voorloper maar ook van facilitator vervullen. Daartoe moet Brussel Mobiliteit bij machte zijn prospecties van opdrachten waarin

²⁹ Het rollend materieel van de MIVB (1.277 voertuigen in 2020) wordt hier niet meegerekend als "overheidsvloot", maar zal in aanmerking worden genomen in het toepassingsgebied van de meting en van de acties die eruit zullen voortvloeien, waardoor de relevantie en het potentieel ervan de facto groter zullen worden.

voorzieningen/inrichtingen van verkeersveiligheid voor de verschillende categorieën van voertuigen zijn opgenomen, ter beschikking te stellen van de plaatselijke besturen en de intercommunales met als doel hun integratie in bestekken te bevorderen. Brussel Mobiliteit moet ook zijn rol van adviseur vervullen betreffende de geschiktheid / doeltreffendheid inzake verkeersveiligheid van de verschillende beoogde uitrustingen/inrichtingen wanneer deze administratie vragen krijgt van de plaatselijke besturen of de intercommunales.

- Actiefiche 28, Bijlage 28.

Actie 29: De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het systeem ISA (Intelligent Speed Assistance) **PRIORITAIRE ACTIE**

Het systeem voor intelligente snelheidsassistentie (ISA) is een ingebed systeem dat informatie over de positie van het voertuig in een net vergelijkt met de snelheidsbeperking die toepasselijk is op die welbepaalde plek in de openbare ruimte. ISA is een assistentiesysteem dat bestuurders helpt om overal op het net de snelheidsbeperking in acht te nemen.

ISA is een collectieve term die verschillende systemen van snelheidsbeperking omvat:

- Open ISA, dat de bestuurder (op zichtbare en/of hoorbare wijze) waarschuwt dat de toegelaten snelheid wordt overschreden. De bestuurder beslist dan zelf of hij al dan niet moet vertragen.
Het is een systeem dat informeert of adviseert en het initiatief om trager te gaan rijden overlaat aan de bestuurder;
- Halfopen ISA, dat de weerstand op het versnellingspedaal verhoogt wanneer de toegelaten snelheid wordt overschreden. De bestuurder kan tegen dezelfde snelheid blijven rijden, maar dat is minder comfortabel als gevolg van de tegendruk die het voertuig automatisch uitoefent. Dit systeem nodigt de bestuurder de facto uit om trager te gaan rijden;
- Gesloten ISA, dat de snelheid automatisch beperkt indien de maximaal toegelaten snelheid wordt overschreden. Het is mogelijk dit systeem verplicht of vrijwillig te maken. In dit laatste geval kunnen bestuurders zelf beslissen om het systeem al dan niet in te schakelen.

De doeltreffendheid van het systeem is bewezen. Het werd overigens aangewezen als besturingsassistentiesysteem waarvan het gebruik "het grootste potentieel inzake geredde levens" biedt in een studie van het Noorse Instituut voor Transport³⁰. Uit een andere studie, gevoerd in Nederland, blijkt dat het systeem ISA het aantal ziekenhuisopnames met 15% en het aantal overlijdens met 21% kan verminderen³¹. Volgens nog andere studies bezit het veralgemeend gebruik van ISA (open, half open en gesloten) zelfs het potentieel om alle verkeersongevallen te verminderen met respectievelijk 2,7%, 12% en 28,9%³².

³⁰ Institute of Transport Economics. Norwegian Centre for Transport Research. *Driver support systems: Estimating road safety effects at varying levels of implementation*, report 1304/2014, p.50.

<https://www.toi.no/getfile.php/1335912-1416308059/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1304-2014/1304-2014-elektronisk.pdf>

³¹ Loon, A. van and Duynstee, L. (2001) *Intelligent Speed Adaptation (ISA): A Successful Test in the Netherlands*. Ministry of Transport, Transport Research Centre (AVV). Proceeding of the Canadian Multi-disciplinary Road Safety Conference XII URL: <http://www.rws-avv.nl/pls/portal30/docs/911.PDF>

³² Carsten et al. (2008) Speed Limit Adherence and its effect on road safety and climate change, Final Report. <https://pcaet.bruit.fr/pdf/speed-limit-adherence-and-its-effect-on-road-safety-and-climate-change.pdf>. Ainsi que Lai et al. (2012) How much benefit does intelligent Speed Adaptation deliver : An analysis of its potential contribution to safety and environment. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457511000923>

Sinds 2019 heeft de Europese Commissie dan ook een krachtige maatregel aangenomen. Met haar verordening betreffende de algemene veiligheid van de voertuigen (EU) 2019/2144 snelt ze de transportsector en de overheden te hulp om zich voor te bereiden op de mobiliteit en de instrumenten van de toekomst. Deze verordening heeft inzonderheid als doel de Europeanen te beschermen tegen verkeersongevallen en hun de middelen te geven om toegang te hebben tot nieuwe mobiliteitsoplossingen die beantwoorden aan de evolutie van hun behoeften.

Krachtens de verordening wordt het systeem ISA vanaf juli 2022 verplicht voor alle nieuwe modellen/types van voertuigen die op de markt zullen worden gebracht. Algemener zal ISA verplicht worden voor alle nieuwe wagens die vanaf juli 2024 zullen worden verkocht (dit geldt dus niet voor voertuigen die al zijn ingeschreven en in het verkeer zijn gebracht vóór de genoemde datum).

Uit deze maatregel blijkt dat de Commissie werkelijk rekening houdt met de objectieve veiligheid van de zwakste weggebruikers; dit is bijzonder zinvol in een stedelijke context met verlaagde snelheid (zone 30) zoals toepasselijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om dit systeem echter toepasselijk te kunnen maken op het gewestelijk grondgebied moet er een kaart worden opgesteld die duidelijk aangeeft welke snelheid toegelaten is op elke weg (of elk wegdeel) en moet deze informatie in reële tijd worden bijgewerkt.

-Actiefiche 29, Bijlage 29.

Actie 30: Vooruitzichten op micromobiliteit, waarbij de burgers worden betrokken, om de nieuwe risico's op het vlak van verkeersveiligheid te voorkomen en erop te anticiperen.

Sinds juni 2018 hebben tal van operatoren van micromobiliteit met vloten deelvoertuigen het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veroverd. Deze steps maken intussen deel uit van de geloofwaardige en efficiënte mobiliteitsoplossingen, en ook van het landschap van het Gewest. Zozeer zelfs dat er eind 2021 een achttal operatoren en bijna 10.000 free-floating steps zullen zijn. Dit nieuwe, snelle en onverwachte fenomeen heeft echter zijn keerzijde gehad vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid: alle gebruikers waren onervaren en er moest nog specifieke wetgeving worden vastgesteld toen deze voertuigen in de openbare ruimte verschenen.

Zo zei in 2019 13% van de stepgebruikers al eens een ongeluk te hebben gehad³³. Van hen had 18% lichamelijke schade opgelopen waarvoor een bezoek aan een ziekenhuis of arts nodig was en 30% had lichamelijke schade opgelopen waarvoor geen bezoek aan een ziekenhuis of arts nodig was. Helaas zijn er sinds 2018 ook verschillende doden en ernstig gewonden gevallen onder stepgebruikers.³⁴

Het is dan ook van essentieel belang toezicht te houden op het gebruik, de specifieke risico's en de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van micromobiliteit. De daling van de productiekosten van batterijen en elektrische motoren, alsmede het kleiner wordende formaat en de verbetering van de efficiëntie ervan, zullen waarschijnlijk leiden tot de opkomst van nieuwe types voertuigen voor micromobiliteit, hetgeen een voorbode is van nieuwe uitdagingen voor de aanpassing en de evolutie van de verkeersregels gezien hoe snel deze technologische ontwikkelingen zich voltrekken.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat Brussel Mobiliteit een werkgroep "micromobiliteit & verkeersveiligheid" in het leven roept, die met name tot doel heeft:

- De komst van nieuwe apparatuur en de specifieke risico's daarvan te volgen en te voorzien;
- Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat Brussel Mobiliteit een werkgroep "micromobiliteit & verkeersveiligheid" in het leven roept, die met name tot doel heeft:
- Input van actoren/operatoren in het veld ontvangen en bespreken;
- Doelgerichte sensibiliseringscampagnes voor de burgers plannen en uitvoeren, op basis van de bovengenoemde elementen.

De werkgroep "micromobiliteit & verkeersveiligheid" zal vier keer per jaar bijeenkomen, met als doel het veilige gebruik van micromobiliteitsvoertuigen, die hun plaats en hun nut in ons gewest hebben, te blijven bevorderen

-Actiefiche 30, Bijlage 30.

³³ Enquête uitgevoerd door Brussel Mobiliteit bij zo'n 1.176 steppers, beschikbaar op https://data-mobility.brussels/media/indics/BM_Enquete_Elektrische_Steppen_2019_NL.pdf

³⁴Het gaat om 6 zwaargewonden en 1 dode in 2019, 9 zwaargewonden in 2020 en 2 zwaargewonden en 1 dode in de 9 eerste maanden van 2021. Brondata: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Mobiliteit Brussel

7 SAFE CITY

De uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, GOOD MOVE, zal omwille van zijn visie en actiepakket rechtstreeks en onrechtstreeks bijdragen aan het verkeersveiligheidsbeleid.

Per slot van rekening zijn verkeersveiligheid en een aangename stad om in te wonen onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De visie van het plan Good Move voor de stad (City Vision) omvat namelijk een 'SAFE'-aanpak die tot doel heeft te zorgen voor een veilige en als veilig ervaren mobiliteit, met als gemeenschappelijk element met het huidige gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid nul doden en zwaargewonden tegen 2030.

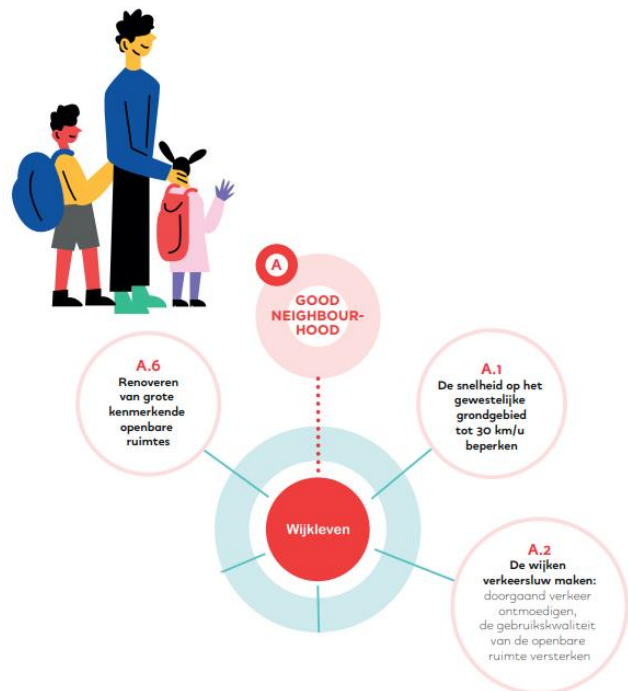
Alle acties voor de verbetering van de verkeersveiligheid die intussen - in maart 2020 - groen licht kregen van de regering, worden hierna overlopen. De respectieve actiefiches zijn al opgenomen in het plan Good Move en worden hier dus niet besproken.

A. GOOD NEIGHBOURHOOD, Organisatie van de mobiliteit in de wijken met het oog op een betere levenskwaliteit voor de bewoners ;

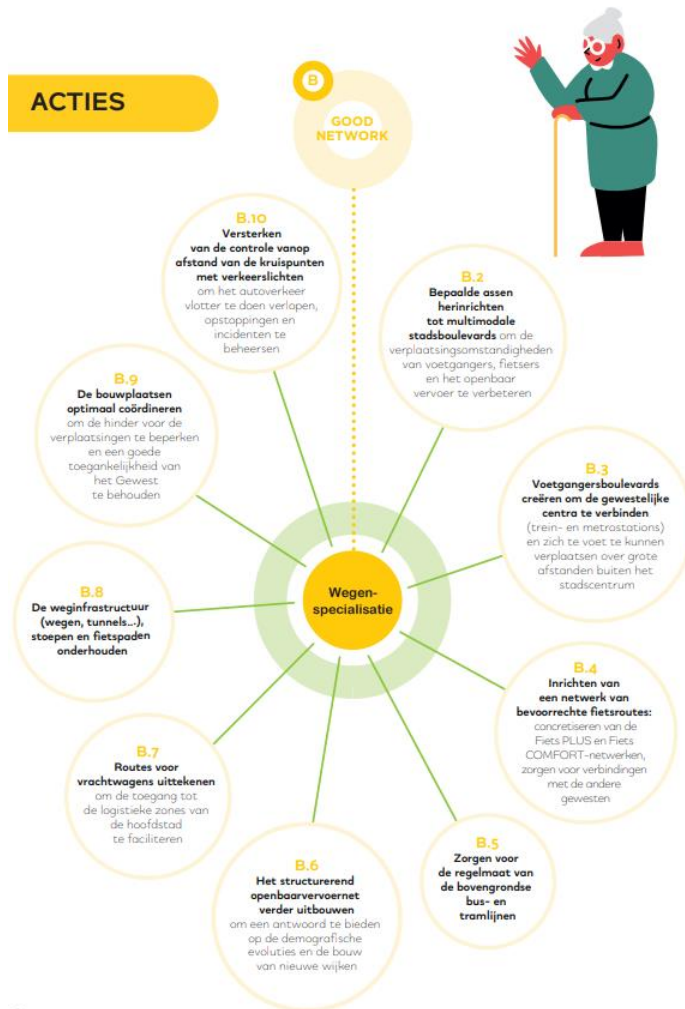
A.1 De snelheid op het gewestelijke grondgebied tot 30 km/u beperken

A.2 De wijken verkeersluw maken

A.6 Renoveren van grote kenmerkende openbare ruimtes



B. GOOD NETWORK, de vervoersnetwerken organiseren met het oog op performante dienstverlening ;



B.1 De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

B.2 Bepaalde assen herinrichten tot multimodale stadsboulevards

B.3 Voetgangersboulevards creëren om de gewestelijke centra te verbinden

B.4 Inrichten van een netwerk van bevoorrechte fietsroutes

B.8 Zorgen voor een plan voor preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en apparatuur (alle vervoermiddelen)

D. GOOD CHOICE, persoonlijke en collectieve keuzes beïnvloeden, zonder de individuele vrijheden in te perken ;

D.3 Invoering van instrumenten om autobezit en -gebruik te ontmoedigen

D.6 Sensibiliseringscampagnes voeren voor specifieke doelgroepen

D.9 Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen



E. GOOD PARTNER, alle partners betrekken bij de uitvoering van het mobiliteitsplan;

E.1 De rol van het Gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken

E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

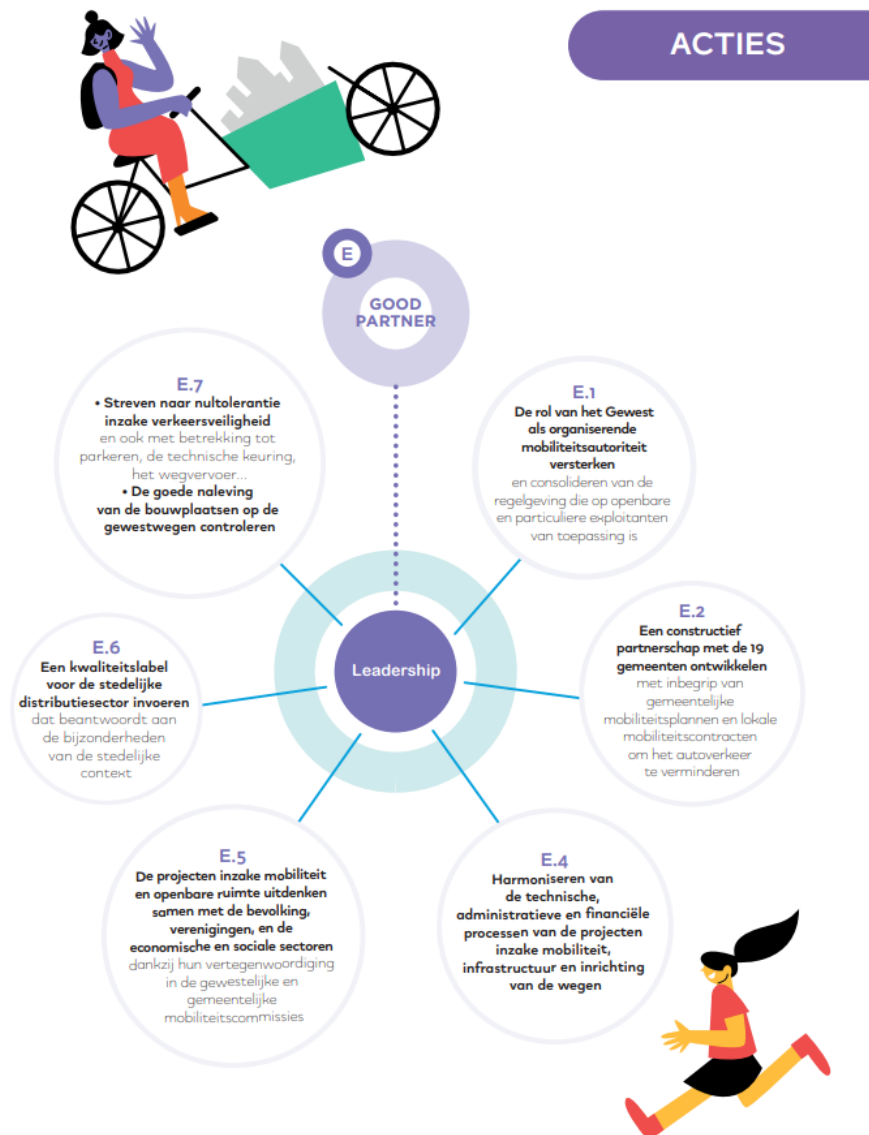
E.3 Een gecoördineerde leiding samen met de deelstaten en de gewesten

E.4 Het harmoniseren van de projecten die te maken hebben met mobiliteit, infrastructuur en inrichting van de wegen, het diversifiëren van de financieringsmogelijkheden en het standaardiseren van de ontwerppraktijken voor projecten in de openbare ruimte

E.5 De mechanismen versterken om samen met burgers en de economische en sociale sectoren projecten op te zetten op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte

E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren

E.7 Zorgen voor adequate controle en bestraffing



F. GOOD KNOWLEDGE, de mobiliteitsgegevens updaten en Good Move regelmatig evalueren.

F.1 Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren

F.2 Mobiliteitsgegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen,

F.3 Kwantitatieve en kwalitatieve enquêtes uitvoeren bij alle gebruikers van de stad

F.4 Een kenniscentrum inzake de evoluties en innovaties oprichten

F.5 Het proces begeleiden van automatisering van voertuigen

F.6 Communiceren en opleiding verstrekken over het mobiliteitsbeleid



Bijlagen

Bijlage 1	Actiefiche 1	De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit	79
Bijlage 2	Actiefiche 2	De uitvoering van het gewestelijke actieplan wordt regelmatig getoetst aan de vastgestelde indicatoren	81
Bijlage 3	Actiefiche 3	De burger en de institutionele partners worden geregeld op representatieve wijze geraadpleegd over het thema verkeersveiligheid	83
Bijlage 4	Actiefiche 4	Het parket en de politierechtbanken zijn in staat om de vastgestelde overtredingen te behandelen	84
Bijlage 5	Actiefiche 5	Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en effectief op een gerichte en passende manier aangepakt	86
Bijlage 6	Actiefiche 6	Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt	88
Bijlage 7	Actiefiche 7	Geogelocaliseerde maar anonieme statistische gegevens zijn beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor wegbeheerders om te voldoen aan hun verplichtingen op het vlak van het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur	90
Bijlage 8	Actiefiche 8	Het niet of niet correct registreren van aanriddingen en valpartijen wordt aangepakt door een registratieplatform ter beschikking te stellen dat toegankelijk is voor burgers en weggebruikers.	92
Bijlage 9	Actiefiche 9	Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten).	94
Bijlage 10	Actiefiche 10	Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding	96
Bijlage 11	Actiefiche 11	Recidivisten worden geïdentificeerd en op gerichte wijze opgevolgd	99
Bijlage 12	Actiefiche 12	Nieuwe straffen ontwikkelen	101
Bijlage 13	Actiefiche 13	Het gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het gewest geeft de gemeenten de mogelijkheid om aan te sluiten bij opdrachten via een aankoopcentrale (studies, werken (levering en installatie).	103
Bijlage 14	Actiefiche 14	De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd.	106
Bijlage 15	Actiefiche 15	Een strikt en homogeen sanctiebeleid tussen de politiezones voeren	110
Bijlage 16	Actiefiche 16	Communiceren over de controles, de reden en de plaatsen van de controles	113
Bijlage 17	Actiefiche 17	De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en gepland, en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie	115
Bijlage 18	Actiefiche 18	Stad 30, de wegen met 30 km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken	119
Bijlage 19	Actiefiche 19	Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken.	121
Bijlage 20	Actiefiche 20	De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt	124
Bijlage 21	Actiefiche 21	De toepassing van 'tactische stedenbouwkundige' inrichtingen wordt aangemoedigd en gemakkelijker gemaakt	128
Bijlage 22	Actiefiche 22	De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven.	129
Bijlage 23	Actiefiche 23	De kennis, attitudes en vaardigheden van weggebruikers verbeteren zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen.	132
Bijlage 24	Actiefiche 24	Weggebruikers bewust maken van de risico's in verband met de grootste 'killers' op de weg	135
Bijlage 25	Actiefiche 25	De gebruikers van bestelwagens en de andere weggebruikers sensibiliseren voor de risico's die gepaard gaan met dit type voertuig	139
Bijlage 26	Actiefiche 26	Het aanbod van en de toepassing van leerstraffen ontwikkelen.	141
Bijlage 27	Actiefiche 27	Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren	143
Bijlage 28	Actiefiche 28	De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvlotten de aankoop te bevorderen van voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers te bevorderen	144
Bijlage 29	Actiefiche 29	De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het systeem ISA (Intelligent Speed Assistance)	146
Bijlage 30	Actiefiche 30	Vooruitzicht op micromobiliteit, waarbij de burgers worden betrokken, om de nieuwe risico's op het vlak van verkeersveiligheid te voorkomen en erop te anticiperen.	149
Bijlage 31	Lijst van acroniemen		151

Bijlage 1 Actiefiche 1	De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Elke gemeente in het Gewest heeft een gemeentelijk plan voor verkeersveiligheid, rekening gehouden met haar specifieke kenmerken en opgemaakt op basis van Good Move en het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid 2021-2030.
Bevoegdheden	Gemeentelijke colleges en gemeenteraden
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Elke gemeente stelt een ontwerpplan op dat op aanvraag en voor advies door Brussel Mobiliteit kan worden nagelezen. - Elke gemeente keurt het gemeentelijk plan voor verkeersveiligheid goed. - De opvolgingstabel van Good Move is opgenomen in de doelstellingen en acties van de verschillende gemeentelijke plannen.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - De gemeenteraad heeft het gemeentelijk plan voor verkeersveiligheid aangenomen. - De acties en doelstellingen houden rekening met de opvolgingstabel van Good Move.
Partners (<i>alle</i>)	De Gemeenten, de schepen voor Mobiliteit of CeMa, Brulocalis
Taak 1.1	Elke gemeente stelt een ontwerpplan op dat op aanvraag en voor advies door Brussel Mobiliteit kan worden nagelezen.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	De Gemeenten
SPOC	De schepen voor Mobiliteit of CeMa
Interne partners	/
Externe partners	Mobiliteit Brussel - Brulocalis
Start	1 ^{ste} kwartaal 2022
Termijn	2 ^{de} kwartaal 2023
Statuut	Op te starten
Indicator	Voltooiing van het ontwerpplan, over te leggen aan de raad
Taak 1.2	Elke gemeente keurt het gemeentelijk plan voor verkeersveiligheid goed.
Budget	Bestaande situatie

Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	De Gemeenten
SPOC	De schepen voor Mobiliteit of CeMa
Interne partners	/
Externe partners	Mobiliteit Brussel - Brulocalis
Start	3 ^{de} kwartaal 2023
Termijn	Einde van 2023
Statuut	Op te starten
Indicator	De gemeenteraad heeft het gemeentelijk plan voor verkeersveiligheid aangenomen
Taak 1.3	De opvolgingstabel van Good Move is opgenomen in de doelstellingen en acties van de verschillende gemeentelijke plannen.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	De Gemmenten
SPOC	De schepen voor Mobiliteit of CeMa
Interne partners	/
Externe partners	Mobiliteit Brussel - Brulocalis
Start	In functie van het einde van taak 9.2
Termijn	Ten laatste op 1 januari 2024
Statuut	Op te starten
Indicator	De opvolgingstabel van Good Move is opgenomen in de doelstellingen en acties van de verschillende gemeentelijke plannen.

Bijlage 2	De uitvoering van het gewestelijke actieplan wordt regelmatig getoetst aan de vastgestelde indicatoren
Actiefiche 2	
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De opvolging en de evaluatie van de verschillende acties mogelijk maken, in functie van hun specifieke indicatoren en periodiciteit, om voort te gaan zoals gepland of zo nodig corrigerende acties te ondernemen.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Eenmaal per jaar wordt een stand van zaken opgemaakt met betrekking tot elke actie waarvoor een of meerdere taken waren gepland tijdens de afgelopen periode. - Deze evaluatie wordt eenmaal per jaar voorgesteld aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, samen met - desgevallend - voorstellen voor corrigerende maatregelen. - In overeenstemming met het advies van de GMC beslist Brussel Mobiliteit over de voortzetting van de geëvalueerde taken en/of over de aanpassingen die aan die taken moeten worden aangebracht.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Een vorderingsstaat van de acties wordt jaarlijks opgemaakt. - Deze evaluatie wordt voor advies overgelegd aan de GMC. - Wanneer dat noodzakelijk is, past Brussel Mobiliteit de operationalisering van de geëvalueerde taken aan.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid van Mobiliteit Brussel
Taak 2.1	Eenmaal per jaar wordt een stand van zaken opgemaakt met betrekking tot elke actie waarvoor een of meerdere taken waren gepland tijdens de afgelopen periode.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Alle bij de acties betrokken diensten
Externe partners	/
Start	4 ^{de} kwartaal van elk jaar vanaf 2022
Termijn	Einde van elk jaar vanaf 2022
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	Er wordt effectief een jaarlijkse vorderingsstaat van de acties opgemaakt.
Taak 2.2	Deze evaluatie wordt eenmaal per jaar voorgesteld aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, samen met - desgevallend - voorstellen voor corrigerende maatregelen.

Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Alle bij de acties betrokken diensten
Externe partners	De gewestelijke commissie voor verkeerveiligheid
Start	Begin van elk jaar vanaf 2023
Termijn	Einde van de maand februari van elk jaar vanaf 2023
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	Deze evaluatie wordt effectief voor advies overgelegd aan de GMC.
Taak 2.3	In overeenstemming met het advies van de GMC beslist Brussel Mobiliteit over de voortzetting van de geëvalueerde taken en/of over de aanpassingen die aan die taken moeten worden aangebracht.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Tous les services concernés par les actions
Externe partners	La Commission régionale de sécurité routière
Start	Maart van elk jaar vanaf 2023
Termijn	Einde van de maand mei van elk jaar vanaf 2023
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	Wanneer dat noodzakelijk is, past Brussel Mobiliteit de operationalisering van de geëvalueerde taken effectief aan.

Bijlage 3 Actiefiche 3	De burger en de institutionele partners worden geregeld op representatieve wijze geraadpleegd over het thema verkeersveiligheid
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De burgers ondervragen om te vernemen welke volgens hen de grootste fenomenen van verkeersonveiligheid zijn. Daarnaast ook om een beeld te krijgen van de manier(en) waarop ze zichzelf meestal in gevaar brengen, en met welke regelmaat ze dat doen.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Ten minste eenmaal per jaar een representatieve peiling afnemen bij Brusselaars en pendelaars in verband met de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in het BHG. - De conclusies van de enquête gebruiken om richting te geven aan onze bewustmakingsacties. - De conclusies van de enquêtes ter kennis brengen van de GMC ter gelegenheid van de jaarlijkse rapportering.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Een vorderingsstaat van de acties wordt jaarlijks opgemaakt. - Deze evaluatie wordt voor advies overgelegd aan de GMC. - Wanneer dat noodzakelijk is, past Brussel Mobiliteit de operationalisering van de geëvalueerde taken aan.
Partners (alle)	Cel verkeersveiligheid en cel communicatie van Mobiliteit Brussels, DMVSR, het enquêtebureau
Taak 3.1	Ten minste eenmaal per jaar een representatieve peiling afnemen bij Brusselaars en pendelaars in verband met de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in het BHG.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	Het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2030
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	Er is ten minste één representatieve peiling bij Brusselaars en pendelaars afgenomen in verband met de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in het BHG.

Taak 3.2	De conclusies van de enquête gebruiken om richting te geven aan onze bewustmakingsacties.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	Het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2030
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	Op basis van deze input zal er ten minste eenmaal per jaar een campagne worden gevoerd. Bij de briefings over campagnes zal er duidelijk worden verwezen naar het resultaat van de enquêtes.
Taak 3.3	De conclusies van de enquêtes ter kennis brengen van de GMC ter gelegenheid van de jaarlijkse rapportering.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2030
Statuut	Op te starten / terugkerend
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De resultaten van de enquêtes en opiniepeilingen die bij de burgers worden gevoerd stelselmatig meedelen ter gelegenheid van de jaarlijkse rapportering aan de GMC. - De resultaten van de enquêtes van een jaar N moeten ten laatste in het jaar N+1 ter kennis van de GMC worden gebracht.

Bijlage 4 Actiefiche 4	Het parket en de politierechtbanken zijn in staat om de vastgestelde overtredingen te behandelen
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Het voor het openbaar ministerie mogelijk maken het hoofd te bieden aan de toename van het aantal te behandelen dossiers, door extra capaciteit te verkrijgen, door de oprichting van een specifiek federaal parket.
Bevoegdheden	Federaal
Operationalisering	In het kader van het federaal verkeersveiligheidsplan werkt Brussel Mobiliteit mee en neemt het actief deel aan de oprichting van dit federaal parket.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Deelname van Brussel Mobiliteit aan de werkvergaderingen ad hoc. - Effectieve oprichting van dit specifieke federaal parket.
Partners (alle)	<ul style="list-style-type: none"> - Cel verkeerveiligheid, FOD Mobiliteit, FOD Justicie
Taak 4.1	In het kader van het federaal verkeersveiligheidsplan werkt Brussel Mobiliteit mee en neemt het actief deel aan de oprichting van dit federaal parket.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	FOD Mobiliteit
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	FOD Justicie
Start	Nader te bepalen in functie van het federaal verkeersveiligheidsplan en zijn gevolgen.
Termijn	Nog vast te stellen in het licht van het federale actieplan voor verkeersveiligheid en de follow-up daarvan.
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Deelname van Brussel Mobiliteit aan de werkvergaderingen ad hoc. - Effectieve oprichting van dit specifieke federaal parket.

Bijlage 5 Actiefiche 5	Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en effectief op een gerichte en passende manier aangepakt.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Brussel Mobiliteit moet zijn rol van stakeholder vervullen en de politiezones en BPV bijstaan om probleemgedrag te identificeren en om samen te bekijken welke de beste gecoördineerde actiemiddelen zijn om dergelijk gedrag te doen ophouden.
Bevoegdheden	Politiezones, BPV
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Brussel Mobiliteit lanceert één opiniepeiling per jaar bij de burgers opdat zij zouden melden wat ze beschouwen als de ergste fenomenen van verkeersdelinquentie. - De resultaten evalueren in overleg met de politie en BPV. - Samen bepalen welke de beste actiemiddelen zijn tegen deze door de burgers geïdentificeerde fenomenen van delinquentie.
Indicatoren	Na implementatie van de actiemiddelen moeten de navolgende opiniepeilingen een afname laten zien van de omvang van dit fenomeen volgens de burgers of een afname van het relatieve belang dat zij aan dit fenomeen toekennen wat betreft de waargenomen verkeersonveiligheid.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid, cel communicatie, de politiezones, BPV, de dienstverlener (opiniepeilingen).
Taak 5.1.	Brussel Mobiliteit lanceert één opiniepeiling per jaar bij de burgers opdat zij zouden melden wat ze beschouwen als de ergste fenomenen van verkeersdelinquentie.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	De politiezones, BPV, de dienstverlener (opiniepeilingen).
Start	2023
Termijn	2030 (jaarlijks terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Eén opiniepeiling per jaar afnemen - Verkrijgen van bruikbare resultaten voor de volgende taken, wat betreft kwaliteit van de antwoorden en inhoud.
Taak 5.2.	De resultaten evalueren in overleg met de politie en BPV.

Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De politiezones, BPV, de dienstverlener (opiniepeilingen).
Start	2023
Termijn	2030 (jaarlijks terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	Overleg dat leidt tot een gemeenschappelijk advies betreffende de noodzaak om al dan niet specifieke acties te ondernemen ten aanzien van de geïdentificeerde gedragingen (kosten-batenanalyse).
Taak 5.3.	Samen bepalen welke de beste actiemiddelen zijn tegen deze door de burgers geïdentificeerde fenomenen van delinquentie.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De politiezones, BPV, de dienstverlener (opiniepeilingen).
Start	2023
Termijn	2030 (terugkerende jaarlijkse actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	- Samen bepalen welke acties elke partner dient te ondernemen; - de acties uitvoeren zoals ze samen zijn toegewezen aan elke stakeholder

Bijlage 6	Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt.
Actiefiche 6	
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Bevorderen en faciliteren van de opleiding en de bewustmaking van alle politieagenten in verband met verkeersveiligheidsproblemen.
Bevoegdheden	GIP, politiezones, BPV
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Een stand van zaken maken van deze opleidingen, hun werking en van de mogelijkheden om de werking te wijzigen/verbeteren. - Voorzien in pistes voor verbetering/rationalisering van deze opleidingen. - De wijze identificeren waarop de wijzigingen van wet- en regelgeving worden opgenomen in de bestaande opleidingen (monitoring).
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Meer agenten volgen effectief de opleidingen in verband met verkeersveiligheid. - Het aantal opleidingen in verband met verkeersveiligheid is gestegen. - Samen met de stakeholders wordt een monitoring gemaakt van de wijzigingen van wet- en regelgeving en van hun gevolgen voor de bestaande opleidingen.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid, GIP, politiezones, BPV
Taak 6.1.	Een stand van zaken maken van deze opleidingen, hun werking en van de mogelijkheden om de werking te wijzigen/verbeteren.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	GIP, politiezones, BPV
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Oprichting van een werkgroep met de stakeholders. - Verkrijgen van bruikbare resultaten voor de volgende taken, en formulering van pistes voor verbetering, de middelen en de tijd die nodig zijn.
Taak 6.2.	Voorzien in pistes voor verbetering/rationalisering van deze opleidingen.
Budget	Bestaande situatie

Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	GIP, politiezones, BPV
Start	2024
Termijn	2030 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	Er worden nieuwe opleidingen georganiseerd of al bestaande opleidingen worden bijgewerkt op basis van de bij de vorige taak verkregen resultaten.
Taak 6.3.	De wijze identificeren waarop de wijzigingen van wet- en regelgeving worden opgenomen in de bestaande opleidingen (monitoring).
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	GIP, politiezones, BPV
Start	2025
Termijn	2030 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Samen met de stakeholders bepalen welke wijzigingen van de regelgeving moeten worden geïntegreerd in de opleidingen. - De betrokken opleidingen worden effectief bijgewerkt met de geïdentificeerde wijzigingen

Bijlage 7 Actiefiche 7	Geogelocaliseerde maar anonieme statistische gegevens zijn beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor wegbeheerders om te voldoen aan hun verplichtingen op het vlak van het beheer van de veiligheid van de wegeninfrastructuur
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De wegbeheerders hebben toegang tot de gegevens die Brussel Mobiliteit heeft verzameld in verband met verkeersveiligheid van de infrastructuren.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Brussel Mobiliteit verstrekt om de twee jaar een update van de ongevalgevoelige zones (OGZ) en stelt die update ter beschikking van de gemeenten. - Er zullen ook verschillende dashboards voor de monitoring van indicatoren, zoals de ernst van aanrijdingen, ter beschikking van de wegbeheerders worden gesteld. - De bijgewerkte kaart is beschikbaar op de GIS-site van Brussel Mobiliteit. Ook de oplossingen voor de ongevalgevoelige zones kunnen door iedereen worden opgevolgd.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - De kaart van de OGZ wordt effectief om de twee jaar bijgewerkt en ter beschikking gesteld van de gemeenten. - De verschillende dashboards, gecreëerd op basis van de ongevalsgegevens, worden ter beschikking gesteld van de wegbeheerders. - De GIS-site van Brussel Mobiliteit host de nieuwe kaarten naargelang ze worden bijgewerkt. - De oplossingen voor de ongevalgevoelige zones (OGZ) kunnen door iedereen worden opgevolgd.
Taak 7.1.	Brussel Mobiliteit verstrekt om de twee jaar een update van de ongevalgevoelige zones (OGZ) en stelt die update ter beschikking van de gemeenten.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeersveiligheid
Interne partners	Statisticus
Externe partners	De Gemeenten
Start	2022
Termijn	2030 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De kaart van de OGZ wordt effectief om de 2 jaar bijgewerkt. - Deze kaart is ter beschikking gesteld van de gemeenten.

Taak 7.2.	Er zullen ook verschillende dashboards voor de monitoring van indicatoren, zoals de ernst van aanrijdingen, ter beschikking van de wegbeheerders worden gesteld.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gemeenten
Start	2022
Termijn	2030 (doorlopende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	De verschillende dashboards, gecreëerd op basis van de ongevalsgegevens, worden ter beschikking gesteld van de wegbeheerders
Taak 7.3.	De bijgewerkte kaart is beschikbaar op de GIS-site van Brussel Mobiliteit. Ook de oplossingen voor de ongevalgevoelige zones kunnen door iedereen worden opgevolgd.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gemmenten
Start	2022
Termijn	2030 (doorlopende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De GIS-site van Brussel Mobiliteit host de nieuwe kaarten naargelang ze worden bijgewerkt; - De oplossingen voor de ongevalgevoelige zones (OGZ) kunnen door iedereen worden opgevolgd.

Bijlage 8 Actiefiche 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.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Een categorie 'aanrijdingen/vallen' toevoegen aan de tool Fix My Street en beoordelen of het passend is om te voorzien in een signalisatie van de 'subjectieve verkeersonveiligheid'.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel, CIBG
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Technische haalbaarheidsstudie. - Implementatie van de categorie 'aanrijdingen/vallen'. - Evaluatie van de gepastheid van signalisatie van de 'subjectieve verkeersonveiligheid'.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - De eventuele obstakels worden verwijderd en de technische haalbaarheid wordt vastgesteld. - De categorie 'aanrijdingen/vallen' is effectief toegevoegd aan Fix My Street en kan worden gebruikt. - Samen met de stakeholders wordt een beslissing genomen betreffende de gepastheid van een signalisatie van de 'subjectieve verkeersonveiligheid' alsook wat betreft de eventuele vorm daarvan.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid, CIBG, de Gemeenten
Taak 8.1.	Technische haalbaarheidsstudie.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	CIBG
Start	2022
Termijn	2023
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De technische haalbaarheid wordt vastgesteld. - De eventuele obstakels worden verwijderd.
Taak 8.2.	Implementatie van de categorie 'aanrijdingen/vallen'.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau

Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	CIBG
Start	2023
Termijn	2024
Statuut	Op te starten
Indicator	De categorie 'aanrijdingen/vallen' is effectief toegevoegd aan Fix My Street en kan worden gebruikt.
Taak 8.3.	Evaluatie van de gepastheid van signalisatie van de 'subjectieve verkeersonveiligheid'.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gemeenten
Start	2024
Termijn	2026
Statuut	Op te starten
Indicator	Samen met de stakeholders wordt een beslissing genomen betreffende de gepastheid van een signalisatie van de 'subjectieve verkeersonveiligheid' alsook wat betreft de eventuele vorm daarvan.

Bijlage 9 Actiefiche 9	Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten).
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Snel optreden bij aanrijdingen, zowel op het vlak van infrastructuur als door middel van bewustmaking of handhaving.
Bevoegdheden	Brussel Mobiliteit
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Een automatische procedure opzetten om geanonimiseerde informatie over dodelijke aanrijdingen uit te wisselen tussen de politiezones en Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur. - Een procedure opstellen om verslagen eventueel ook naar de gemeentelijke beheerders door te sturen.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Van alle dodelijke aanrijdingen wordt een verslag opgesteld. - De aanbevelingen worden aan de bevoegde diensten toegezonden met het oog op het nemen van maatregelen, waarvan sommige dringend moeten worden uitgevoerd.
Partners (<i>alle</i>)	Cel verkeerveiligheid, Politiezones, Gemeenten, Brulocalis
Taak 9.1	Een automatische procedure opzetten om geanonimiseerde informatie over dodelijke aanrijdingen uit te wisselen tussen de politiezones en Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	Politiezones en Gemeenten
Start	2022
Termijn	4 ^{de} kwartaal 2022
Statuut	Op te starten
Indicator	Er is een procedure, goedgekeurd door de partners
Taak 9.2	Een procedure opstellen om verslagen eventueel ook naar de gemeentelijke beheerders door te sturen.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/

Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	Gemeenten - Brulocalis
Start	2022
Termijn	4 ^{de} kwartaal 2022
Statuut	Om te beginnen/ in uitvoering
Indicator	Bestaande procedure gevalideerd door de partners

Bijlage 10 Actiefiche 10	Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Doeltreffende begeleiding voor verkeersslachtoffers en hun naasten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontwikkelen en organiseren.
Bevoegdheden	De Gewesten, BPV, Politiezones, Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Een intergewestelijke en internationale benchmarking maken van wat doeltreffend is en courant wordt toegepast. - Een 'minimale gemeenschappelijke basis' definiëren voor de begeleiding in de drie gewesten. - De soorten aan te bieden begeleiding en hun actoren definiëren. - De soorten begeleiding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organiseren na identificatie van de piloten, de partners, de budgettaire behoeften en de nood aan medewerkers.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - De te organiseren soorten van begeleiding worden geïdentificeerd na benchmarkings. - Een 'minimale gemeenschappelijke basis' is gedefinieerd in de drie gewesten. - De verschillende actoren en hun rollen worden gedefinieerd. - De piloten en de behoeften worden geïdentificeerd en de soorten van begeleiding worden effectief georganiseerd.
Partners (<i>alle</i>)	Cel verkeerveiligheid, de Gewesten, BPV, Politiezones, FOD Mobiliteit, vzw's, de justitiehuisen
Taak 10.1	Een intergewestelijke en internationale benchmarking maken van wat doeltreffend is en courant wordt toegepast.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	De Gewesten
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gewesten, le FOD Mobiliteit
Start	2022
Termijn	2023
Statuut	Op te starten
Indicator	De te organiseren soorten van begeleiding worden geïdentificeerd na benchmarkings.
Taak 10.2	Een 'minimale gemeenschappelijke basis' definiëren voor de begeleiding in de drie gewesten.
Budget	Bestaande situatie

Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	De Gewesten
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gewesten, FOD Mobiliteit
Start	2023
Termijn	2024
Statuut	Op te starten
Indicator	Een 'minimale gemeenschappelijke basis' is gedefinieerd in de drie gewesten.
Taak 10.3	De soorten aan te bieden begeleiding en hun actoren definiëren.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De politiezones, de vzw's, de justitiehuisen
Start	2024
Termijn	2025
Statuut	Op te starten
Indicator	De verschillende actoren en hun rollen worden gedefinieerd.
Taak 10.4	De soorten begeleiding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organiseren na identificatie van de piloten, de partners, de budgettaire behoeften en de nood aan medewerkers.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De politiezones, de vzw's, de justitiehuisen

Start	2025
Termijn	2026 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	De piloten en de behoeften worden geïdentificeerd en de soorten van begeleiding worden effectief georganiseerd ten voordele van de burgers

Bijlage 11 Actiefiche 11	Recidivisten worden geïdentificeerd en op gerichte wijze opgevolgd.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEEDS / STREETS / CITY / VEHICLES / BEHAVIOUR
Doel	Een identificatie van recidivisten organiseren en voorzien in passende alternatieve straffen.
Bevoegdheden	De Gewesten, FOD mobiliteit, FOD Justicie, BPV, Policiezones, Parket
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - In het kader van het federaal plan, de manier van identificatie van recidivisten vaststellen en om voor hen passende alternatieve straffen vast te stellen. - Op basis van wat voorafgaat: de uitvoering plannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - De manier van identificatie van recidivisten is vastgelegd. - Er zijn voor recidivisten passende alternatieve straffen bepaald. - Een planning voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgemaakt en goedgekeurd.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid, FOD Mobiliteit, FOD Justicie, de Gewesten, Parket, Policiezones, BPV
Taak 11.1	In het kader van het federaal plan, de manier van identificatie van recidivisten vaststellen en om voor hen passende alternatieve straffen vast te stellen.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	FOD Mobiliteit, FOD Justicie, de Gewesten
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De Gewesten, FOD Mobiliteit, FOD Justicie, Parket, Policiezones, BPV
Start	2023
Termijn	2024
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De manier van identificatie van recidivisten is vastgelegd. - Er zijn voor recidivisten passende alternatieve straffen bepaald.
Taak 11.2	Op basis van wat voorafgaat: de uitvoering plannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel

SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	FOD Justicie, Parqket, Policiezones, BPV
Start	2024
Termijn	2025
Statuut	Op te starten
Indicator	Een planning voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgemaakt en goedgekeurd.

Bijlage 12	Nieuwe straffen ontwikkelen.
Actiefiche 12	
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Aanname en invoering van nieuwe doeltreffende en toepasselijke straffen.
Bevoegdheden	De Gewesten, FOD Justitie, BPV, Policiezones, Parket
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - In het kader van het interfederaal plan, doeltreffende, zinvolle en toepasselijke sancties identificeren. - Op basis van wat voorafgaat: de uitvoering plannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Er zijn nieuwe doeltreffende en toepasselijke sancties geïdentificeerd. - Een planning voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgemaakt en goedgekeurd.
Partners (alle)	Cel verkeerveiligheid, de Gewesten, FOD Justitie, BPV, Policiezones, Parket
Taak 12.1	In het kader van het interfederaal plan, doeltreffende, zinvolle en toepasselijke sancties identificeren.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	FOD Mobiliteit, FOD Justitie, de gewesten
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	De gewesten, FOD Mobiliteit, FOD Justitie, het parket, de politiezones, BPV
Start	2022
Termijn	2023
Statuut	Op te starten
Indicator	Er zijn nieuwe doeltreffende en toepasselijke sancties geïdentificeerd.
Taak 12.2	Op basis van wat voorafgaat: de uitvoering plannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	/
Externe partners	FOD Justitie, Parket, Policiezones, BPV

Start	2023
Termijn	2024
Statuut	Op te starten
Indicator	Een planning voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgemaakt en goedgekeurd.

Bijlage 13 Actiefiche 13	Het gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het gewest geeft de gemeenten de mogelijkheid om aan te sluiten bij opdrachten via een aankoopcentrale (studies, werken (levering en installatie).
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De partners de middelen geven om de acties waarvoor ze verantwoordelijk zijn of waarvan ze partner zijn uit te voeren, door niet alleen financiële steun te verlenen maar ook hun werk gemakkelijker te maken dankzij een opdrachtcentrale
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Stockopdrachten via een aankoopcentrale openstellen voor de gemeenten voor de uitvoering van acties die verband houden met de infrastructuur (opgenomen onder SAFE STREET) - Een werkingssubsidie in het leven roepen en toekennen aan de gemeenten voor het financieren van 1 VTE per gemeente die het verkeersveiligheidsbeleid opvolgt - De gemeenten investeringssubsidies blijven geven en het bedrag aanpassen aan de uitdagingen die ze moeten aangaan - De politiezones investeringssubsidies blijven geven en de frequentie aanpassen.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Effectieve toekenning van de subsidies, gebruikspercentage van de subsidies, effectieve openstelling van opdrachten via opdrachtcentrales - Bestendinging van die steun
Partenaires (tous)	BM, Communes, Perspectives, Policiezones, BPV
Taak 13.1	Stockopdrachten via een aankoopcentrale openstellen voor de gemeenten voor de uitvoering van acties die verband houden met de infrastructuur (opgenomen onder SAFE STREET)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM
SPOC	BM- DPW
Interne partners	/
Externe partners	Gemeenten
Start	Bij de relance van nieuwe gewestelijke opdrachten van dit type
Termijn	per geval
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Er bestaat effectief een opdracht - Aantal gemeenten dat zich bij die opdracht heeft aangesloten
Taak 13.2	Een werkingssubsidie in het leven roepen en toekennen aan de gemeenten voor het financieren van 1 VTE per gemeente die het verkeersveiligheidsbeleid opvolgt
Budget	1 miljoen/jaar vanaf 2022

Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM
SPOC	BM - DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Gemeenten- Brulocalis
Start	2 ^{de} kwartaal -3 ^{de} kwartaal 2022
Termijn	jaarlijks
Statuut	In uitvoering / terugkerend
Indicator	19 VTE's gefinancierd, vereffeningspercentage van de subsidies
Taak 13.3	De gemeenten investeringssubsidies blijven geven en het bedrag aanpassen aan de uitdagingen die ze moeten aangaan
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM
SPOC	DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Gemeenten
Start	Voortzetting van een actie die al loopt sinds 2016
Termijn	jaarlijks
Statuut	In uitvoering, terugkerend
Indicator	Budget effectief vereffend, aantal gefinancierde projecten
Taak 13.4	De politiezones investeringssubsidies blijven geven en de frequentie aanpassen.
Budget	400.000 eur/jaar vanaf 2022
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM
SPOC	BM- DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Policiezones, BPV (gebruik van de aankoopcentrale)
Start	Voortzetting van een actie die al sinds 2016 bestaat.

Termijn	jaarlijks
Statuut	In uitvoering
Indicator	Gebruikspercentage van de subsidie

Bijlage 14 Actiefiche 14	De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd.
SAFE SPEEDS	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Snelheidsovertredingen verminderen / De toegestane maximumsnelheid afdwingen Het reële risico van gecontroleerd te worden neemt toe / Het gevoel van straffeloosheid neemt af De wijken worden verkeersluw gemaakt, waardoor het veiligheidsgevoel toeneemt / Er wordt ingegaan op vragen om snelheidscontroles van omwonenden / De controles worden opgebouwd rond snelheidsmetingen door burgers
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel, Policiezones
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Verdere invoering (en instandhouding) van geautomatiseerde vaste controles op gewestwegen - De gemeenten en politiezones rollen een plan uit voor de invoering van geautomatiseerde snelheidscontroles op gemeentewegen - De gemeenten en politiezones passen een strategie voor mobiele controles toe - De gemeenten en politiezones kunnen gebruikmaken van monitoringtools - De snelheid op de gewestwegen wordt gemonitord - De snelheid op de gemeentewegen wordt gemonitord - De verwerkingscapaciteit van het GVC opvoeren - De follow-up en de betaling van onmiddellijke inningen worden nog beter geautomatiseerd - De werklast van het parket en de rechtbanken in het oog houden. Er komen oplossingen om hun achterstand weg te werken en de toenemende controles op te vangen.
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Afname van de gemiddelde snelheid, daling van V85, afvlakking van snelheidspieken, percentage van overtredingen (monitoring per type weg). <ul style="list-style-type: none"> • 2020: gemiddelde snelheid, V85³⁵, topsnelheid (metingen aan de gang) • 2025: verlaging van de gemiddelde snelheid met 5%, V85 mag de toegestane maximumsnelheid met niet meer dan 7 km/u overschrijden, verlaging van de pieksnelheden met 5% op wegen die met radar zijn uitgerust. • 2030: verlaging van de gemiddelde snelheid met 5%, V85 mag de maximumsnelheid met niet meer dan 5 km/u overschrijden, verlaging van de pieksnelheden met 10% op wegen die met radar zijn uitgerust. - Voor andere overtredingen: aantal gecontroleerde bestuurders per soort overtreding en percentage overtredingen. - Het aantal controles stijgt en het aantal pv's daalt.
Partners (alle)	Mobiliteit Brussel, Gemeenten, Policie, Justicie, BPV
Taak 14.1	Verdere invoering (en instandhouding) van geautomatiseerde vaste controles op gewestwegen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM
SPOC	BM-Cel Verkeersveiligheid
Interne partners	BM Maintain, BM-SR, BM-Plan DOOM

³⁵ V85 is de snelheid waaronder 85% van de voertuigen rijdt

Externe partners	Policie, Gemeenten, FOD Justicie, BPV, Wegbeheerders
Start	In uitvoering
Termijn	2021 : 30 vaste flitspalen of radarcontroles geïnstalleerd. 2024 : 80% van de regionale wegen waarvoor vaste controleapparatuur nodig is, is uitgerust.
Statuut	In uitvoering
Indicator	In vergelijking met 2021 (referentiejaar): <ul style="list-style-type: none"> - Afname van de gemiddelde snelheid; - V85; - Afvlakking van de snelheidspieken; - percentage overtredingen (monitoring per type weg). - Het aantal controles stijgt en het aantal pv's daalt
Taak 14.2	De gemeenten en politiezones rollen een plan uit voor de invoering van geautomatiseerde snelheidscontroles op gemeentewegen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Brulocalis, Gemeenten et Policiezones
SPOC	Gemeenten et Policiezones
Interne partners	BM Maintain, Plan DMVSR
Externe partners	Policie, Gemeenten, FOD Justicie, Brulocalis
Start	2022
Termijn	2026
Statuut	Nog op te starten (opdracht beschikbaar medio 2021)
Indicator	In vergelijking met 2021 (referentiejaar): <ul style="list-style-type: none"> - Afname van de gemiddelde snelheid; - V85; - Afvlakking van de snelheidspieken; - percentage overtredingen (monitoring per type weg). - Het aantal controles stijgt en het aantal pv's daalt
Taak 14.3	De gemeenten en politiezones passen een strategie voor mobiele controles toe
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Gemeenten et Policiezones
SPOC	Gemeenten et Policiezones
Interne partners	Plan DMVSR
Externe partners	Policie, Gemeenten, FOD Justicie, Brulocalis
Start	In uitvoering
Termijn	Geen einddatum
Statuut	In uitvoering
Indicator	In vergelijking met 2021 (referentiejaar): <ul style="list-style-type: none"> - Stijging van het aantal gecontroleerde sites; - Afname van de gemiddelde snelheid; - V85; - Afvlakking van de snelheidspieken; - percentage overtredingen (monitoring per type weg). - Het aantal controles stijgt en het aantal pv's daalt
Taak 14.4	De gemeenten en politiezones kunnen gebruikmaken van monitoringtools
Budget	Bestaande situatie

Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM-VV
SPOC	BM-VV
Interne partners	/
Externe partners	Analisten van de politiezones en gemeenten
Start	2021
Termijn	Geen einddatum
Statuut	In uitvoering
Indicator	Aantal politiezones en gemeenten dat toegang heeft tot de door BM ontwikkelde tools
Taak 14.5	De snelheid op de gewestwegen wordt gemonitord
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM-VV
SPOC	BM -VV
Interne partners	BM- Mobiliteitscentrum
Externe partners	Policiezones, GVC
Start	Gestart in 2020.
Termijn	Alle vaste controlepunten (en lidars) worden in 2024 gemonitord
Statuut	in uitvoering
Indicator	Aantal gemonitorde vaste controlepunten (en lidars)
Taak 14.6	De snelheid op de gemeentewegen wordt gemonitord
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Brulocalis
SPOC	Elke politiezone
Interne partners	BM-VV (communicatie over de ontwikkelde monitoringtools)
Externe partners	Policiezones, Gemeenten
Start	2022
Termijn	2025: alle politiezones/gemeenten hebben snelheidsmonitoring ontwikkeld
Statuut	Nog op te starten / in uitvoering (afhankelijk van de zone)
Indicator	Percentage gemonitorde vaste en mobiele controlepunten
Taak14.7	De verwerkingscapaciteit van het GVC opvoeren
Budget	150.000 eur/jaar vanaf 2022
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel (Copil CRT)
SPOC	BM / BPV / DAH
Interne partners	BM-VV
Externe partners	GVC, BPV, Policiezones, Parket, DAH
Start	In uitvoering
Termijn	1 ^{ste} kwartaal 2022: 12 VTE's aan GVC 2022: 3 ^{de} fase van vastleggingen en terbeschikkingstelling van werkstations
Statuut	In vertraging (initiële termijn = 12 VTE's in 2021)
Indicator	Aantal aangeworven personen, aantal beschikbare werkstations
Taak 14.8	De follow-up en de betaling van onmiddellijke inningen worden nog beter geautomatiseerd

	De werklast van het parket en de rechtbanken in het oog houden. Er komen oplossingen om hun achterstand weg te werken en de toenemende controles op te vangen.
Budget	Ter herinnering: dit punt wordt op federaal niveau afgehandeld door het ministerie van Justitie. Mobiliteit Brussel stelt zijn analyse-expertise en gegevens over snelheidscontroles ter beschikking
Externe financiële middelen	
Human resources	
Verantwoordelijke	
SPOC	
Interne partners	
Externe partners	
Start	
Termijn	
Statuut	
Indicator	

Bijlage 15 Actiefiche 15	Een strikt en homogeen sanctiebeleid tussen de politiezones voeren
SAFE SPEEDS	SYSTEM / SPEEDS / STREETS / CITY / VEHICLES / BEHAVIOUR
Doel	<p>De toepassing van een nultolerantie op het volledige grondgebied komt tegemoet aan verschillende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het reële (pakkans) en ervaren risico van gecontroleerd te worden verhogen - Voldoende controles uitvoeren om ontradend te werken - De rijsnelheid doen afnemen - Verlaging van het percentage van alle andere overtredingen (bv. rijden onder invloed, gebruik van gsm aan het stuur, niet correct gebruiken van beveiligingssystemen, door rood licht rijden, onaangepast rijgedrag, hinderlijk stilstaan en parkeren) - De communicatie over de controles gemakkelijker maken - Opdat deze manier van werken doeltreffend zou zijn, moet elke overtreding die wordt vastgesteld effectief worden vervolgd.
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid, Politie, FOD Justicie
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt een 'WG nultolerantie' opgericht waaraan alle betrokken partners deelnemen - De overtredingen worden opgelijst (te snel rijden, rijden onder invloed, foutparkeren, beveiligingssystemen, door rood licht rijden, verstrooidheid, beschermende kledij, racen/onaangepast gedrag, hinderlijk stilstaan en parkeren ...). Voor elke overtreding wordt de huidige tolerantie aangegeven en wordt naar een nultolerantie toe gewerkt. Voor snelheidsovertredingen komt er snel een nultolerantie in alle politiezones. - De uitwisseling van ervaringen tussen politiezones wordt gemakkelijker gemaakt om hun manier van werken gelijk te schakelen - Aan de politiezones voldoende materieel leveren (analyses van verdoovende middelen verbruikt door de bestuurder) - De follow-up en de betaling van onmiddellijke inningen worden nog beter geautomatiseerd - de technologische ontwikkelingen volgen die de automatische registratie van nieuwe overtredingen mogelijk maken (mobiele telefoon, C23, fout parkeren, enz.) - Toezicht houden op de werklast van het parket en de rechtbanken. Oplossingen aandragen voor de achterstand en de evolutie van de controles opvolgen. - Communiceren over nultolerantie, het werk van de politiezones, het GVC en het Parket. (zie actie 21)
Indicatoren	<p>Jaarlijks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor snelheid: afname van de gemiddelde snelheid, daling van V85, afvlakking van pieken, percentage overtredingen (monitoring per type weg). - Percentage wegen met 30/50/70/90/120 km/u dat wordt gecontroleerd met een nultolerantie. - Voor andere overtredingen: aantal gecontroleerde bestuurders per soort overtreding en percentage overtredingen. - Verhoging van het aantal controles en verlaging van het aantal processen-verbaal.
Partenaires (tous)	Mobiliteit Brussel, Gemeenten, Politie, FOD Justicie, BPV, Dirco, Brulocalis
Taak 15.1	Er wordt een 'WG nultolerantie' opgericht waaraan alle betrokken partners deelnemen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023

Verantwoordelijke	Dirco / Brulocalis / nog te bepalen
SPOC	BM-SR / FOD Justicie / nog te bepalen
Interne partners	BM-SR , BM-Maintain
Externe partners	Police, Gemeenten, FOD Justicie, BPV
Start	Oktober 2021
Termijn	Eind 2023 moet voor alle in de lijst opgenomen controles een nultolerantie zijn bereikt.
Statuut	Overname in octobre 2021
Indicator	Toleranties toegepast voor elk type overtreding
Taak 15.2	De uitwisseling van ervaringen tussen politiezones wordt gemakkelijker gemaakt om hun manier van werken gelijk te schakelen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Dirco
SPOC	Dirco / Brulocalis / nog te bepalen
Interne partners	BM-VV
Externe partners	Policie, Gemeenten, FOD Justicie, BPV
Start	Januari 2022
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	/
Taak15.3	De follow-up en de betaling van onmiddellijke inningen worden nog beter geautomatiseerd Toezicht houden op de werklast van het parket en de rechtbanken. Oplossingen aandragen voor de achterstand en de evolutie van de controles opvolgen.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	Budget fédéral
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	FOD Justicie
SPOC	FOD Justicie
Interne partners	BM-VV (data scientist)
Externe partners	FOD Justicie, Parket
Start	in uitvoering
Termijn	Vastgesteld door FOD Justicie
Statuut	in uitvoering
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Percentage boetes dat volledig (of gedeeltelijk) automatisch wordt verwerkt. - Aantal overtredingen dat door het parket en de rechtbanken moet worden behandeld

Taak 15.4	Communiceren over nultolerantie, het werk van de politiezones, het GVC en het Parket.
Budget	(zie SAFE SPEED, actie 21)
Externe financiële middelen	
Human resources	
Verantwoordelijke	
SPOC	
Interne partners	
Externe partners	
Start	
Termijn	
Statuut	
Indicator	

Bijlage 16 Actiefiche 16	Communiceren over de controles, de reden en de plaatsen van de controles
SAFE SPEEDS	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Met eenzelfde stem spreken voor bewustmaking van de gevolgen van overtredingen (voor anderen en voor zichzelf) De controles aanvaardbaar en overtredingen onaanvaardbaar maken Het ervaren risico van gecontroleerd te worden verhogen Het aantal overtredingen doen dalen
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid, politie, FOD justitie
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Communiceren over de controles en hun effect op de snelheid (voor en na) - Communiceren over de gevolgen van snelheid (zie Safe Behaviour, actie 29) - Communiceren over de plaats van de controles (doel: je kunt overal gecontroleerd worden) - Communiceren over de nultolerantie (zelfs kleine overtredingen kunnen gevolgen hebben) - Communiceren over het werk van de politiezones, het GVC en het parket
Indicatoren	Aantal jaarlijkse communicatieacties
Partenaires (tous)	Mobiliteit Brussel, Gemeenten, Police, FOD Justice, BPV, Dirco, Brulocalis
Taak 16.1	Communiceren over de controles en hun effect op de snelheid (voor en na)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	BM-Communication
Externe partners	Policiezones
Start	In uitvoering. Systematisering vanaf 1ste kwartaal 2022.
Termijn	Doorlopend. Minstens 4 keer per jaar
Statuut	Moet worden voortgezet en ontwikkeld
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal communicatieacties / jaar - Evaluatie en verbetering van de communicatie
Taak 16.2	Communiceren over de gevolgen van snelheid (zie Safe Behaviour, actie 29)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	BM-Cel communicatie
Externe partners	Policiezones
Start	Systematisering vanaf 1 ^{ste} kwartaal 2022.
Termijn	Terugkerend. Elke maand
Statuut	Uit te voeren op gewestelijk niveau en voor bepaalde zones. Te vervolgen voor sommige politiezones.
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal communicatieacties / jaar - Evaluatie en verbetering van de communicatie
Taak 16.3	Communiceren over de plaats van de controles (doel: je kunt overal gecontroleerd worden)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Dirco of Brulocalis / elke politiezone
SPOC	Porte-paroles des Policiezones

Interne partners	DMVSR / BM Cel communicatie
Externe partners	Woordvoerders van de politiezones
Start	In sommige zones al aan de gang. In te voeren in elke politiezone
Termijn	Doorlopend
Statuut	In uitvoering. Nog te systematiseren.
Indicator	- Aantal communicatieacties / jaar - Evaluatie en verbetering van de communicatie
Taak 16.4	Communiceren over de nultolerantie (zelfs kleine overtredingen kunnen gevolgen hebben)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM Cel communicatie
SPOC	BM Cel communicatie en de woordvoerders van Policiezones en Parket
Interne partners	DMVSR / BM Cel communicatie
Externe partners	Parket, politiezones
Start	Zodra de nultolerantie systematisch wordt toegepast (in een volledige zone of op bepaalde wegen of voor bepaalde overtredingen)
Termijn	Doorlopend. Deze terugkerende actie wordt minstens één keer per jaar uitgevoerd door een van de actoren
Statuut	Nog op te starten
Indicator	- Aantal communicatieacties / jaar - Evaluatie en verbetering van de communicatie
Taak 16.5	Communiceren over het werk van de politiezones, het GVC en het parket
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Dirco / Brulocalis / nog te bepalen
SPOC	
Interne partners	DMVSR / BM-Cel communicatie
Externe partners	GVC, Parket, Policiezones
Start	1 ^{ste} kwartaal 2022
Termijn	Geen einddatum
Statuut	in uitvoering / te systematiseren (1 keer per jaar)
Indicator	- Aantal communicatieacties / jaar - Evaluatie en verbetering van de communicatie

Bijlage 17 Actiefiche 17	De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en gepland, en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie ACTION PRIORITAIRE
SAFE STREETS	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De als ongevalgevoelig aangemerkte gewestelijke en gemeentelijke wegeninfrastructuur geleidelijk veilig maken Voortdurend de veiligheid van de wegeninfrastructuur in het oog houden en beheren.
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid en openbare werken
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - De OGZ's op gewest- en gemeentewegen om de twee jaar updaten en de lijst (kaart) verspreiden onder de wegbeheerders - Prioriteit geven aan de OGZ's waarvoor er een oplossing moet komen, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen - Jaarlijks oplossingen voor de OGZ's plannen en die opnemen in de gewestelijke en gemeentelijke MIP's en in de gewestelijke microprojecten - Een stockopdracht openstellen voor de gemeenten, voor een gedetailleerde studie van de OGZ's (en andere plaatsen die veilig moeten worden gemaakt) en voor het opstellen van aanbevelingen en plannen - Stockopdrachten uitschrijven binnen BM voor het ontwikkelen van oplossingen voor OGZ's via microprojecten; de bestekken openstellen voor de gemeenten (aankoopcentrale van opdrachten) - De projecten uitvoeren om de oplossingen voor de OGZ's te implementeren - Toezicht houden op de vorderingen bij het implementeren van de oplossingen voor de OGZ's, opvolgingstabellen opstellen die onder de partners worden verspreid en zorgen voor de overdracht van informatie en de voortdurende betrokkenheid van de partners
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Tegen 2024 is er in 100% van de OGZ's (prioriteit 1 en 2) ingegrepen. - Tegen 2030 is 100% van de in jaar N geïdentificeerde en geprioriteerde nieuwe OGZ's tegen N+3 opgelost. - De ernst van de ongevallen in de ongevalgevoelige zones neemt geleidelijk af en de minimumdrempel (minimumaantal ongevallen) om een plaats als OZ aan te merken wordt verlaagd: 2024: ongevallendrempel vastgesteld op 10 ongevallen; 2030: ongevallendrempel vastgesteld op 8 ongevallen.
Partners (alle)	Mobiliteit Brussel, Urban, Gemeenten, Federale Politie en Politiezones, Brulocalis, MIVB, Kabinet
Taak 17.1	De OGZ's op gewest- en gemeentewegen om de twee jaar updaten en de lijst (kaart) verspreiden onder de wegbeheerders
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel, PLAN
SPOC	DMVSR
Interne partners	DOOM

Externe partners	Federale Politie, Gemeenten, Brulocalis
Start	Eerste lijst beschikbaar 1 ^{ste} kwartaal 2022,
Termijn	Terugkerend, begin van het eerste kwartaal van elk jaar
Statuut	In uitvoering
Indicator	Lijst om de 2 jaar bijgewerkt en raadpleegbaar voor wegbeheerders
Taak 17.2	Prioriteit geven aan de OGZ's waarvoor er een oplossing moet komen, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen
Budget	Bestaande situatie
Externe middelen financiële	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM op gewestwegen/gemeenten op gemeentewegen, met overleg tussen alle beheerders
SPOC	PLAN/gemeentediensten mobiliteit en/of openbare werken en/of college
Interne partners	BUILD,- MAINTAIN, DOOM
Externe partners	Brulocalis
Start	Lijst met prioriteiten beschikbaar 1 ^{ste} kwartaal 2022
Termijn	Terugkerend, begin van het eerste kwartaal van elk jaar waarin de lijst wordt bijgewerkt
Statuut	Nog op te starten
Indicator	Lijst van OGZ's, met vermelding van hun prioriteit, voor elk van de 20 beheerders
Taak 17.3	Jaarlijks oplossingen voor de OGZ's plannen en die opnemen in de gewestelijke en gemeentelijke MIP's en in de gewestelijke microprojecten
Budget	Bestaande situatie
Externe middelen financiële	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM (Plan) en Gemeenten
SPOC	DOOM en Gemeenten
Interne partners	DMVSR
Externe partners	Brulocalis
Start	2023, 1 ^{ste} kwartaal
Termijn	Terugkerend, begin van het eerste kwartaal van elk jaar
Statuut	In uitvoering
Indicator	De oplossingen voor de OGZ's werden effectief opgenomen in de gewestelijke en gemeentelijke meerjareninvesteringsplannen (MIP's) en in de gewestelijke microprojecten
Taak 17.4	Een stockopdracht openstellen voor de gemeenten, voor een gedetailleerde studie van de OGZ's (en andere plaatsen die veilig moeten worden gemaakt) en voor het opstellen van aanbevelingen en plannen
Budget	Bestaande situatie

Externe middelen	financiële	/
Human resources		Constant niveau
Verantwoordelijke		BM, DMVSR
SPOC		DMVSR
Interne partners		DO
Externe partners		Brulocalis, Gemeenten
Start		2 ^{de} kwartaal 2022
Termijn		Terugkerend om de 4 jaar
Statuut		Op te starten
Indicator		Opdracht exploiteerbaar tegen begin 2023
Taak 17.5		Stockopdrachten uitschrijven binnen BM voor het ontwikkelen van oplossingen voor OGZ's via microprojecten; de bestekken openstellen voor de gemeenten (aankoopcentrale van opdrachten)
Budget		Bestaande situatie
Externe middelen	financiële	/
Human resources		0,1 VTE vanaf 2022
Verantwoordelijke		BM
SPOC		BUILD, BM
Interne partners		DO, DMVSR , Maintain
Externe partners		Brulocalis et Gemeenten
Start		Vanaf 2023, bij vernieuwing van de gewestelijke opdrachten
Termijn		Terugkerend
Statuut		Op te starten
Indicator		<ul style="list-style-type: none"> - Bestaan van stockopdrachten binnen BM voor de uitvoering van microprojecten - Effectieve openstelling van die opdrachten voor de gemeenten - Aantal gemeenten die bij de opdrachten zijn aangesloten
Taak 17.6		De projecten uitvoeren om de oplossingen voor de OGZ's te implementeren
Budget		Bestaande situatie
Externe middelen	financiële	/
Human resources		Constant niveau

Verantwoordelijke	Gemeenten et BM
SPOC	Gemeentediensten mobiliteit/openbare werken, DPV, DO et DITP
Interne partners	DMVSR
Externe partners	MIVB, Urban
Start	In uitvoering De in de eerste studie geïdentificeerde OGZ's verder veilig maken Het proces voor het veilig maken van de nieuwe OGZ's opstarten, 2 ^{de} kwartaal 2022
Termijn	Terugkerend, afhankelijk van de planning
Statuut	In uitvoering bij BM In uitvoering bij de gemeenten, via subsidies
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal in jaar n geïdentificeerde en in jaar n+3 opgeloste OGZ's op gemeentewegen (inclusief gesubsidieerde projecten) - Aantal in jaar n geïdentificeerde en in jaar n+3 opgeloste OGZ's op gewestwegen
Taak 17.7	Toezicht houden op de vorderingen bij het implementeren van de oplossingen voor de OGZ's, opvolgingstabellen opstellen die onder de partners worden verspreid en zorgen voor de overdracht van informatie en de voortdurende betrokkenheid van de partners
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	PLAN (DOOM/ DMVSR)
SPOC	DOOM
Interne partners	Cel communicatie BM, BUILD, MAINTAIN
Externe partners	Brulocalis
Start	Start monitoring in 4 ^{de} kwartaal 2022
Termijn	Jaarlijks, in 2 ^{de} kwartaal en 4 ^{de} kwartaal
Statuut	Op te starten, terugkerend
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Regelmatige informatie over de voortgang van het veilig maken van de OGZ's - Regelmatige opvolgingsvergaderingen met de beheerders - Terbeschikkingstelling van opvolgingstabellen via de website van BM

Bijlage 18 Actiefiche 18	Stad 30, de wegen met 30 km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken
SAFE STREETS	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Erop toezien dat de snelheidsbeperkingen worden nageleefd De wegen waar het verkeer tegen 50 of 70 km/u mag blijven rijden veiliger maken De snelheidsbeperking tot 30 km geloofwaardig maken; de snelheid beperken op de buurtwegen
Bevoegdheden	Openbare werken - verkeersveiligheid
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Doorgaan met het geloofwaardiger maken van de snelheidsbeperking tot 30 km/u en de wegen veiliger maken bij 50 of 70 km/u (risicobeheersing) - Doorgaan met het veiliger maken van buurtwegen door de omschakeling naar 30 km/u projectgewijs te realiseren - Geregeld de reglementaire snelheid voor wegen met een snelheidsbeperking van 50 of 70 km/u opnieuw toetsen aan veranderingen in infrastructuur en gebruik
Indicatoren	Elk jaar worden 15 microprojecten uitgevoerd op gewestwegen. De gemeentelijke beheerders nemen snelheidsbeperkingen op in hun wegenbouwprojecten en in hun studie- en investeringsprogramma's
Partenaires (tous)	Mobiliteit Brussel, Gemeenten
Taak 18.1	Doorgaan met het geloofwaardiger maken van de snelheidsbeperking tot 30 km/u en de wegen veiliger maken bij 50 of 70 km/u (risicobeheersing)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	1,5 VTE vanaf 2022
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel op regionale wegen,
SPOC	BM, Build
Interne partners	DMVSR, Maintain
Externe partners	Gemeenten, Brulocalis
Start	Oktober 2020
Termijn	terugkerend
Statuut	In uitvoering
Indicator	Elk jaar worden 15 microprojecten 'Stad 30' uitgevoerd op gewestwegen
Taak 18.2	Doorgaan met het veiliger maken van buurtwegen door de omschakeling naar 30 km/u projectgewijs te realiseren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussels, de Gemeenten op gemeentewegen
SPOC	Gemeentediensten mobiliteit/openbare werken

Interne partners	Gemeentediensten mobiliteit/openbare werken
Externe partners	BM / Brulocalis
Start	Octobre 2020
Termijn	2030
Statuut	In uitvoering
Indicator	Elke gemeente stelt een programma op met projecten rond '30 km/u' en voert dat uit (aantal gemeenteprojecten dat elk jaar wordt uitgevoerd)
Taak 18.3	Geregeld de reglementaire snelheid voor wegen met een snelheidsbeperking van 50 of 70 km/u opnieuw toetsen aan veranderingen in infrastructuur en gebruik
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Brussel Mobiliteit op gewestwegen, gemeenten op gemeentewegen
SPOC	BM- DMVSR
Interne partners	Maintain
Externe partners	Gemeenten, Brulocalis
Start	2023
Termijn	terugkerend
Statuut	in uitvoering
Indicator	Er worden regelmatig nieuwe evaluaties gemaakt

Bijlage 19 Actiefiche 19	Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken.
SAFE STREETS	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	<p>De gewestelijke en gemeentelijke wegeninfrastructuur geleidelijk veilig maken</p> <p>Voortdurend de veiligheid van de wegeninfrastructuur in het oog houden en beheren</p> <p>De verbindingen tussen de MWS-netwerken beschermen volgens het STOP-principe</p>
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid en openbare werken
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Een lijst opstellen van voetgangersoversteekplaatsen waar de afstand tot geparkeerde voertuigen (5 m of 20 m als er verkeerslichten zijn) niet is gerespecteerd en een planning opstellen om ze in overeenstemming te brengen met de voorschriften - Nagaan welke voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen ongevalgevoelig zijn en een planning opstellen voor een duurzame beveiliging, met inbegrip van toegankelijkheid en matiging van de naderingssnelheden, voor elke beheerder en dat plan uitvoeren. - Aanbevelingen opstellen voor de inrichting/het ontwerp van kruispunten voor de MWS-netwerken voor voetgangers en Fiets Comfort en/of Plus (boulevard) en die verspreiden onder wegbeheerders en ontwerpers met het oog op de uitvoering ervan in het kader van projecten
Indicatoren	<p><u>Tegen 2024</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - In het hele gewest werden 10 conflictvrije kruispunten/oversteekplaatsen of dutch junction met verkeerslichten gerealiseerd. - Er werden B22-B23-borden geplaatst aan alle verkeerslichtgeregelde kruispunten, behalve wanneer niet aan de veiligheidsvoorwaarden is voldaan overeenkomstig de voorschriften - 40% van de voetgangersoversteekplaatsen op gewestwegen zijn in orde wat de afstand tot geparkeerde voertuigen betreft <p><u>Tegen 2030</u></p> <p>Aan alle als 'risicovol' aangemerkte oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers wordt de voorgeschreven afstand tot geparkeerde voertuigen gerespecteerd, zijn er stoepuitsprongen enz.; de nadersnelheid wordt er beperkt en de toegankelijkheid is er overal gewaarborgd.</p>
Partenaires (tous)	Mobiliteit Brussel, Gemeenten, STIB, DO, BUILD, DMVSR
Taak 19.1	Een lijst opstellen van voetgangersoversteekplaatsen waar de afstand tot geparkeerde voertuigen (5 m of 20 m als er verkeerslichten zijn) niet is gerespecteerd en een planning opstellen om ze in overeenstemming te brengen met de voorschriften

Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM, Gemeenten
SPOC	BM, Gemeenten
Interne partners	DO, BUILD, DMVSR
Externe partners	/
Start	2021, in uitvoering
Termijn	Identificatie en planning: 1ste helft 2022 voor de gewestwegen Uitvoering (begin): eind 2023 Uitvoering (einde): eind 2030
Statuut	De lijst van niet-conforme voetgangersoversteekplaatsen is beschikbaar voor gewest- en gemeentewegen (via mobile mapping) Planning voor het in regel stellen nog nader te bepalen
Indicator	Aantal geïdentificeerde en geplande oversteekplaatsen waar de voorgeschreven afstand met geparkeerde voertuigen niet wordt gerespecteerd In 2024: 40% van de voetgangersoversteekplaatsen op gewestwegen zijn in orde wat betreft de afstand tot geparkeerde voertuigen In 2030: 100% van de voetgangersoversteekplaatsen op gewestwegen zijn in orde wat betreft de afstand tot geparkeerde voertuigen
Taak 19.2	Nagaan welke voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen ongevalgevoelig zijn en een planning opstellen voor een duurzame beveiliging, met inbegrip van toegankelijkheid en matiging van de naderingssnelheden, voor elke beheerder en dat plan uitvoeren.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	1,5 VTE's vanaf 2023
Verantwoordelijke	BM (PLAN), Gemeenten
SPOC	BM (PLAN), Gemeenten
Interne partners	DO, BUILD, DMVSR , DITP
Externe partners	MIVB
Start	1er semestre 2022
Termijn	Eerste identificatie tegen eind 2022 Uitvoering voltooid tegen 2030
Statuut	De lijst van ongevalgevoelige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers is beschikbaar Uitvoeringsplanning nader te bepalen
Indicator	
Budget	Aantal geïdentificeerde en geplande oversteekplaatsen Aantal effectief veiliger gemaakte oversteekplaatsen
Taak 19.3	Aanbevelingen opstellen voor de inrichting/het ontwerp van kruispunten voor de MWS-netwerken voor voetgangers en Fiets Comfort en/of Plus (boulevard) en die verspreiden onder wegbeheerders en ontwerpers met het oog op de uitvoering ervan in het kader van projecten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM, DMVSR
SPOC	BM, DMVSR

Interne partners	Build, Maintain
Externe partners	Gemeenten , Urban, associations
Start	2022
Termijn	terugkerend
Statuut	In uitvoering
Indicator	Opleiding/brochures verspreid

Bijlage 20 Actiefiche 20	De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De schoolomgevingen (SO) in het Gewest moeten te allen tijde een maximale veiligheid garanderen voor alle vervoerswijzen, waarbij vooral rekening wordt gehouden met de kwetsbaarheid van kinderen.
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid, openbare werken, stadsplanning
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Standaardaanbevelingen voor veiligheidsverbeteringen uitwerken, ongeacht het statuut van de weg, de drukte en het soort verkeer dat er rijdt, en die verspreiden onder de wegbeheerders; - Een informatiestroom 'schoolinrichting' tot stand brengen om de scholendatabase voortdurend bij te werken - Elke nieuwe school ten laatste op het moment waarop ze opengaat uitrusten met een standaard conformiteitskit (reglementaire verticale verkeersborden A23, snelheidsmarkeringen + A23); - Elke nieuwe school uitrusten met preventieve radars om bestuurders te informeren (zichtbaarheid van de schoolomgeving en de bijbehorende gepaste snelheid) en om de rijsnelheid te controleren; - Rekening houden met de relevante aanbevelingen uitgebracht in het kader van schoolvervoerplannen (SVP) voor gewest- en gemeentewegen en ze integreren; - De verkeersveiligheid op gewestwegen in de omgeving van scholen onderzoeken en evalueren en bepalen welke schoolomgevingen beter moeten; - Een programma opstellen voor de als 'te verbeteren' aangemerkte schoolomgevingen op gewest- en gemeentewegen, ze in overeenstemming brengen met de voorschriften en/of veilig maken; - De link leggen tussen het veiliger maken van de schoolomgevingen en de Schoolcontracten om de scholen in hun buurt te verankeren en de wegen naar school mee op te nemen; - Elke bestaande school die dat wenst met preventieve radars uitrusten om bestuurders te informeren (zichtbaarheid van de schoolomgeving en de bijbehorende gepaste snelheid) en om de rijsnelheid te controleren.
Indicatoren	<p>Tegen 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle nieuwe schoolomgevingen krijgen een standaard conformiteitskit - Ieder jaar worden 15 schoolomgevingen langs gewestwegen geïnspecteerd - Ieder jaar worden 10 schoolomgevingen langs gewestwegen indien nodig ingericht - De gemeenten stellen een jaarlijks veiligheidsdoel vast in termen van het aantal / de kwaliteit van schoolomgevingen op hun wegen - In de Schoolcontracten wordt een verkeersveiligheidsdimensie opgenomen bij de selectiecriteria en bij de uitvoering <p>Tegen 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle in 2024 bestaande schoolomgevingen zijn beveiligd - De nieuwe schoolomgevingen worden nog steeds opgevolgd - De Schoolcontracten en de beveiliging van de schoolomgevingen zijn op elkaar afgestemd
Partners (alle)	Perspective, Urban, Gemeenten, MIVB, DMVSR, Maintain, DPW, vzw's

Taak 20.1	Standaardaanbevelingen voor veiligheidsverbeteringen uitwerken, ongeacht het statuut van de weg, de drukte en het soort verkeer dat er rijdt, en die verspreiden onder de wegbeheerders
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Perspective
SPOC	Perspective
Interne partners	DMVSR , BUILD, Maintain
Externe partners	Brulocalis, communes , Urban
Start	2022
Termijn	2022
Statuut	Op te starten
Indicator	Aanbevelingenfiche beschikbaar
Taak 20.2	Een informatiefLOW 'schoolinrichting' tot stand brengen om de scholendatabase voortdurend bij te werken en die verspreiden
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Perspective
SPOC	Perspective
Interne partners	DMVSR , DON
Externe partners	Gemeenten
Start	2022
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	Er bestaat een overeenkomst voor gegevensuitwisseling De database wordt effectief permanent bijgewerkt
Taak 20.3	Elke nieuwe school ten laatste op het moment waarop ze opengaat uitrusten met een standaard conformiteitskit (reglementaire verticale verkeersborden A23, snelheidsmarkeringen + A23)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	
SPOC	BM, Gemeenten
Interne partners	DON, technische diensten van de gemeenten
Externe partners	/
Start	Doorlopend, telkens wanneer er een nieuwe school bij komt
Termijn	terugkerend
Statuut	In uitvoering
Indicator	Taak xx.3) en daarvan, het aantal scholen dat effectief de wettelijke signalisatie en snelheidsmarkeringen + A23-wegmarkeringen heeft gekregen.
Taak 20.4	Elke nieuwe school uitrusten met preventieve radars om bestuurders te informeren (zichtbaarheid van de schoolomgeving en de bijbehorende gepaste snelheid) en om de rijnsnelheid te controleren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	1,5 VTE's vanaf 2022
Verantwoordelijke	BM, Gemeenten en politiezones
SPOC	BM, Gemeenten
Interne partners	BM Maintain
Externe partners	
Start	Doorlopend, telkens wanneer er een nieuwe school bij komt
Termijn	terugkerend

Statuut	In uitvoering
Indicator	Aantal nieuwe scholen dat werd geïdentificeerd (zie taak xx.3) en daarvan het aantal scholen dat effectief met preventieve radars werd uitgerust
Taak 20.5	Rekening houden met de relevante aanbevelingen uitgebracht in het kader van schoolvervoerplannen (SVP) voor gewest- en gemeentewegen en ze integreren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	1,5 VTE's vanaf 2023
Verantwoordelijke	BM, MMS
SPOC	BM, MMS
Interne partners	VV, Build
Externe partners	Gemeenten
Start	2022
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	% van de problemen (al dan niet infrastructuurgerelateerd: verkeerslichten, voetgangersoversteekplaatsen enz.) die voor de scholen in hun SVP werden aangekaart en die zijn opgelost
Taak 20.6	De verkeersveiligheid op gewestwegen in de omgeving van scholen onderzoeken en evalueren en bepalen welke schoolomgevingen beter moeten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,5 VTE's vanaf 2022
Verantwoordelijke	BM (DMVSR)
SPOC	DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	/
Start	2021 in uitvoering
Termijn	2026
Statuut	In uitvoering
Indicator	Over een periode van 4 jaar kregen jaarlijks 20 schoolomgevingen een inspectie en een mandaat
Taak 20.7	Een programma opstellen voor de als 'te verbeteren' aangemerkte schoolomgevingen op gewest- en gemeentewegen, ze in overeenstemming brengen met de voorschriften en/of veilig maken
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM - Perspective, Gemeenten
SPOC	BM
Interne partners	DON, DMVSR
Externe partners	Kabinet, MIVB
Start	2021, in uitvoering
Termijn	2026 (max 2028) voor het beveiligen
Statuut	In uitvoering
Indicator	Alle bestaande schoolomgevingen langs gewestwegen zijn in 2022 in overeenstemming met de voorschriften

	Over een periode van x jaar worden jaarlijks 10 schoolomgevingen langs gewestwegen veilig gemaakt Over een periode van x jaar worden jaarlijks x schoolomgevingen langs gemeentewegen veilig gemaakt
Taak 20.8	De link leggen tussen het veiliger maken van de schoolomgevingen en de Schoolcontracten om de scholen in hun buurt te verankeren en de wegen naar school mee op te nemen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM - Perspective
SPOC	Perspective ou Urban
Interne partners	DMVSR
Externe partners	BM, Gemeenten, Urban
Start	1 ^{ste} kwartaal 2023
Termijn	fin 2023
Statuut	Nog op te starten
Indicator	vaststelling van het vereiste budget
Taak 20.9	-Elke bestaande scholen school die dat wensen met preventieve radars uitrusten om bestuurders te informeren (zichtbaarheid van de schoolomgeving en de bijbehorende gepaste snelheid) en om de rijsnelheid te controleren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	BM, Gemeenten en Politiezones
SPOC	BM, Gemeenten
Interne partners	BM Maintain
Externe partners	/
Start	In uitvoering
Termijn	terugkerend
Statuut	In uitvoering
Indicator	15 scholen per jaar langs gewestwegen

Bijlage 21 Actiefiche 21	De toepassing van 'tactische stedenbouwkundige' inrichtingen wordt aangemoedigd en gemakkelijker gemaakt
SAFE STREETS	SYSTEM / SPEEDS / STREETS / CITY / VEHICLES / BEHAVIOUR
Doel	De veiligheidsomstandigheden in de openbare ruimte snel verbeteren door middel van lichte en modulaire inrichtingen
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid, openbare werken, stadsplanning
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Uitwisselingsmomenten plannen met de beheerders om de bestaande best practices te delen - Veiligheidsverbeteringen door middel van tactische stedenbouwkundige inrichtingen opnemen in projecten die in aanmerking komen voor een subsidie van het verkeersveiligheidsfonds.
Indicatoren	Nog te bepalen
Partners (alle)	DMVSR , BUILD, Maintain, Brulocalis, Gemeenten , Urban
Taak 21.1	Uitwisselingsmomenten plannen met de beheerders om de bestaande best practices te delen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Nog te bepalen
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	DMVSR , BUILD, Maintain
Externe partners	Brulocalis, Gemeenten , Urban
Start	2022
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	Nog te bepalen
Taak 21.2	Veiligheidsverbeteringen door middel van tactische stedenbouwkundige inrichtingen opnemen in projecten die in aanmerking komen voor een subsidie van het verkeersveiligheidsfonds.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	DMVSR
SPOC	DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Brulocalis, Gemeenten
Start	2023
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	Nog te bepalen

Bijlage 22 Actiefiche 22	De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Prioritaire actie (Be.Smart-workshop): Er worden opleidingen ontwikkeld en verspreid in scholen (basisscholen en middelbaar onderwijs, bijzonder onderwijs wanneer mogelijk) en buitenschoolse activiteiten (ouders) - <i>Focus op opleidingen voor jonge voetgangers en fietsers in het verkeer (workshop voor burgers)</i>
Bevoegdheden	Mobiliteit Bruxelles
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Leermiddelen realiseren, aanbieden en updaten - Informatiehulpmiddelen voor ouders realiseren, aanbieden en updaten - Opleidingen organiseren voor leerkrachten en kinderen (voor het behalen van een brevet) - Opleidingen organiseren voor leerkrachten en middelbare scholieren - De bewustmakingsacties evalueren
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> ▫ 2021: <ul style="list-style-type: none"> ○ 4% van de scholen organiseert het voetgangersbrevet ○ 5% van de scholen organiseert het fietsbrevet ○ 100% van de basisscholen ontvangt het leermateriaal 'Actie boekentas' ○ In 3 proefscholen wordt gewerkt rond een actie (rijden onder invloed, verstrooidheid, snelheid enz.) ○ Autostoel: actuele informatie beschikbaar op de website van Brussel Mobiliteit ▫ 2024: <ul style="list-style-type: none"> ○ 20% van de basisscholen organiseert het voetgangersbrevet ○ 15% van de scholen organiseert het fietsbrevet ○ Evaluatie van een educatief programma: nagaan of de informatie correct wordt begrepen en of die tot gedragsveranderingen leidt. ○ 100% van de basisscholen ontvangt het leermaterieel rond verkeersveiligheid ○ 5% van de middelbare scholen neemt deel aan een programma over risico's op de weg specifiek voor jongeren, de zogenaamde 'killers' (rijden onder invloed, verstrooidheid, snelheid) ○ 100% van de locaties die door de ouders worden bezocht (crèches, sportcentra ...), ontvangt relevante informatie met betrekking tot verplaatsingen met kinderen (autostoeltjes, fietsstoeltjes, fietsen, verplaatsingen te voet). ▫ 2030: <ul style="list-style-type: none"> ○ 25% van de basisscholen organiseert het voetgangersbrevet ○ 30% van de scholen organiseert het fietsbrevet ○ Jaarlijkse evaluatie van 3 leerprogramma's ○ 100% van de basisscholen en middelbare scholen ontvangt lesmateriaal bij het begin van het schooljaar; ○ 15% van de middelbare scholen neemt deel aan een programma over risico's op de weg specifiek voor jongeren (rijden onder invloed, verstrooidheid, snelheid); ○ 100% van de locaties die door de ouders worden bezocht (crèches, sportcentra ...), ontvangt relevante informatie met betrekking tot verplaatsingen met kinderen (auto- en fietsstoeltjes).
Partners (alle)	Brussel Mobiliteit, gemeenten, politiezones, FOD Justitie, onderwijs, Franse Gemeenschap, Vlaamse Gemeenschap, scholen, verenigingen actief op het gebied van verkeersveiligheids- en mobiliteitseducatie

Taak 22.1	Leermiddelen realiseren, aanbieden en updaten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel, DMVSR
SPOC	DMVSR
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	Verenigingen die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheids- en mobiliteitseducatie, politiezones
Start	2021
Termijn	terugkerend
Statuut	Moet worden voortgezet en ontwikkeld
Indicator	Outputindicatoren opgenomen in de volgende taken, maar er zullen ook resultaatsindicatoren worden ontwikkeld na evaluatie van de geplande acties
Taak 22.2	Informatiehulpmiddelen voor ouders realiseren, aanbieden en updaten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	/
Externe partners	Verenigingen die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid en mobiliteit, opvoedingsondersteunende organisaties (gemeenten, crèches enz.)
Start	2022
Termijn	2024 (de actie wordt elk jaar herhaald)
Statuut	in ontwikkeling
Indicator	100% van de door ouders bezochte plaatsen krijgen informatie (crèches, scholen, sportfederaties enz.)
Taak 22.3	Opleidingen organiseren voor leerkrachten en kinderen (voor het behalen van een brevet)
Budget	€ 850.000 per jaar in totaal (verhoging van het budget voor 2022 met 200.000 euro en vanaf 2023 met 550.000 eur).
Externe financiële middelen	/
Human resources	0,5 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	DMVSR

Externe partners	Scholen, leerkrachten, verenigingen die actief zijn op het gebied van opleidingen rond verkeersveiligheid en mobiliteit, politiezones
Start	2022
Termijn	2024 (de actie wordt elk jaar herhaald)
Statuut	In ontwikkeling (fietsbrevet en voetgangersbrevet in uitvoering)
Indicator	een specifiek % van de lagere en middelbare scholen nemen deel (afhankelijk van het project) - tussen 15% en 25% van de scholen in Brussel nemen deel, afhankelijk van het brevet.
Taak 22.4	Opleidingen organiseren voor leerkrachten en middelbare scholieren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	DMVSR
Externe partners	Scholen, leerkrachten, verenigingen die actief zijn op het gebied van opleidingen rond verkeersveiligheid en mobiliteit, politiezones
Start	2022
Termijn	2024 (de actie wordt elk jaar herhaald)
Statuut	In ontwikkeling
Indicator	5% van de middelbare scholen neemt deel in 2024 en 15% in 2030

Bijlage 23 Actiefiche 23	De kennis, attitudes en vaardigheden van weggebruikers verbeteren zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	De kennis, attitudes en vaardigheden van alle weggebruikers verbeteren. Een evaluatieproces (zie deel SAFE SYSTEM) moet garanties bieden voor de doeltreffendheid van de voorgestelde programma's
Bevoegdheden	Bewustmaking rond verkeersveiligheid (met nadruk op de regels van de Wegcode en de risico's op de weg specifiek voor de Brusselse context)
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Opleiding van bestuurders voor de B- en A-rijbewijzen: de vragen op het rijbewijs en de risicoperceptietest worden regelmatig geactualiseerd en omvatten ook de kwestie van het samenleven met kwetsbare weggebruikers. Examinatoren en instructeurs van rij scholen worden opgeleid in het rijden in aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers; zij worden bewust gemaakt van de verschillende verkeersveiligheidsproblemen (alcohol, afleiding, snelheid, dode hoek) - Vergroting van de kennis van de verschillende weggebruikers van de verkeersregels en van risicosituaties (bv. aandacht voor dode hoeken). Verhoogde kennis van de behoeften van andere weggebruikers (« empathie ») - Nieuwe gebruikers van auto's, motorfietsen, fietsen en mobiliteitshulpmiddelen krijgen levenslang advies en opleiding.
Indicatoren	Aantal functionele organisaties dat informatie doorgeeft (verenigingen, bedrijven, concessiehouders, gemeenten enz.) en doeltreffendheid van de programma's (wordt de verstrekte opleiding en informatie begrepen en onthouden?)
Partners (<i>alle</i>)	Rij scholen, gemeenten, Brulocalis, politiezones, vzw's en opleidingssectoren, GIP (Gewestelijke en Intercommunale Politie school), Brussel Preventie en Veiligheid, bedrijven, concessiehouders, GOCA Vlaanderen en Waalse expertisecentra, examencentra.
Taak 23.1	Opleiding van bestuurders voor de B- en A-rijbewijzen: de vragen op het rijbewijs en de risicoperceptietest worden regelmatig geactualiseerd en omvatten ook de kwestie van het samenleven met kwetsbare weggebruikers. Examinatoren en instructeurs van rij scholen worden opgeleid in het rijden in aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers; zij worden bewust gemaakt van de verschillende verkeersveiligheidsproblemen (alcohol, afleiding, snelheid, dode hoek)
Budget	100.000 euros per jaar vanaf 2023
Externe financiële middelen	/
Human resources	1 VTE vanaf 2023
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel rijopleiding
Interne partners	DMVSR
Externe partners	Rij scholen, politiezones, vzw's en opleidingssectoren, GOCA en Waalse expertisecentra, examencentra
Start	2023

Termijn	2030
Statuut	In uitvoering
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - In 2024 zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikken over een functionele dienst die de vragen voor het behalen van het rijbewijs kan opstellen en goedkeuren. De door de rijkschoolinstructeurs gebruikte vademecums krijgen een update; de controle op de opleidingscursussen wordt opgedreven, net als de controle op 'valse attesten' die wordt voortgezet; - In 2030 zijn de vademecums die door de rijkschoolinstructeurs worden gebruikt, geüpdatet en worden de vragen voor het behalen van het rijbewijs en de risicoperceptietest om de twee jaar aangepast aan de realiteit op het terrein en het delen van de openbare ruimte met kwetsbare weggebruikers. De controle op de opleidingscursussen wordt opgedreven, net als de controle op 'valse attesten' die wordt voortgezet.
Taak 23.2	Vergroting van de kennis van de verschillende weggebruikers van de verkeersregels en van risicosituaties (bv. aandacht voor dode hoeken). Verhoogde kennis van de behoeften van andere weggebruikers (« empathie »)
Budget	50.000 euros per jaar vanaf 2024
Externe financiële middelen	/
Human resources	1 VTE vanaf 2024
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR en cel rijopleiding
Interne partners	/
Externe partners	Rijscholen, gemeenten, Brulocalis, politiezones, vzw's en opleidingssectoren, GIP (Gewestelijke en Intercommunale Politieschool), Brussel Preventie en Veiligheid, bedrijven
Start	2024
Termijn	2030
Statuut	Op te starten
Indicator	<p>2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100% van de nieuwe autobestuurders krijgt een opleiding of informatie met de belangrijke regels van de Wegcode om zich veilig te verplaatsen en over de voornaamste oorzaken van risico's op ongevallen; - 100% van de bij de GIP opgeleide politieagenten krijgen bijscholing over de Wegcode en risico's; - 100% van de gemeentediensten en rij scholen ontvangen 4 keer per jaar een nieuwsbrief met updates over de Wegcode en risico's
Taak 23.3	Nieuwe gebruikers van auto's, motorfietsen, fietsen en mobiliteitshulpmiddelen krijgen levenslang advies en opleiding.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel

SPOC	DMVSR
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	Rijscholen, gemeenten, Brulocalis, politiezones, vzw's en opleidingssectoren, GIP (Gewestelijke en Intercommunale Politieschool), Brussel Preventie en Veiligheid, bedrijven, verenigingsleven en concessiehouders (fiets, auto ...)
Start	2023
Termijn	2030
Statuut	Niet in uitvoering (of gedeeltelijk tijdens gerichte verkeersveiligheidscampagnes)
Indicator	100% van de concessiehouders en het verenigingsleven krijgen ten minste tweemaal per jaar passende informatie over verkeersveiligheid, de wegcode en specifieke risico's.

Bijlage 24 Actiefiche 24	Weggebruikers bewust maken van de risico's in verband met de grootste 'killers' op de weg
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	<p>Minder/geen afleiding in het verkeer: weggebruikers vermijden het uitvoeren van verschillende activiteiten tegelijkertijd.</p> <p>Minder/geen verplaatsingen onder invloed, ongeacht het vervoermiddel of het ingenomen middel.</p> <p>Tegen een aangepaste snelheid rijden die anticiperend gedrag mogelijk maakt, ongeacht de verkeerssituatie en vervoerswijze.</p> <p>De ervaringen van de doelgroepen met deze risico's</p>
Bevoegdheden	Verkeersveiligheid
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot deze risico's meten - Specifieke doelgroepen identificeren waarvoor de bewustmaking moet gebeuren op basis van zelfgerapporteerd gedrag - Passende boodschappen en campagnes bedenken en realiseren - De juiste mediakeuzes maken, gelet op de boodschap en het doelpubliek - Post-test-metingen van boodschappen en campagnes uitvoeren - Nieuwe mogelijke problemen in het oog houden (bv. verplaatsingen met een step, N₂O enz.)
Indicatoren	<p>Het vooropgestelde aantal campagnes werd gerealiseerd en de vastgestelde middelen werden ingezet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact: afname van het zelfgerapporteerd gedrag met de tijd, bv.: <ul style="list-style-type: none"> ➔ 2025: max. 7% van de Brusselaars zegt dat ze hun gsm gebruiken tijdens het autorijden en fietsen, max. 50% van de voetgangers houdt halt vooraleer over te steken en vermijdt multitasking bij het oversteken, 'Aflleidende' elementen in de omgeving (reclameborden) worden geregeld door passende regelgeving ➔ 2030: 0% van de Brusselaars zegt dat ze hun gsm gebruiken tijdens het autorijden en fietsen. Beroepschauffeurs gebruiken hun smartphone niet tijdens het rijden, 100% van de voetgangers houdt halt vooraleer over te steken en vermijdt multitasking bij het oversteken.
Partners (alle)	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel, het (externe) communicatiebureau, het enquêtebureau, de deelautobedrijven, vzw's, MIVB, gemeenten, rijsscholen, opleidings- en rijexamencentra, politiezones, Brulocalis
Taak 24.1	Zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot deze risico's meten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel

Externe partners	Het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	Het bestek wordt opgesteld
Indicator	Gerealiseerd: minstens twee metingen van zelfgerapporteerd gedrag per jaar rond de grootste 'killers'.
Taak 24.2	Specifieke doelgroepen identificeren waarvoor de bewustmaking moet gebeuren op basis van zelfgerapporteerd gedrag
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel
Externe partners	het communicatiebureau, het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	Lopende opdracht
Indicator	Er zijn doelgroepen bepaald op basis van gedragsenquêtes en boodschappen afgestemd op de doelgroepen
Taak 24.3	Passende boodschappen en campagnes bedenken en realiseren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel
Externe partners	Het externe communicatiebureau, het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	Lopende opdracht
Indicator	Gerealiseerd: boodschappen creëren voor 3 grootschalige campagnes (met gebruikmaking van alle media: affiches, social media, pers, radio en TV) per jaar of verschillende kleine acties, bewustmakings-, educatieprojecten over of met dit thema. Kwantitatief: doelgroepen bereikt (aantal) Kwalitatief: kwaliteit van de campagnes (is het gedrag in verwachte zin veranderd), beoordeeld op basis van tests (en rekening houdend met de opmerkingen in het perspectief van voortdurende verbetering)

Taak 24.4	De juiste mediakeuzes maken, gelet op de boodschap en het doelpubliek
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel
Externe partners	Het externe communicatiebureau, het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	opdracht in uitvoering
Indicator	Gerealiseerd: 3 360°-campagnes per jaar of verschillende kleine acties, bewustmakings-, educatieprojecten over of met dit thema. Kwantitatief: doelgroepen bereikt (aantal) Kwalitatief: kwaliteit van de campagnes, beoordeeld op basis van tests (en rekening houdend met de opmerkingen in het perspectief van voortdurende verbetering)
Taak 24.5	Post-test-metingen van boodschappen en campagnes uitvoeren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel
Externe partners	Het externe communicatiebureau, het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	De opdracht wordt opgesteld
Indicator	Gerealiseerd: post-test-metingen voor minstens 3 campagnes per jaar Kwalitatief: de post-test-metingen maken het mogelijk om lessen te trekken in verband met de verschillende aspecten van de gevoerde campagnes en na te gaan welke punten voor verbetering vatbaar zijn.
Taak 24.6	Nieuwe mogelijke problemen in het oog houden
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau

Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	DMVSR
Interne partners	De cel Communicatie van Mobiliteit Brussel
Externe partners	Het externe communicatiebureau, het enquêtebureau
Start	2022
Termijn	2024
Statuut	Opdracht in uitvoering
Indicator	Gerealiseerd: één risicogedragsonderzoek per jaar om nieuwe risico's op te sporen.

Bijlage 25 Actiefiche 25	De gebruikers van bestelwagens en de andere weggebruikers sensibiliseren voor de risico's die gepaard gaan met dit type voertuig
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Alle gebruikers sensibiliseren voor de risico's in verband met het gebruik van bestelwagens. Het doel bestaat erin eenieder kennis en vaardigheden te vergroten om conflictsituaties en gevaar voor alle gebruikers van de openbare ruimte te vermijden. Deze actie zal vaak opnieuw moeten worden gelanceerd.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - De bijkomende risico's bepalen - Nagaan wat de beste manier is om te focussen op de verschillende weggebruikers - De boodschap creëren en de gebruikers sensibiliseren
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Frequentie van de specifieke mededelingen; - Aantal personen op wie de communicatie gericht is
Partenaires (tous)	Vzw's, beroepsfederaties
Taak 25.1	De bijkomende risico's bepalen
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Cel Communicatie
Externe partners	Vzw's van gebruikers, beroepsfederaties, externe communicatiebureau.
Start	2022
Termijn	2022 (action terugkerende)
Statuut	Op te starten
Indicator	De risico's worden geïdentificeerd in samenwerking met de gebruikers
Taak 25.2	Nagaan wat de beste manier is om te focussen op de verschillende weggebruikers
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Communication interne
Externe partners	externe communicatiebureau
Start	2023
Termijn	2023 (action terugkerende)
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Men richt zich specifiek tot de gebruikers van bestelwagens - Men richt zich tot de andere gebruikers in functie van hun specifieke kenmerken
Taak 25.3	De boodschap creëren en de gebruikers sensibiliseren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Bestaande situatie
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel verkeerveiligheid
Interne partners	Communication interne
Externe partners	Het externe communicatiebureau
Start	2023
Termijn	2023 (action terugkerende)
Statuut	Op te starten

Indicator	<ul style="list-style-type: none">- De boodschappen ter attentie van de gebruikers van bestelwagens worden specifiek uitgewerkt.- De boodschappen ter attentie van de andere gebruikers worden uitgewerkt in functie van hun specifieke kenmerken.- De boodschappen worden verspreid via de meest geschikte media.
------------------	--

Bijlage 26 Actiefiche 26	Het aanbod van en de toepassing van leerstraffen ontwikkelen.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Recidive beperken, vooral wat betreft te snel rijden, rijden onder invloed, afleiding en het in gevaar brengen van anderen. Ook inbreuken wegens het ontbreken van de juiste papieren kunnen met dit soort sancties worden bestraft. Personen die een verkeersovertreding hebben begaan, leven de verkeersveiligheidsmaatregelen na.
Bevoegdheden	Parket, FOD Justitie, FOD Mobiliteit, Mobiliteit Brussel
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - een studie uitvoeren om na te gaan wat de meest doeltreffende alternatieve straffen zijn – straffen die de grootste impact hebben op recidive –, welke straffen al bestaan en welke nog moeten worden ontwikkeld, en wat de dynamiek van de sector is (aantal vzw's en overheidsdiensten die op dit gebied actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest); - Een plan ontwikkelen om alternatieve straffen voor het rijden en in sommige gevallen na het ongeval voor de dader te versterken en dit plan uitvoeren; - Voortdurende evaluatie van de straffen (kwaliteit) en hun effect op de recidive voor de beoogde categorieën delinquenten.
Indicatoren	Aantal alternatieve leerstraffen dat door het Brusselse parket wordt voorgesteld, vooral voor overtreeders die voor het eerst veroordeeld worden, aantal specifieke opleidingen en taakstraffen die worden georganiseerd voor overtreeders die onder de bevoegdheid van de rechtbanken vallen (met bijzondere aandacht voor de grootste 'killers' op de weg: te snel rijden, verslaving, afleiding en het in gevaar brengen van andere weggebruikers).
Partenaires (<i>tous</i>)	Parket, FOD Justitie, FOD Mobiliteit, justitiehuisen, Vlaamse partners, Vlaamse Gemeenschap, organisaties voor opleiding en gemeenschapsdiensten
Taak 26.1	Een studie uitvoeren om na te gaan wat de meest doeltreffende alternatieve straffen zijn – straffen die de grootste impact hebben op recidive –, welke straffen al bestaan en welke nog moeten worden ontwikkeld, en wat de dynamiek van de sector is (aantal vzw's en overheidsdiensten die op dit gebied actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	Nog te bepalen
Externe partners	Brussel Mobiliteit, justitiehuis van de Federatie Wallonië-Brussel, FOD Justitie, FOD Mobiliteit, parket, verenigingen en overheidsdiensten die zich bezighouden met de follow-up van dergelijke straffen, VIAS Instituut
Start	Nog te bepalen
Termijn	Nog te bepalen

Statuut	Nog op te starten
Indicator	Studieverslag
Taak 26.2	Een plan ontwikkelen om alternatieve straffen voor het rijden en in sommige gevallen na het ongeval voor de dader te versterken en dit plan uitvoeren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	Nog te bepalen
Externe partners	Mobiliteit Brussel, justitiehuis van de Federatie Wallonië-Brussel, FOD Justitie, FOD Mobiliteit, parket, verenigingen en overheidsdiensten die zich bezighouden met de follow-up van dergelijke straffen, VIAS Instituut
Start	2023
Termijn	Nog te bepalen
Statuut	Wordt momenteel onderzocht en zal ook het voorwerp van de studie zijn
Indicator	Actieplan in uitvoering
Taak 26.3	Voortdurende evaluatie van de straffen (kwaliteit) en hun effect op de recidive voor de beoogde categorieën delinquenten
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Cel Verkeerveiligheid
Interne partners	Nog te bepalen
Externe partners	Mobiliteit Brussel, Maison de Justice de la Fédération Wallonie Bruxelles, FOD Justitie, FOD Mobilité, parquet, VIAS, associations et services publics actifs dans le suivi de ces peines.
Start	2023
Termijn	2030
Statuut	Nog te bepalen
Indicator	Lager recidivecijfer bij personen die een alternatieve straf kregen in vergelijking met recidive bij verkeersovertreders die (alleen) een klassieke straf kregen (intrekking van het rijbewijs, boete).

E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren

De ambitie is transportbedrijven die diensten aanbieden die aangepast zijn aan de stedelijke context aan te moedigen en te ondersteunen door middel van een erkend stimulatiesysteem. Dit systeem moet van toepassing zijn op alle soorten bedrijven, ongeacht hun omvang en de sector waarin zij actief zijn, en moet bedrijven aanzetten zich voortdurend te verbeteren. De ambitie bestaat erin het hoofd te bieden aan de belangrijkste hinder die het goederenverkeer veroorzaakt, in het bijzonder op het vlak van verkeersveiligheid, milieu en lawaai. Uit een studie van Brussel Mobiliteit blijkt dat het FORS-label (een in Londen toegepast vlootaccreditatiesysteem) de meest geschikte oplossing is.

De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:

- Een logistieke cluster creëren om innovatie en *best practices* te stimuleren (zie actie F.4);
- De modaliteiten vaststellen voor de invoering van een kwaliteitslabel en de stimulansen om het te verkrijgen (integratie van de kilometerheffing in de tarieven, toekenning van tariefverlagingen voor bedrijven met een label met een vestiging op gewestelijk gebied (Haven van Brussel en citydev.brussels), organisatie van specifieke opleidingen, gebruik als criterium voor het verlenen van toegang in zones met beperkt verkeer);
- De toekenning van een label aan de hand van stimulerende maatregelen voor bedrijven bevorderen;
- Selectiecriteria voor dienstverleners met een label integreren in overheidsopdrachten.

Trekker(s)	Indicator(en) en doelstelling(en)	2020	2025	2030
Brussel Mobiliteit	Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering			
Partner(s) Hub.brussels Citydev.brussels Leefmilieu Brussel Haven van Brussel Beroepsfederaties ...	Niveau van tenuitvoerlegging van FORS			
	Aantal bedrijven met een label per niveau (brons, zilver of goud)			
Middelen				
Budgettaire	Bestaande gewestelijke budgetten coördineren			
Menselijke	Bestaand team BM			
Regelgeving	/			
Technische	/			

Bijlage 28	De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvloten de aankoop te bevorderen van voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers te bevorderen.
Actiefiche 28	
SAFE VEHICLES	SYSTEM / SPEEDS / STREETS / CITY / VEHICLES / BEHAVIOUR
Doel	Eenzijds, integratie van de overwegingen inzake uitrustingen/inrichtingen die de verkeersveiligheid van de andere gebruikers vergroten bij elke aankoop of leasing van voertuigen van Brussel Mobiliteit. Anderzijds, impulsen geven aan diezelfde acties en ze ondersteunen en begeleiden bij andere Brusselse openbare actoren met betrekking tot hun eigen wagenpark (gemeenten, OCMW's, intercommunales enzovoort)
Bevoegdheden	Uitrustingen van voertuigen
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - De aankoopdiensten en de gebruikers sensibiliseren voor deze actie; - Integratie van deze elementen bij elke aankoop of leasing van een voertuigen, voor alle types; - Prospectie voeren met betrekking tot de verschillende inrichtingen/uitrustingen 'verkeersveiligheid' voor alle types van voertuigen, ter beschikking van de stakeholders; - Het proces ondersteunen bij de stakeholders door een analyse te maken van de opportuniteit inzake inrichtingen/uitrustingen ten opzichte van hun behoeften (wanneer door hen gevraagd)
Indicatoren	<p>Verwezenlijkingsindicatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prospecties voor alle categorieën van voertuigen ter beschikking stellen van de partners; - Advies verlenen aan de partners betreffende de doeltreffendheid van de inrichtingen, wanneer zij daarom vragen. <p>Resultaatsindicator</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100% van de nieuwe voertuigen van Brussel Mobiliteit (aankoop en leasing) zijn uitgerust met deze uitrustingen/inrichtingen die de veiligheid van de andere gebruikers verbeteren.
Partenaires (tous)	Brusselse gewestelijke openbare instellingen, gemeenten, OCMW's, intercommunales.
Taak 28.1	De aankoopdiensten en de gebruikers sensibiliseren voor deze actie
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	DO, cel communicatie, de gebruikers (gebruikende diensten).
Externe partners	/
Start	2 ^{de} semester 2022
Termijn	begin 2023
Statuut	Op te starten
Indicator	Integratie van deze overwegingen in de overheidsopdrachten van Brussel Mobiliteit vanaf 2023.
Taak 28.2	Integratie van deze elementen bij elke aankoop of leasing van een voertuigen, voor alle type
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	DO, cel communicatie, de gebruikers (gebruikende diensten).
Externe partners	/

Start	2023
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	100% van de nieuwe voertuigen van Brussel Mobiliteit (aankoop en leasing) zijn uitgerust met deze uitrustingen/inrichtingen die de veiligheid van de andere gebruikers verbeteren.
Taak 28.3	Prospectie voeren met betrekking tot de verschillende inrichtingen/uitrustingen 'verkeersveiligheid' voor alle types van voertuigen, ter beschikking van de stakeholders
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	DO, cel communicatie, de gebruikers (gebruikende diensten).
Externe partners	/
Start	Begin 2023
Termijn	Begin 2024
Statuut	Op te starten
Indicator	Prospecties voor alle categorieën van voertuigen ter beschikking stellen van de partners;
Taak 28.4	Het proces ondersteunen bij de stakeholders door een analyse te maken van de opportuniteit inzake inrichtingen/uitrustingen ten opzichte van hun behoeften (wanneer door hen gevraagd)
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	DO, la Cel verkeerveiligheid
Externe partners	/
Start	2024
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	De partners krijgen tips en advies betreffende de doeltreffendheid van de uitrustingen en inrichtingen die ze in overweging nemen, wanneer Brussel Mobiliteit wordt geraadpleegd.

Bijlage 29 Actiefiche 29	De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het systeem ISA (Intelligent Speed Assistance)
SAFE VEHICLE	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Doel	Voorzien in alle voorwaarden die nodig zijn voor de goede werking van het systeem op het gewestelijk grondgebied (kaart van de snelheden enzovoort). Een testfase organiseren voor alle wegen van het Gewest. Tot slot, begeleiding van de effectieve uitrol van het systeem in het Gewest en communiceren over de voordelen van de invoering van het systeem.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel, voertuiguitrusting
Operationalisering	<ul style="list-style-type: none"> - Een werkgroep oprichten die de opdracht krijgt een kaart op te stellen van de betrouwbare snelheden die automatisch wordt bijgewerkt; - De voorwaarden bepalen die nodig zijn voor de organisatie van een testperiode (grondgebied, aantal voertuigen, duur, scope van de geteste elementen enz.) - De testfase uitvoeren en fouten corrigeren of de geïdentificeerde verbeteringen doorvoeren; - Tegen 2024: beschikken over een definitieve versie van de kaart van de snelheden. - De aannames begeleiden en communiceren over de voordelen van het gebruik van het systeem.
Indicatoren	<p>Verwezenlijkingsindicatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitvoering van een testfase om de definitieve versie van de snelheidskaart te verbeteren alsook haar goede verenigbaarheid met het systeem ISA; - Een snelheidskaart die het gebruik van het systeem ISA mogelijk maakt ter beschikking stellen van de burgers <p>Resultaatsindicator</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100% van de wegen in het Gewest is verenigbaar met het systeem ISA; - De snelheidskaart van het Gewest zal het voor 100% van de uitgeruste voertuigen mogelijk maken om het systeem ISA te gebruiken.
Partenaires (tous)	SET, CIBG, LB, GAN, MIVB, andere gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, politiezones
Taak 29.1	Een werkgroep oprichten die de opdracht krijgt een kaart op te stellen van de betrouwbare snelheden die automatisch wordt bijgewerkt
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	SET
Externe partners	CIRB, STIB, gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, politiezones
Start	1 ^{ste} kwartaal 2022
Termijn	Einde 1 ^{ste} kwartaal 2022
Statuut	Op te starten
Indicator	Kick-offvergadering van deze werkgroep ten laatste tegen het einde van het eerste semester van 2022
Taak 29.2	De voorwaarden bepalen die nodig zijn voor de organisatie van een testperiode (grondgebied, aantal voertuigen, duur, scope van de geteste elementen enz.)
Budget	Bestaande situatie

Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	SET
Externe partners	CIRB, STIB, gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, policiezones
Start	1 ^{ste} kwartaal 2022
Termijn	Eind 2022
Statuut	Op te starten
Indicator	eind 2022, het kader van de testfase ligt vast en is goedgekeurd door de werkgroep.
Taak 29.3	De testfase uitvoeren en fouten corrigeren of de geïdentificeerde verbeteringen doorvoeren
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	SET
Externe partners	CIRB, STIB, gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, policiezones
Start	Begin 2023
Termijn	Eind 2023
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - De testfase is gelanceerd volgens de voorschriften van de werkgroep - De testfase laat toe correcties/verbeteringen te identificeren - Deze correcties/verbeteringen worden effectief uitgevoerd
Taak 29.4	Beschikken over een definitieve versie van de kaart van de snelheden
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	SET
Externe partners	CIRB, STIB, gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, policiezones
Start	januari 2024
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	<p>Bestaan van een snelhedenkaart die het mogelijk maakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat 100% van de wegen in het Gewest verenigbaar is met het systeem ISA; - dat 100% van de uitgeruste voertuigen gebruik kan maken van het systeem ISA.
Taak 29.5	De afname begeleiden en communiceren over de voordelen van het gebruik van het systeem
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel
SPOC	Nog te bepalen
Interne partners	SET
Externe partners	CIRB, STIB, gewestelijke instellingen, gemeenten, privéleveranciers van kaarten en gps, policiezones

Start	Januari 2024
Termijn	terugkerend
Statuut	Op te starten
Indicator	<ul style="list-style-type: none">- Ten minste één campagne uitvoeren op de sociale netwerken in 2024;- Tot in 2030 ten minste één communicatie per jaar realiseren.

Bijlage 30 Actiefiche 30	Vooruitblik op micromobiliteit, waarbij de burgers worden betrokken, om de nieuwe risico's op het vlak van verkeersveiligheid te voorkomen en erop te anticiperen.
SAFE VEHICLES	SYSTEM / SPEEDS / STREETS / CITY / VEHICLES / BEHAVIOUR
Doel	Anticiperen op de risico's voor de verkeersveiligheid, die voortvloeien uit: - het verschijnen van nieuwe voertuigen; - het huidige gebruik van nieuwe soorten voertuigen die al bestaan.
Bevoegdheden	Mobiliteit Brussel
Operationalisering	- Een werkgroep "micromobiliteit en verkeersveiligheid" oprichten; - Enquêtes uitvoeren naar de meningen en het zelfgerapporteerde gedrag van de gebruikers; - Identificeren van specifieke risico's en communiceren/sensibiliseren van de burgers.
Indicatoren	- De werkgroep "micromobiliteit en verkeersveiligheid" wordt opgericht binnen Mobiliteit Brussel; - Ten minste om de twee jaar wordt een opiniepeiling of een enquête naar zelfgerapporteerd gedrag gehouden ; - Specifieke tendensen en risico's worden duidelijk in kaart gebracht en het voorwerp van sensibiliserings campagnes gericht op de betrokken doelgroepen
Partenaires (tous)	Cel Verkeersveiligheid, de Expert smart mobility, de cel Communicatie, Directie Voertuigen en Goederenvervoer, actoren uit de sector, het enquêtebureau, het communicatiebureau
Taak 30.1	Een werkgroep "micromobiliteit en verkeersveiligheid" oprichten;
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel - Cel Verkeersveiligheid
SPOC	Cel Verkeersveiligheid
Interne partners	Expert smart mobility, Directie Voertuigen en Goederenvervoer
Externe partners	de operators van de sector
Start	Maart 2022
Termijn	Maart 2022
Statuut	Op te starten
Indicator	De werkgroep "micromobiliteit en verkeersveiligheid" wordt daadwerkelijk opgericht binnen Mobiliteit Brussel
Taak 30.2	Enquêtes uitvoeren naar de meningen en het zelfgerapporteerde gedrag van de gebruikers;
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel - Cel Verkeersveiligheid
SPOC	Cel Verkeersveiligheid
Interne partners	Expert smart mobility, Directie Voertuigen en Goederenvervoer, de cel Communicatie
Externe partners	de operators van de sector
Start	2022
Termijn	2030 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	Ten minste om de twee jaar wordt een opiniepeiling of een enquête naar zelfgerapporteerd gedrag gehouden
Taak 30.3	Identificeren van specifieke risico's en communiceren/sensibiliseren van de burgers.
Budget	Bestaande situatie
Externe financiële middelen	/
Human resources	Constant niveau
Verantwoordelijke	Mobiliteit Brussel - Cel Verkeersveiligheid

SPOC	Cel Verkeersveiligheid
Interne partners	Expert smart mobility, Directie Voertuigen en Goederenvervoer, de cel Communicatie
Externe partners	de operators van de sector, het communicatiebureau
Start	2022
Termijn	2030 (terugkerende actie)
Statuut	Op te starten
Indicator	Specifieke tendensen en risico's worden duidelijk geïdentificeerd en zijn het voorwerp van sensibiliseringscampagnes gericht op de betrokken doelgroepen.

BHG : Brussels Hoofdstedelijk Gewest

BIM : Brussels instituut voor milieubeheer

BIV : Belasting op inverkeersstelling

BM : Brussel mobiliteit

BIPOL : Business unit beleid en beheer (politie)

BPV : Brussel preventie & veiligheid

CEMA : Mobiliteitsadviseur

CIBG : Centrum voor informatica voor het Brusselse gewest

GVC : Gewestelijk Verwerkingscentrum

DAH : Directie van de wegpolitie (Federale Politie)

DGR - Algemene directie van het middelenbeheer en de informatie (politie)

DRI : Directie van de politionele informatie en de ICTmiddelen

DOOM : Directie organiserende overheid van de mobiliteit

DO : Directie ondersteuning

DON : Directie onderhoud

DIRCO : Directeur-coördinator (politie)

DMVSR : Mobiliteit en verkeersveiligheid

DPW : Directie projecten wegen

EU : Europese Unie

FOD : Federale overheidsdienst

FORS : Fleet operator recognition scheme (regeling voor de erkenning van vlootbeheerders)

GAN : Gewestelijk agentschap voor netheid

GIP : Gewestelijke en intercommunale politieschool van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

GIS : Geographic information system (geografisch informatiesysteem)

GMC : Gewestelijke mobiliteitscommissie

GOCA : Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs

ISA : Intelligent speed assistance (intelligente snelheidsassistentie)

MIVB : Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel

MMS : Mobility Management en sensibilisering

NED : Exploitatie en vervoer dienst

OGZ : Ongevalgevoelige zone

OCMW : Openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn

OI : Onmiddellijke inning

VV : Verkeersveiligheid

VVF : Verkeersveiligheidsfonds van het BHG