

ORIENTATIENOTA VERKEERSVEILIGHEID 2014-2019

Brussel geeft voorrang aan veiligheid

INHOUDSTAFEL

1. Inleiding	1
2. Context	2
3. Doelstellingen	4
SD 1: Engineering	4
➤ Inventarisatie en rapportering	4
➤ Opstellen van een vacemecum “verkeersveilige infrastructuur”	5
➤ Realisatie van een verkeersveilige infrastructuur	5
➤ Aanpassing van de code van de wegbeheerder	5
➤ Autokeuring en homologatie	6
SD 2 : Education	6
➤ Preventie – Het voeren van gerichte campagnes en sensibilisering	7
➤ Fiets- en voetgangersbrevetten	7
➤ Specifieke opleidingen	8
➤ Hervorming van de rijopleiding	8
SD 3 : Enforcement	8
SD 4 : Samen bereiken we meer	9

1. Inleiding

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft door zijn grootstedelijke context specifieke problemen op vlak van verkeersveiligheid. Zo merken we niet alleen een typisch “pendelaarseffect” met verkeerspieken door de aantrekkingskracht van de grootstad, maar hebben we ook een zeer diverse wegeninfrastructuur en een specifieke mix van verkeersgebruikers.

Het is onze opdracht als Hoofdstedelijk Gewest om in de eerste plaats onze inwoners toe te laten om zich in veilige omstandigheden te verplaatsen op ons grondgebied. Onze aandacht gaat in de eerste plaats uit naar de actieve weggebruikers: te voet, te fiets. Daarnaast moeten we er over waken dat

ook al dan niet toevallige bezoekers en pendelaars zich veilig kunnen verplaatsen én mee bijdragen tot de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke uitdaging. Het aantal verplaatsingen is onze hoofdstad de laatste jaren enorm gestegen, waardoor er ook meer aandacht moet besteed worden aan het veilig kunnen uitvoeren van die verplaatsingen. De aandacht die hieraan besteed wordt moet ook de aantrekkelijkheid van onze stad verhogen.

Een verbetering van de verkeersveiligheid en het systematisch verminderen van het aantal verkeersslachtoffers zijn onze belangrijkste doelstellingen in het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid. We willen hier naar streven door structurele maatregelen en het aanleggen van een verkeersveilige infrastructuur, door sensibilisering via doelgerichte en op maat gemaakte campagnes, door het invoeren van aangepaste reglementen, het meten en in kaart brengen van gegevens rond verkeersveiligheid, praktische analyses van de ongevallencijfers en het leggen van eigen klemtonen bij de controle op de naleving van de verkeersregels.

Door de Zesde staatshervorming heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet alleen een hefboom gekregen met mogelijkheden om een eigen verkeersbeleid te ontwikkelen. We hebben ook de plicht om op vlak van verkeersveiligheid een coherent beleid uit te werken dat aangepast is aan onze grootstedelijke context. We moeten deze mogelijkheden ten volle benutten om onze eigen accenten te leggen.

2. Context

Verkeersveiligheidsbeleid vertrekt vanuit een analyse van de bestaande situatie binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarvoor maken we gebruik van de meest recente cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid voor het eerste semester van 2014 is er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stijging van het aantal letselongevallen en gewonden, maar een daling van het aantal doden ter plaatse ten opzichte van 2013. Er zijn 10,4 % meer letselongevallen (+177) en 9,5 % gewonden (+194) waarvan een significant stijgend aandeel fietsers, maar in de eerste helft van 2014 telden we 9 doden minder ter plaatse.

In vergelijking met de periode 2004-2013 kan men stellen dat het aantal letselongevallen en het aantal doden ter plaatse, niet significant gedaald is, maar ook niet gestegen.

De doelstelling van het verkeersveiligheidsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2011-2020, namelijk het aantal doden (binnen de 30 dagen na het ongeval) en zwaargewonden met 50 % verminderen tegen 2020, zal aan dit tempo niet gehaald worden. We zullen dus een aantal maatregelen moeten verscherpen, waarbij de regionalisering van een aantal bevoegdheden in het kader van de 6de staatshervorming als hefboom kan dienen.

Concreet zijnde Gewesten sinds 1 juli 2014 bevoegd voor:

- het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen zoals gedefinieerd in artikel 1, j), van het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968;
- de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen;
- de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading;
- het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen;
- de homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden;
- de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rijsscholen en examencentra en met inbegrip van het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden, met uitzondering van de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen, met dien verstande dat de inwoners van een gewest vrij zijn om een rijsschool te kiezen die, of examen af te leggen in een centrum dat in een ander gewest is gelegen en met dien verstande dat een in een bepaald gewest erkende rijsschool eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn;
- de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid.

Een andere belangrijke bevoegdheid die aan de gewesten werd overgedragen is de reglementering in verband met de rijopleiding.

Naast de overdracht van bevoegdheden zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook recht hebben op een deel van de ontvangsten die onder de penale geldboeten vallen inzake verkeer, van de sommen tegen betaling met eventueel verval van de strafvordering en van de geldsommen, beschreven in artikel 216 bis van het Wetboek van strafvordering (minnelijke schikkingen).

Deze bedragen werden voor de 6 Staatshervorming gestort in het Verkeersveiligheidsfonds. Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal het organiek begrotingsfonds « Veiligheidsfonds » opgericht worden, van waaruit de initiatieven met betrekking tot verkeersveiligheid zullen gefinancierd worden.

3. Doelstellingen

De strategische en operationele doelstellingen worden geënt op twee pijlers:

- De doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 worden weerhouden en de acties om deze doelstellingen te bereiken moeten onverminderd worden voortgezet
- De nieuwe bevoegdheden die in het kader van de 6^{de} staatshervorming naar de gewesten werden overgeheveld moeten geïmplementeerd worden, rekening houdende met de specificiteit van de Brusselse Hoofdstedelijke context.

Om een inzicht te verwerven over de problematiek en om een (tussentijdse) stand van zaken te kunnen opmaken moet er een jaarlijkse rapportering gebeuren over de evolutie van de verkeersveiligheid in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (vooral ten aanzien van de voetgangers, fietsers, motorrijders, jonge bestuurders en 55-plussers). Die knowhow kan eventueel een groter podium en bereik krijgen in een jaarlijks congres over de verkeersveiligheid in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Een belangrijk instrument om het verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven en bij te sturen is de Wegcode, waarbij het Gewest sinds 1 juli 2014, bepaalde onderdelen kan wijzigen. Daarnaast is er heel wat regelgeving vastgelegd bij Ministerieel Besluit. Er is voorlopig reeds één Brusselse wetgeving, met name de ordonnantie op de aanvullende reglementen.

Het verkeersveiligheidsbeleid is echter niet beperkt tot wetgevende initiatieven en aanpassingen in de Wegcode. Verkeersveiligheidsbeleid wordt opgebouwd rond de drie E's, drie concepten die gangbaar zijn wanneer men spreekt over verkeersveiligheid: "Engineering", "Education" en "Enforcement".

SD 1. Engineering

➤ Inventarisatie en rapportering

Het verhogen van de verkeersveiligheid kan minstens deels gerealiseerd worden door een aangepaste inrichting van de openbare weg. Een verkeersveilige infrastructuur creëren we door het aanpakken van de zogenoemde "zwarte punten". Deze punten moeten in eerste instantie in kaart gebracht worden. Het onderzoek naar de ongevalsgevoelige zones in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zetten we dan ook verder.

Om de effecten te kunnen meten van de aanpassingen die doorgevoerd werden en om de evolutie van de verkeersveiligheid te meten, is het nodig om op geregelde tijdstippen metingen door te voeren, waarbij het belangrijk is om naast de globale cijfers een inzicht te krijgen op de evolutie van de verkeersveiligheid voor verschillende doelgroepen (voetgangers, fietsers, motorrijders, jongere weggebruikers, 55-plussers, ...), met aandacht voor de meest kwetsbare Brusselaars: voetgangers, oudere en zeer jonge fietsers. Daarnaast moet de rapportering ook voorzien in het aanleveren van gegevens omtrent de risicogroepen (alcohol- en druggebruik).

De resultaten van deze gegevens zullen de basis vormen voor de (lokale) bijsturing en/of aanpassing van de infrastructuur of het opzetten van specifieke campagnes.

➤ **Opstellen van een vademecum “verkeersveilige infrastructuur”**

Aangezien de gewesten nu volledig bevoegd zijn voor de normering van de infrastructuur en de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens moet er een vademecum “verkeersveilige infrastructuur” worden opgesteld. M.a.w. het samenbrengen van de regels en best practices over een correcte en veilige inrichting van de openbare weg. Hoe best kruispunt (her)aanleggen, veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers creëren, de normering van verkeersremmers (drempels en plateaus) enz. Dit vademecum zou dan later een reglementair karakter moeten krijgen.

➤ **Realisatie van een verkeersveilige infrastructuur**

Er zal snel en efficiënt worden opgetreden om zwarte punten zo snel mogelijk weg te werken. In geval van klachten of een audit, kan dit soms gebeuren door relatief kleine ingrepen. In termen van prioriteiten zijn concrete afspraken gemaakt met de bevoegde Minister van Openbare Werken. De bedoeling is om deze ongevalsgevoelige zones op termijn volledig weg te werken. Hiervoor moet de nodige weginfrastructuur op de gewestwegen worden heraangelegd. Op de gemeentewegen kan in eerste instantie de betrokken gemeenten worden aangemoedigd om hetzelfde te doen.

Niet alleen bij het wegwerken van de zogenoemde “zwarte punten” moeten we de aanbevelingen voor het veiliger maken van de verkeersinfrastructuur in de praktijk brengen. Ook bij het herinrichten van een infrastructuur moet er een toetsing op vlak van verkeersveiligheid gebeuren. Hierbij zal de nodige aandacht gaan naar de toegankelijkheid van de weginfrastructuur voor personen met een beperking, fietsers, ...

De “verkeersveiligheidstoets” moet ingeburgerd geraken en meegenomen worden bij elk infrastructuurproject op de wegen die door het Gewest worden beheerd. De andere wegbeheerders zoals de gemeenten moeten worden gesensibiliseerd om hetzelfde te doen. Dat kan gebeuren via van opleiding, subsidies enz.

Maar er kan ook aangedrongen worden om een luik “verkeersveilige infrastructuur” op te nemen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen die de gemeenten in het kader van de mobiliteitsordonnantie moeten opmaken.

➤ **Aanpassing van de code van de wegbeheerder**

Naast de eigenlijke ingrepen op vlak van infrastructuur, zal ook de code van de wegbeheerder moeten worden aangepast om ze een stedelijke toets te geven. De stedelijke context vereist specifieke regels over de grootte van verkeersborden, over de officiële signalisatie bij werken enz. We willen ook het aantal verkeerstekens op de openbare weg verminderen. We weten uit studies

dat bij een overdaad aan verkeerstekens, de verkeersregels verwateren en dat dus de kennis over de elementaire verkeersregels door de meeste weggebruikers niet meer gekend zijn en dus niet meer toegepast worden.

Bovendien is het verminderen van het aantal verkeersborden ook gunstig voor de voetganger, omdat er minder hindernissen worden ingeplant op de trottoirs en de delen van de openbare weg die voor de voetgangers voorbehouden zijn. Er moeten proefprojecten worden opgestart om methodieken te ontwikkelen en te implementeren om het aantal borden te verminderen (cfr minderborden gids van het Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid).

➤ **Autokeuring en homologatie**

De keuring van autovoertuigen valt ook onder het concept “Engineering”. Door de 6^e staatshervorming worden de Gewesten bevoegd voor de autokeuring en de homologatie. Dit houdt in dat de territoriale verdeling van de stations en het solidariteitsmechanisme tussen de keuringsstations in deze nieuwe context moet nader worden onderzocht, en indien nodig bijgestuurd. Een overleg en het vinden van de nodige afspraken omtrent de organisatie en de financieringsmechanismen van deze stations is dus prioritair.

De homologatie van technische apparatuur wordt eveneens een gewestelijke bevoegdheid. Door de 6^e Staatshervorming komt een deel van het personeel van de FOD Mobiliteit slechts deels over naar de verschillende Gewesten. De kennis omtrent deze specifieke materie is op dit ogenblik dus onvoldoende aanwezig op gewestelijk niveau.

Aangezien de bestaande competentie versnipperd dreigt te worden, zal er in een eerste fase (en in afwachting van het ontwikkelen van deze kennis binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) gebruik moeten gemaakt worden van structurele samenwerkingsverbanden met FOD Mobiliteit en de andere gewesten.

SD 2 : Education

Een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid omvat sensibilisering, informatie en opleiding in de materie. Het vergroten van de verkeersveiligheid kan enkel lukken indien alle weggebruikers hun gedrag goed aanpassen aan elkaar. Gelet op de specificiteit van de verkeersmix binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dringt een specifieke aanpak zich op. Binnen het luik “Education” is een specifieke aandacht weggelegd voor kinderen en de jongeren. Zij zijn immers de weggebruikers van morgen en verdienen een veilige doorgang en tocht door de stad. Investeren in de jeugd is een duurzame investering. Een structurele samenwerking met de verschillende scholengemeenschappen moet er voor zorgen dat kinderen zich van jongs af aan op een veilige manier in het verkeer begeven.

Uiteraard is het doelgroepenbeleid niet beperkt tot de jeugd. Andere doelgroepen zijn de voetgangers en fietsers in het algemeen gezien het grotere aandeel fietsers en het potentieel risico op vlak van verkeersongevallen met gekwetsten, de motorrijders en de 55-plussers. Voor gerichte

acties naar deze doelgroepen zal het Gewest nauw samenwerk met onder andere de verschillende verenigingen, Vereniging van Steden en Gemeenten van Brussel (VSGB) en de zes politiezones.

Naast het doelgroepenbeleid zal ook de nodige aandacht geschonken worden aan acties rond alcohol- en druggebruik.

➤ **Preventie – Het voeren van gerichte campagnes en sensibilisering**

Op het vlak van preventieve campagnes en sensibilisering moeten een aantal taken van het BIVV worden overgenomen aangezien de gewesten nu de volle verantwoordelijkheid dragen. Het voeren van specifieke campagnes inzake verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld de campagnes voor het dragen van de gordel, het naleven van de snelheidsbeperkingen (bijvoorbeeld specifiek aan scholen), het gebruik van de telefoon tijdens het rijden moeten bijdragen tot een meer verantwoord rijgedrag van elke weggebruiker.

De thema's van de campagnes zullen gekozen worden in functie van de specifieke noden van de stedelijke omgeving en in nauw overleg met andere betrokken instanties (bijvoorbeeld na analyse van de ongevallencijfers van de Politie en de voorstellen geformuleerd in Europees verband door TISPOL – vereniging van Europese wegpolitiediensten).

Het is duidelijk dat de aandacht voor de ander een basishouding moet zijn bij elke weggebruiker. In dit verband zijn acties rond het innemen van voorbehouden parkeerplaatsen voor gehandicapten noodzakelijk. Het spreekt voor zich dat deze voorbehouden parkeerplaatsen duidelijk moeten aangegeven worden en dat ook een strikte controle op het gebruik van deze parkeerplaatsen zich opdringt. Hetzelfde geldt voor het parkeren van auto's op fietspaden: het is een gebrek aan respect voor fietsers, maar het creëert ook gevaarlijke verkeerssituaties wanneer fietsers verplicht moeten uitwijken.

Ook het alcohol- en druggebruik in combinatie met rijden zal verder onder de aandacht gebracht worden. Zo moet het BOB-concept moet zeker worden behouden. Jaarlijks houden we twee campagnes om de bestuurders er op attent te maken dat rijden en drinken niet samengaan. De problematiek van het alcoholgebruik situeert zich eerder in de leeftijdsgroep van de 35 plussers. De aandacht moet dus gaan naar kantoorrecepties, zakenlunch enz. Voor de jongeren (18-24 jaar) moet het accent eerder liggen op drugspreventie. Sensibilisering en handhaving moeten hier hand in hand gaan.

Bij het uitwerken van campagnes zal er in de mate van het mogelijke multimediaal gewerkt worden. Dit betekent dat de traditionele affiche campagnes kunnen ondersteund worden via de website van bijvoorbeeld Brussel Mobiliteit, gadgets enz. In functie van de doelgroep zal getracht worden om meer in te zetten op het gebruik van de sociale media zodat we de jongeren nog beter kunnen betrekken in het streven naar een verkeersveiligere omgeving in het Brusselse Hoofdstedelijke gewest.

➤ **Fiets- en voetgangersbrevetten**

De initiatieven in verband met de fiets- en voetgangersbrevetten, voornamelijk gericht op de (schoolgaande) jeugd, die de zich te voet of met de fiets verplaatsen binnen het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest, moeten verder gezet worden. Zo willen we het aantal ongevallen voor deze kwetsbare doelgroep aanzienlijk verminderen. Dit kan in overleg met de VSGB die hierover al een aantal acties heeft ontwikkeld alsook met de inrichtende machten van de scholengemeenschappen.

Ook de jaarlijkse campagne "Boekentassenactie", waarbij we tips voor een verkeersveilige trip in het school-woonverkeer promoten, moet verder gezet worden in samenwerking met de 6 Brusselse politiezones.

➤ **Specifieke opleidingen**

Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat 55 plussers meer kans hebben om betrokken te raken in een ongeval. Om deze doelgroep te ondersteunen wordt gedacht aan het aanbieden van een vrijblijvende opleiding die speciaal ontworpen wordt door de rij scholen. Deze kan worden verstrekt door en via verenigingen.

➤ **Hervorming van de rijopleiding**

De huidige rijopleiding moet worden hervormd en aan de stedelijke context worden aangepast. De risicoperceptietest moet een essentieel onderdeel uitmaken van de rijopleiding. Deze test wordt al gebruikt en zal verder gestandaardiseerd worden voor de verschillende doelgroepen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil hier een voortrekkersrol opnemen en innoverend optreden. Het verleden heeft uitgewezen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verschillende domeinen een ideale testbank is voor vernieuwende ideeën, die in een latere fase vaak opgepikt worden in andere Regio's. Ook op vlak van de rijopleiding wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bewijzen dat ze kan inspelen op de uitdagingen en moeilijkheden die jonge bestuurders ervaren.

De kwaliteit van de opleiding moet verder worden opgekrikt door het professionaliseren van de sector. Niet alleen moet er een kritische evaluatie en hervorming gebeuren van de rijopleiding, maar ook de wijze van examinering, de erkenningsvoorwaarden voor rij scholen en de opleiding van examinatoren en rij schoolinstructeurs moeten onder de loep genomen worden. Uiteraard moet dit gebeuren in samenspraak met de rij schoolsector en met de andere gewesten.

Het concept "rijbewijs op school" moet worden geëvalueerd om na te gaan of dit model aangepast is aan de Brusselse context. We stellen namelijk vast dat Brusselse jongeren veel later met hun rijopleiding beginnen dan in de andere gewesten.

SD 3 : Enforcement

Op het vlak van handhaving moeten we nagaan in welke mate en op welke wijze de politiediensten zich (nog) bijkomend of anders kunnen inzetten (subsidiering van politiezones die snelheids- of andere verkeersveiligheids campagnes organiseren, specifieke sensibiliserings campagnes enz.).

Het bepalen van de plaatsen waar flitspalen worden geplaatst blijft een belangrijk gegeven, maar er moet ook worden onderzocht of trajectcontrole kan worden ingevoerd

Tot slot moeten samen met de bevoorrechte partners (hoge ambtenaar, Procureur des Konings, Korpschefs van de 6 lokale politiezones) strategieën worden ontwikkeld om handhaving, vervolgingsbeleid en communicatie/sensibilisering beter op elkaar af te stemmen. Waarbij de ideale werkorde de volgende is: sensibilisering/communicatie, dan handhaving, en vervolging.

Binnen het luik enforcement zal ook de aanpassing van de reglementering en de wetgeving een belangrijke plaats innemen. Door de herverdeling van de bevoegdheden op basis van de 6^e staatshervorming is regelgevend werk nodig om tegemoet te komen aan en een antwoord te geven op de specifieke noden op vlak van verkeersveiligheid, samen met het leggen van een wettelijke basis te leggen voor het invoeren van specifieke verkeersregels.

SD 4 : Samen bereiken we meer

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. Er moeten dus samenwerkingsverbanden worden aangegaan met bevoorrechte partners. Het BIVV kan bijvoorbeeld ondersteuning bieden op het vlak van de analyse van typeongevallen en kan ook helpen met het opstarten van verkeersveiligheidscampagnes. De VSGB geeft cursussen voor mobiliteitsambtenaren en politiediensten en coördineert een aantal verkeersveiligheidsacties. De VSGB heeft ook een aantal werkgroepen rond het thema verkeersveiligheid. Het Opzoekingscentrum voor de wegebouw evalueert de weginfrastructuur op het vlak van verkeersveiligheid en voert een aantal studies uit inzake het verbeteren van de weginfrastructuur, zoals de oversteekbaarheid en toegankelijkheid van de wegen voor voetgangers en fietsers.

Met subsidies stimuleren we initiatieven om de verkeersveiligheid te verhogen. De Responsible Young drivers zetten zich jaarlijks in om jongeren veilig terug thuis te brengen na een nachtje stappen. Wijkverenigingen kunnen cursussen organiseren om hun leden te sensibiliseren om zich veilig te verplaatsen met een (elektrische) fiets of kunnen opfrissingscursussen organiseren om de verkeersregels op te frissen. Fietsverenigingen (Fietsersbond, Gracq) kunnen fietsers of toekomstige fietsers helpen om zich veilig te verplaatsen, bijvoorbeeld door hen uit te nodigen om een fluo-vestje en een helm te dragen. De Voetgangersbeweging kan hetzelfde doen voor voetgangers. En Motorfietsverenigingen (Fedemot enz) in de secundaire scholen voor de 16 jarige leerlingen met een bromfiets.

ICT en sociale media kunnen bijdragen tot het inventariseren van verkeersonveilige situaties of het melden van vb. plaatsen waar de weginfrastructuur leidt tot risicosituaties.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderschrijft het STOP-principe en gezien – zowel in productie als in gebruik – fietsers en voetgangers een aanzienlijk lagere ecologische voetafdruk hebben, vinden we het zeer belangrijk dat zij zich veilig en makkelijk door het verkeer kunnen begeven.

We insisteren bij de minister van Mobiliteit en Openbare Werken dat nieuwe fietspaden bij de aanleg bij voorkeur fysiek afgescheiden zijn. Bij de aanleg van nieuwe voetpaden houdt men rekening met overgangswegen en de behoeftes van mensen met een handicap.