



Vlaams
Parlement

ingediend op **1117** (2016-2017) – Nr. 1
21 maart 2017 (2016-2017)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van An Christiaens, Dirk de Kort, Karin Brouwers,
Lode Ceyssens en Martine Fournier

betreffende een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid

Toelichting

In 2015 werden 465.789 motorfietsen geteld in België, wat ten opzichte van 2014 een stijging met 2% betekent. In vergelijking met 2010 is het aantal motorfietsen met 11% gestegen. In totaal maken motoren 6,5% uit van het Belgische wagenpark.¹

De stijgende populariteit van de motorfiets brengt ook risico's mee, niet het minst voor de motorrijder zelf. Zo blijkt uit het rapport @Risk (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), 2014) dat ongeveer 11% van de doden en zwaargewonden op de Belgische wegen motorrijders zijn, terwijl ze maar 1% van het totale aantal afgelegde kilometers vertegenwoordigen. In vergelijking met autobestuurders ligt het risico op ernstige of dodelijke verwondingen bij motorrijders per kilometer maar liefst 57 keer zo hoog. Een motorfiets blijft daarmee het meest risicovolle verplaatsingsmiddel: één op de zeven motorfietsers raakt ooit in zijn leven ernstig gewond bij een ongeval.

Wat het aantal doden en zwaargewonden ten gevolge van een verkeersongeval betreft, komen de motorrijders op de tweede plaats, na de bromfietzers. Controleverlies en gebrek aan aandacht voor motorrijders door andere weggebruikers zijn de belangrijke oorzaken van ongelukken met motorrijders.² Om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren is de sensibilisering van zowel motorrijders als automobilisten bijgevolg een noodzakelijke stap.

Ondanks de risico's wordt motorrijden steeds populairder. Op meer dan tien jaar tijd is het aantal afgelegde kilometers van motorfietsen in België verdrievoudigd. In 1990 legden motorrijders 350 miljoen kilometer af, in 2004 steeg dat aantal naar meer dan 1 miljard kilometer.

Op het vlak van verkeersveiligheid is er intussen sprake van een voorzichtige kentering in vergelijking met 2015. De verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV³ voor de eerste negen maanden van 2016 toont voor motorrijders een laagterecord. Het aantal ongevallen met motorfietsen in Vlaanderen laat een lichte daling van -1% zien. Het aantal ongevallen met bromfietzers daalde sterk (-5,9%). Het aantal doden ter plaatse is aanzienlijk afgenomen onder motorrijders (-11 personen) en er is sprake van een zeer lichte daling in het aantal doden ter plaatse onder voetgangers (-2 personen) en bromfietzers (-2 personen). De resultaten zijn bemoedigend, maar ze tonen tegelijk aan dat er nog heel wat ruimte is voor verbetering. Om die positieve kentering kracht bij te zetten is het belangrijk beleidsmaatregelen te nemen die gemotoriseerde tweewielers definitief op de kaart zetten als volwaardige deelnemers aan het verkeer. Hun specifieke behoeften en hun kwetsbaarheid vragen om voldoende aandacht.

Om een optimale verkeersveiligheid en mobiliteit voor elke weggebruiker te garanderen moet ervoor gezorgd worden dat de motorrijder een volwaardig onderdeel van de mobiliteit vormt. Daarvoor zijn flankerende maatregelen nodig op het vlak van infrastructuur, opleiding en sensibilisering. Die doelstelling vereist blijvende aandacht van motorrijders, andere verkeersdeelnemers en wegbeheerders, maar ook van beleidsmakers. De behoeften van die kwetsbare weggebruikers moeten, in dialoog met het middenveld, in overweging genomen worden bij beleidsbeslissingen.

¹ FOD Economie, statistieken en analyses. Voertuigenpark, geraadpleegd via http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/voertuigpark.

² Vlaams Verkeersveiligheidsplan (2016). Motorrijders (p. 21-22), gedownload op <http://www.mobieltvlaanderen.be/docs/beleidsplannen/2016-06-24-vvvp.pdf>.

³ Verkeersveiligheidsbarometer. Eerste 9 maanden 2016, geraadpleegd via <http://www.bivv.be/nl/verkeersveiligheid/verkeersveiligheidsbarometer>.

1. Versterking van motorrijders en andere weggebruikers: opleiding en sensibilisering

1.1. Versterking van de motorrijder

Het verkeer wordt steeds drukker en dat vergt van elke weggebruiker een grote rijvaardigheid. Motorrijders lopen als kwetsbare weggebruikers echter een verhoogd risico, zoals wordt aangetoond door de ongevalanalyse van de MOTAC-studie (MOTAC: Motorcycle Accident Causation).⁴ Daaruit blijkt dat de meerderheid van de ongevallen (65%) veroorzaakt wordt door een botsing van motorrijders met andere weggebruikers, ook een tweezijdig ongeval genoemd. 35% van de ongevallen zijn eenzijdig, waarbij motorrijders niet met een ander voertuig in aanraking komen. In alle gevallen lopen de motorrijders echter het meeste risico. Als kwetsbare weggebruiker verdienen ze dan ook voldoende bescherming en aandacht bij sensibiliseringsacties. Motorrijders moeten bovendien de mogelijkheid krijgen om voldoende rijvaardigheid te verwerven, zowel bij de initiële rijopleiding als in voortgezette trajecten.

1.1.1. Rijopleiding

Met toepassing van de Europese richtlijnen werd op 1 mei 2013 het traject voor het motorrijbewijs hervormd naar een trapsgewijs systeem.

Categorieën motorrijbewijs:

- motorrijbewijs A1: maximum vermogen 125 of 11 kW (15 pk) of maximaal 0,1 kW per kg. Minimumleeftijd: 18 jaar. Minimumlesuren: 9 uur;
- motorrijbewijs A2: maximum vermogen 35 kW (47 pk) of maximaal 0,2 kW per kg. Minimumleeftijd: 20 jaar. Minimumlesuren: 9 uur of 4 uur als 2 jaar in het bezit van motorrijbewijs A1;
- motorrijbewijs A: maximum vermogen onbeperkt. Minimumleeftijd: 24 jaar of 22 jaar als het rijbewijs A2 werd behaald sinds minstens 2 jaar. Minimumlesuren: 9 uur of 4 uur als 2 jaar in het bezit van motorrijbewijs A2.

In 2013 werden er twee belangrijke veranderingen doorgevoerd. Het aantal lesuren werd verhoogd en het rechtstreeks behalen van het motorrijbewijs A is pas mogelijk vanaf 24 jaar. Inhoudelijk leggen de lessen en het rijexamen de klemtoon op het beheersen van de juiste rijtechniek en de controle over het voertuig. Ook een defensieve rijtechniek kan daarbij niet genoeg aandacht krijgen. De MOTAC-studie stelt immers vast dat jonge en onervaren motorrijders oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken over gemotoriseerde tweewielers. Kunnen anticiperen op kritieke situaties is voor motorrijders letterlijk van levensbelang.

Om de veiligheid en vaardigheid van de motorrijder nog meer te verbeteren, moeten gevarenperceptie en anticipatie meer aandacht krijgen in de bestaande rijopleiding en bij het rijexamen. Dat kan op basis van beeldmateriaal en digitale hulpmiddelen, maar de toets in reële verkeerssituaties moet een onmisbaar onderdeel van de opleiding vormen.

⁴ Martensen, H. en Roynard, M. (2013). MOTAC – Motorcycle accident causation. Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietzers betrokken waren. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

1.1.2. Voortgezette opleiding en screening

Motorrijders moeten als kwetsbare weggebruikers de kans krijgen hun vaardigheden en techniek te onderhouden en bij te schaven op een toegankelijke en betaalbare manier. De Vlaamse overheid neemt of ondersteunt in dat kader al enkele initiatieven, zoals de Dag van de Motorrijder in het voorjaar en de dagopleiding Ready to Ride.

Het voorjaar is de start van het motorseizoen en ook een traditioneel startpunt voor opfriscursussen. Vanaf 2006 werd in die periode een opstartweekend georganiseerd door de Motorcycle Action Group (MAG). Het initiatief groeide later uit tot Dag van de Motorrijder, met steun van de Vlaamse overheid. Sinds 2016 wordt de Dag van de Motorrijder georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid. Motorrijders die deelnemen aan het programma, kunnen hun rijvaardigheden gratis opfrissen op een afgesloten parcours. Na een test op het terrein krijgen ze persoonlijk advies van een motorinstructeur. Het initiatief richt zich in de eerste plaats op seizoensmotorrijders die na de wintermaanden opnieuw deelnemen aan het verkeer. Ook voor motorrijders die een uitgebreidere opleiding willen, is er een aanbod uitgewerkt. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde biedt in samenwerking met erkende rij scholen de dagopleiding Ready to Ride aan, waarbij de nadruk ligt op rijtechniek en defensief motorrijden.

Naast de verplichte rijlessen, de initiatieven voor seizoensmotorrijders en de dagopleiding verdienen ook andere voortgezette opleidingen en screenings voor elk type motorrijder de aandacht. Ook motorrijders met een motorrijbewijs moeten aangemoedigd worden tot permanente vorming. Door verder in te zetten op de betaalbaarheid, de beschikbaarheid en de promotie van bestaande en nieuwe initiatieven geeft de overheid motorrijders de mogelijkheid hun rijvaardigheid te vergroten. Naast opleiding is ook sensibilisering van de doelgroep belangrijk. Bij het uitwerken van de Vlaamse verkeersveiligheids campagnes moet rekening gehouden worden met motorrijders als specifieke doelgroep.

1.1.3. Rijvaardigheid bij jongeren

Het principe 'jong geleerd is oud gedaan' geldt ook voor het verwerven van rijvaardigheid. Vanaf de leeftijd van 16 jaar kunnen jongeren het rijbewijs AM behalen voor het besturen van een bromfiets. Ook bij die jongeren moet ingezet worden op rijvaardigheid en sensibilisering. Die voorbereiding is immers belangrijk voor een veilige verkeersdeelname met een gemotoriseerde tweewieler. Jongeren vanaf 16 met een rijbewijs AM moeten bijgevolg als bijkomende doelgroep worden beschouwd bij het uitwerken van het verkeersveiligheidsbeleid en gerichte sensibiliseringsacties.

1.1.4. Beschermingsmaatregelen motorrijder

Het dragen van beschermende kledij is voor bestuurders en passagiers van motorfietsen wettelijk verplicht. Met die maatregel wil de overheid het risico op dodelijke ongevallen verminderen.

Verplichte kledij volgens artikel 36 van de Wegcode: valhelm-beschermende kledij:

- helm;
- handschoenen;
- jas met lange mouwen;
- lange broek of overall;
- laarzen of bottines die de enkels beschermen.

De bovenstaande voorschriften laten een soepele interpretatie toe en geven de gebruikers de mogelijkheid om als alternatief voor motorkledij ook voor confectiekledij te kiezen. Die biedt de motorrijders echter in de meeste gevallen niet dezelfde bescherming waardoor ze vaak zelfs onvoldoende beschermd zijn. In tegenstelling tot confectiekledij bevat motorkledij protectoren die bescherming bieden op kwetsbare zones als schouders, knieën, ellebogen. Bovendien is motorkledij specifiek ontworpen om weerstand te bieden.

Niet alleen de beschermingsfactor van de motorkledij is van belang, ook een verhoogde zichtbaarheid kan het verschil maken. In één derde van de ongevallen werd de motorrijder niet opgemerkt door de andere weggebruiker. Motorkledij bevat vaak elementen die de zichtbaarheid verhogen. Gespecialiseerde kledij biedt dus onmiskenbaar tal van voordelen.

Volgens de bestaande regelgeving staat het de motorrijder vrij de gepaste kledij te kiezen. Toch moeten motorrijders voldoende geïnformeerd worden over de voor- en nadelen van bepaalde kledij. Het is daarom aangewezen het dragen van beschermende en zichtbaarheidsverhogende motorkledij aan te moedigen voor bestuurders van motorfietsen van elk type vermogen.

1.1.5. Sensibilisering

De Vlaamse overheid organiseert verkeersveiligheids campagnes rond de grootste risico's in het verkeer. Het gaat daarbij om acties rond overdreven snelheid, het rijden onder invloed, het dragen van de gordel, het bellen achter het stuur en onoplettendheid in het verkeer. Net als andere weggebruikers moet ook de motorrijder gesensibiliseerd worden over het eigen risico en gestimuleerd worden om zelf de nodige maatregelen te nemen. Om doeltreffende sensibiliseringsacties te voeren moeten motorrijders, net als jonge bromfietsbestuurders, een specifieke doelgroep vormen binnen de uitwerking van de Vlaamse verkeersveiligheids campagnes.

1.2. Versterking van andere weggebruikers

Een gegarandeerde verkeersveiligheid is alleen mogelijk als de verschillende weggebruikers rekening houden met elkaar. De motorrijder is echter nog steeds een 'verrassende factor' in het verkeer en dat zorgt voor onveilige situaties op de weg. Bij ongevallen met motorrijders is de aandacht van de weggebruiker de belangrijkste oorzaak. Van alle ongevallen met motorrijders is 62% immers veroorzaakt door een andere weggebruiker die geen rekening houdt met de motorrijder. In 84% van die gevallen heeft de bestuurder de motorrijder niet of te laat opgemerkt, in 13% van de gevallen heeft hij de rijnsnelheid waarmee de motorrijder zich voortbeweegt, onderschat. Het is van cruciaal belang dat ook andere weggebruikers gewezen worden op de aanwezigheid van de motorrijders en hun kwetsbaarheid in het verkeer. Dat kan zowel in de rijopleiding als via gerichte sensibiliseringsacties.

1.2.1. Rijopleiding

Om het risico op ongevallen te beperken wordt in de rijopleiding ingezet op defensief rijgedrag, doorgedreven verkeersinzicht en inzicht in het eigen rijvermogen. Ook voldoende aandacht voor motorrijders in de verschillende rijopleidingen draagt bij tot het globale verkeersveiligheidsinzicht bij jonge chauffeurs. Risicoperceptie is een essentieel onderdeel van het rijden op de openbare weg. In de vernieuwde rijopleiding wordt extra aandacht besteed aan het lezen van de weg en de aanwezigheid van andere, ook zwakke weggebruikers. Het is belangrijk daarbij in de verschillende rijopleidingen extra aandacht te besteden aan de aanwezigheid van de motorrijder op de weg. De omgang met die weggebruikers vergt immers specifieke technieken en attitudes.

De motorrijder moet binnen de rijopleiding beschouwd worden als kwetsbare weggebruiker. Daarvoor is een gedifferentieerde aanpak nodig. Bij de vernieuwing van de rijopleiding kan met gemotoriseerde tweewielers in het verkeer rekening gehouden worden als specifiek onderdeel van het lessenpakket.

1.2.2. Sensibilisering

Aandacht voor de motorrijder is niet alleen in de rijopleiding belangrijk. Ook ervaren bestuurders dienen gewezen worden op de aanwezigheid op de weg van motorrijders en hun extra kwetsbaarheid. Omdat het gebrek aan aandacht voor de motorrijder de belangrijkste oorzaak van ongevallen is, dient hieraan voldoende aandacht besteed te worden.

Er moeten verkeerscampagnes worden opgezet die andere weggebruikers informeren over de aanwezigheid en de kwetsbaarheid van motorrijders. Speciale aandacht moet daarbij gaan naar het gewenste rijgedrag om de veiligheid van elke weggebruiker te garanderen. De start van het motorseizoen zou daar een goede aanleiding voor kunnen vormen.

2. Externe factoren: infrastructuur en wetgeving

2.1. Infrastructuur

Motorrijders maken op een andere manier gebruik van de bestaande weginfrastructuur dan autobestuurders. Hun voertuig is meer dan auto's onderhevig aan de weginfrastructuur. Volgens de MOTAC-studie speelt de infrastructuur een rol in 17% van de ongevallen: bij 7% gaat het om de staat van het wegdek, bij de overige 10% om andere problemen. Bij die overige 10% spelen onder andere de geplaatste borden, de zichtbaarheid, de lichten of de aanduiding van de aangepaste snelheid een rol. Hoewel de rol van infrastructuur bij ongevallen veeleer beperkt blijft, is dat volgens de perceptie van de motorrijder anders. Het weggevoel en de infrastructurele inrichting spelen een grote rol bij het (on)veiligheidsgevoel van de motorrijder op de weg.

Het gebruikte materiaal voor wegmarkeringen, vangrails en de plaatsing van verkeersbegeleidende middelen kan geoptimaliseerd worden voor de motorrijders. Voor de veiligheid van de motorrijders is het belangrijk dat hindernissen goed zichtbaar zijn en dat vangrails voorzien worden van een vangplank om te voorkomen dat de motorrijder onder de vangrail schuift. Een 'vergevingsgezinde' weg maakt voor de motorrijder een groot verschil. Wegbeheerders leveren inspanningen op dat vlak, maar die kunnen nog verder gaan.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bracht in 2008 het Vademecum voor Motorrijdersvoorzieningen uit⁵, in samenwerking met Motorcycle Action Group en de Vlaamse overheid. Het vademecum bevat richtlijnen voor motorvriendelijk wegbeheer en staat ter beschikking van AWV en de lokale wegbeheerders. Wegbeheerders en lokale besturen moeten gestimuleerd worden om gebruik te maken van de uitgave. Het toepassen van de aanbevelingen in het vademecum moet leiden tot een motorvriendelijke beleidsreflex.

Het is belangrijk om te blijven inzetten op motorrijdersvoorzieningen bij het wegbeheer, de aanleg van wegen, de inrichting van openbaar domein en de vernieuwing van de weginrichting. Een sensibilisering van de wegbeheerders en lokale besturen moet daartoe bijdragen.

⁵ Vademecum voor Motorrijdersvoorzieningen (2008), gedownload op <http://docs.wegenenverkeer.be/Vademecums/Vademecum%20Motorrijdersvoorzieningen.pdf>.

2.2. Vrij gebruik van busbanen

Volgens het koninklijk besluit van 11 juni 2011 is een bijzondere overrijdbare bedding (doorlopende brede strepen, dambordpatroon en borden F18) alleen toegankelijk voor voertuigen van geregelde diensten voor openbaar vervoer. Het gebruik van een busstrook of bijzondere overrijdbare bedding kan toegestaan worden voor andere weggebruikers, waaronder bromfietsen en motorfietsen. In dat geval zijn symbolen van die weggebruikers aangebracht op of onder de borden en eventueel ook op het wegdek. Dat blijkt in de praktijk niet gangbaar.

Het gebruik van de busbaan door motorrijders mag dan wel theoretisch mogelijk zijn, op de wegen die in Vlaams beheer zijn, is dat niet toegestaan. Dat blijkt uit het antwoord op een schriftelijke vraag van 15 december 2016 (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 414, aan minister Ben Weyts) over de bijzondere overrijdbare beddingen en het al dan niet openstellen ervan voor bromfietsen en motorfietsen. Daaruit blijkt dat op de wegen die door het Agentschap Wegen en Verkeer worden beheerd, met het oog op de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, tot nu toe op de bijzondere overrijdbare beddingen geen andere voertuigen mogen rijden dan de voertuigen van de geregelde diensten voor openbaar vervoer. Binnen de bebouwde kom worden soms ook taxi's en/of fietsers toegestaan. Geen enkele bedding werd uitgerust met symbolen van bromfietsen en motorfietsen. Die zijn dan ook nergens toegestaan op de busbaan.

De busbaan moet ook voor bromfietzers en motorfietzers worden opengesteld. Dat is mogelijk in het kader van de neutrale mobiliteitsregie zoals die vooropgesteld wordt in de conceptnota over basisbereikbaarheid van 14 januari 2016.

Volgens de principes van de neutrale mobiliteitsregie maakt het openbaar vervoer deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waaronder ook het reguliere wegverkeer. De verschillende netten en modi in het netwerk moeten optimaal op elkaar worden afgestemd. De overkoepelende regie is daarbij in handen van de Vlaamse overheid, onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit, die een aantal verantwoordelijkheden aan bepaalde actoren kan delegeren. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de beleidsfuncties en de exploitatiefuncties. De overkoepelende beleidsfunctie komt het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) toe. Exploitatiefuncties worden opgenomen door de intern en extern verzelfstandigde agentschappen (IVA's en EVA's) van de Vlaamse overheid, en private spelers. Beslissingen over doorstroming, verknoping enzovoort worden genomen binnen de modusonafhankelijke mobiliteitsregie op Vlaams niveau. Het openstellen van de bijzondere overrijdbare beddingen voor andere weggebruikers zoals motorrijders en bromfietzers moet op dat niveau bekeken worden.

De neutrale mobiliteitsregie moet het mogelijk maken de busbanen open te stellen voor bepaalde weggebruikers als dat de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer niet in het gedrang brengt. De doorstroming van openbaar vervoer blijft het hoofddoel van de busbanen, maar in de regel moeten ze ook door motorfietzers gebruikt kunnen worden.

Conclusie: mobiliteitsbeleid op maat van de motorrijder

Het Vlaamse regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1), heeft de ambitie te streven naar nul verkeersdoden tegen 2050, gebaseerd op de 'vision zero', en besteedt met het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen extra aandacht aan kwetsbare weggebruikers zoals de motorrijders. De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/1), geeft aan dat verkeersveiligheid in het algemeen en de verkeersveiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders in het bijzonder een prioriteit is in het beleid en bij de acties die daaruit voortvloeien. Het is daarbij belangrijk dat alle overheden, samen met bedrijven en

burgers, de krachten bundelen. De beleidsnota wijst er verder op dat Vlaanderen alle instrumenten zal aanwenden die het ter beschikking heeft op het vlak van handhaving, weginrichting, rijopleiding en verkeerseducatie in een levenslang leertraject. Aandacht voor de motorrijder in het Vlaamse mobiliteitsbeleid komt de algemene verkeersveiligheid voor alle weggebruikers ten goede.

De verkeersdruk op Vlaamse wegen neemt steeds toe, net als het risico voor de verkeersveiligheid dat daarmee gepaard gaat. Dat vraagt dat elke weggebruiker op het vlak van rijvaardigheid, voertuigbeheersing en risicoperceptie optimaal moet functioneren. De motorrijder in het bijzonder is een kwetsbare weggebruiker voor wie het risico op een ongeval per kilometer 57 keer zo hoog ligt als dat van een autobestuurder. Het aantal gemotoriseerde tweewielers neemt steeds toe. De deelname van meer motorrijders aan het verkeer kan gedeeltelijk een oplossing vormen voor het afnemen van de verkeersdruk, maar het verhoogt tegelijk ook het risico voor die kwetsbare weggebruikers. Om een optimale verkeersveiligheid en mobiliteit voor elke weggebruiker te garanderen is de aandacht voor de motorrijder dan ook van cruciaal belang. Die uitdagingen vragen om flankerende maatregelen op het vlak van infrastructuur, opleiding en sensibilisering en om dat te realiseren is een integrale beleidsaanpak vereist. De regelgeving biedt daartoe mogelijkheden. Zo plant de Vlaamse Regering een hervorming van de rijopleiding, conform de principes uit de conceptnota over de nieuwe rijopleiding van 12 april 2015. Ook de neutrale mobiliteitsregie die de Vlaamse Regering vooropstelt volgens de principes uit de conceptnota over de basisbereikbaarheid van 14 januari 2016 (*Parl. St. VI. Parl. 2015-16, nr. 614/1*) kan bijdragen tot meer aandacht voor de motorrijder in de weginfrastructuur. De Vlaamse overheid neemt al maatregelen voor motorrijders op het vlak van de opleiding, infrastructuur en sensibilisering, maar ze moeten nog worden uitgebreid en in een integrale beleidsvoering worden verankerd.

Het behoort tot de taak van het beleid om aandacht te besteden aan elke weggebruiker, en dus ook aan de motorrijder. Daartoe moeten enkele concrete maatregelen worden genomen:

- bij het uitwerken van een verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid moeten motorrijders beschouwd worden als volwaardige verkeersdeelnemers. De regelgeving moet daarop afgestemd worden, rekening houdend met de behoeften, via dialoog met het middenveld;
- motorrijders moeten als verkeersdeelnemers ondersteund worden door toegankelijke, betaalbare en gerichte opleidingsmogelijkheden. Daarbij moet aandacht gaan naar het belang van gevarenperceptie en -anticipatie, zowel in de rijopleiding als in voortgezette opleidingen;
- het is belangrijk om de motorrijders als kwetsbare weggebruikers te sensibiliseren over het eigen risico en hen te stimuleren zodat ze zelf de nodige beschermingsmaatregelen nemen. Bovendien moeten ook jonge bromfietzers beschouwd worden als doelgroep;
- de beoogde hervorming van de rijopleiding biedt de kans om voldoende rekening te houden met de specifieke uitdagingen die al dan niet beginnende brommerbestuurders en motorrijders voor de verschillende categorieën vormen;
- in de beoogde hervorming van de rijopleiding voor autobestuurders moet voldoende aandacht gaan naar de risicoperceptie van andere weggebruikers, en dus ook de motorrijders;
- niet alleen motorrijders of beginnende autobestuurders, maar alle weggebruikers moeten gesensibiliseerd worden over de kwetsbaarheid van motorrijders en hun positie in het verkeer. Daarom moeten de motorrijders met voldoende regelmaat het onderwerp zijn van verkeersveiligheidscampagnes;

- binnen het wegbeheer moet blijvend ingezet worden op een motorvriendelijke weginrichting en parkeervoorziening (dat kan bijvoorbeeld door het opstellen van vademecums en voorbeeldboeken over een efficiënter wegbeheer, maar ook door meer aandacht te besteden aan motorrijders in opleidingen). Er moet bekeken worden hoe die instrumenten kunnen worden geoptimaliseerd en of ze voldoende doelgericht worden toegepast;
- lokale besturen moeten gesensibiliseerd en gestimuleerd worden om een motorvriendelijk beleid te voeren, waarbij wegbeheer, parkeerbeleid, mobiliteit en verkeersveiligheid beter aan motorrijders zijn aangepast;
- de bijzondere overrijdbare beddingen moeten opengesteld worden voor andere weggebruikers, met name motorrijders, conform de neutrale modaliteitsregie die vooropgesteld werd in de conceptnota over basisbereikbaarheid. Het gebruik van busbanen door motorrijders moet in de regel worden toegestaan, behalve op plaatsen waar dat onvoldoende veilig kan en waar de doorstroming van het openbaar vervoer niet gegarandeerd kan worden.

An CHRISTIAENS
Dirk DE KORT
Karin BROUWERS
Lode CEYSSENS
Martine FOURNIER