



Vlaams
Parlement

ingediend op **1117** (2016-2017) – Nr. 2
17 juli 2017 (2016-2017)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

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

betreffende een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1117 (2016-2017) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Uiteenzetting door Danny Smagghe, Touring	4
2. Uiteenzetting door Theo Beeldens, MAG	5
3. Uiteenzetting door Bart Boucké, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid	6
4. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	11

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 29 juni 2017 een hoorzitting over de conceptnota voor nieuwe regelgeving van An Christiaens, Dirk de Kort, Karin Brouwers, Lode Ceyssens en Martine Fournier betreffende een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid.

Volgende sprekers werden gehoord:

- Danny Smagghe, communicatiemanager van Touring;
- Theo Beeldens, voorzitter van de Motorcycle Action Group;
- Bart Boucké, afdelingshoofd van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De presentaties van Theo Beeldens en Bart Boucké zijn als bijlage opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Danny Smagghe, Touring

Communicatiemanager *Danny Smagghe* zegt dat Touring de conceptnota net zo goed zelf had kunnen schrijven, zozeer is hij het ermee eens. De motor is een belangrijk alternatief voor de auto, dus moet de nodige aandacht gaan naar verkeersveiligheid, sensibilisering, opleiding en infrastructuur. Op het vlak van opleiding is Touring uiteraard voorstander van opfrissingscursussen, bijvoorbeeld als iemand enige tijd niet meer gereden heeft. Dergelijke cursussen bestaan al en voor Touring moeten die vrijwillig blijven.

Als beschermingsmaatregelen verplicht artikel 36 van de Wegcode de motorrijder bepaalde kledij te dragen. De spreker wijst op het bestaan van kledij met ingebouwde airbags die de motorrijder bij een ongeval in een luchtbel verpakken. Uiteraard is dat te duur om te verplichten, maar bekendmaking van het bestaan ervan is alvast een goede zaak.

De analyse van de ongevallen met motorrijders is duidelijk: heel wat ervan zijn veroorzaakt door andere weggebruikers, vooral door automobilisten. Die doelgroep moet sterk gesensibiliseerd worden van hun aandeel in de verkeersonveiligheid van motorrijders. De tweede groep zijn zogenaamde eenzijdige ongevallen. Wat niet in de nota staat, zijn ongevallen veroorzaakt door technische aspecten van het voertuig. Hij suggereert na te gaan hoe die beter kunnen worden geregistreerd.

Met de bepalingen over de vergevingsgezinde wegen is Touring het helemaal eens, alsook met het wegwerken van de putten in de wegen. AWW is aan een inhaalbeweging bezig, maar ook heel wat steden en gemeenten hebben nog flink wat werk op de plank om ervoor te zorgen dat hun wegennet voldoende veilig is, wat betreft veiligheidsinfrastructuur, onderhoud en renovatie. Het KB dat motorrijders toestaat de vrije busbanen te gebruiken, bestaat al. Touring is vragende partij om dat toe te passen. Touring gaat verder en vindt dat busbanen op geschikte plaatsen selectief en flexibel moeten kunnen worden gebruikt, niet alleen door motorrijders maar ook door andere voertuigen in bepaalde omstandigheden.

Een algemeen punt waar de nota geen aandacht aan besteedt, zijn fiscale stimulansen van motorrijden. Nu zijn er enkele forfaitaire tegemoetkomingen. Waarom geen reële kosten laten inbrengen? Ten slotte vraagt hij hoe de werkgevers kunnen gestimuleerd worden voor een motorvriendelijk bedrijfsbeleid, met voorbehouden parkeerplaatsen, aangepaste kleedruimtes enzovoort.

Björn Rzoska vraagt wat meer informatie over het flexibele gebruik van de busbanen dat Touring voorstelt. *Marino Keulen* informeert naar de risico's van het gebruik van die busbanen door motorrijders, alsook de gevolgen voor de goede doorstroming van de bussen. *Danny Smagghe* zegt dat het voorstel nader onderzoek behoeft. Touring acht het bijvoorbeeld zinvol om busbanen te

gebruiken als het verkeer in een stad volledig geblokkeerd staat. Dat moet dan aangegeven worden door specifieke flexibele verkeersborden. Nu wordt dergelijke bewegwijzering al gebruikt voor de spitsstroken. Het kan enkel voor geselecteerde busbanen, op beperkte plaatsen en op beperkte tijdstippen.

Hoewel het niet mag, gebruiken motorrijders al frequent de vrije busbanen. Hij heeft geen weet van zware conflicten met andere voertuigen zoals taxi's en bussen. Het is wijs te beginnen met een testfase op een aantal geselecteerde stroken.

2. Uiteenzetting door Theo Beeldens, MAG

Theo Beeldens is voorzitter van de Motorcycle Action Group, een belangenorganisatie van motorrijders. Zonder specialisten te zijn, pretenderen zijn leden wel de echte kenners te zijn omdat ze dagelijks de praktijk aan den lijve ondervinden. Zijn groep is lid van de 'Federation of European Motorcyclists' Associations' (FEMA). De organisatie is al meer dan twintig jaar bezig met ITS en andere veiligheidssystemen. Fiscale stimuli zijn er al. Een motor die enkel voor het werk gebruikt wordt, is voor de volle 100 percent fiscaal aftrekbaar.

Aan motorrijders is filteren al toegestaan, maar op de busbanen zou dit veiliger zijn dan tussen veel meer auto's. Dat is er gemakkelijker en veiliger dan tussen de auto's op een gewone rijstrook. Zijn groep heeft een enquête gehouden bij bijna 1200 motorrijders: achttien zijn tegen, twaalf hebben geen mening, de rest is voorstander. Toch hebben ook voorstanders bedenkingen. Een komt van een motorrijdende buschauffeur: hij merkt op dat automobilisten zelfs een bus niet zien komen op een busbaan, laat staan een motor. Een goede sensibilisering van de andere weggebruikers is nodig. De trajectcontroles die minister Ben Weyts aankondigt, zullen de cowboys onder hen afdoende straffen.

Redelijk wat motorrijders gebruiken de busbanen al. Sommigen nemen de boetes er zelfs bij omdat ze zich veiliger voelen op die baan. Waar de busbanen heel druk gebruikt worden door bussen en taxi's, zoals de busbaan op de E313 tussen Herentals en Antwerpen, zijn de autobestuurders zich bewust van het verkeer op die busbaan. Een enkeling zal die zelfs durven gebruiken. Terloops zegt de spreker dat er ook geen strikte regels zijn over wanneer de busbaan gebruikt mag worden door automobilisten om voor te sorteren voor de afrit. Al jaren ergert de spreker zich aan de bussluizen, die hij gevaarlijk noemt. Dat zijn putten waar alleen een bus over kan, auto's en motoren kunnen die dus in geen geval gebruiken.

Tot slot dankt hij An Christiaens voor de conceptnota. Motorrijders maken ook deel uit van het verkeer. Omdat ze heel snelle fietsers zijn, zijn ze nog het moeilijkste onderdeel ervan. Daarover moet kunnen gepraat worden zonder de andere weggebruikers achteruit te stellen.

Op vraag van *Marino Keulen* bevestigt *Theo Beeldens* dat er specifieke sensibilisering nodig is voor de motorrijder. *Marino Keulen* vraagt voorts welke aanpassingen nodig zijn om de infrastructuur veilig te maken voor motorrijders. Het vademecum voor motorrijdersvoorzieningen dateert al van 2008. Hoe wordt dat beter aangepast? Hoe denkt de spreker over de opleiding voor het motorrijbewijs A?

Theo Beeldens legt voorts uit dat de zomercampagne bedoeld is om de automobilisten erop te wijzen dat de motorrijders, die doorgaans in de winter veel minder talrijk zijn, er weer zijn. MAG heeft vijftien jaar geleden alle steden en gemeenten aangeschreven met de vraag het charter voor zo veilig mogelijke wegen te tekenen. Slechts veertig onder hen hebben geantwoord. Daarop heeft

het BIVV het vademecum geschreven. Niet iedereen is dus bereid extra inspanningen te doen. In tegenstelling tot andere Europese landen heeft België ervoor gekozen test en opleiding te combineren. Een test kost 38 euro, een opleiding 400 euro. Het idee om jongeren met lichtere modellen te laten beginnen is door de kostprijs tenietgedaan want de hoofdmoot wacht tot 24 jaar voor zwaardere modellen. Of ze leggen het examen voor hun rijbewijs af en kopen wat ze willen.

In België gaat de keuring louter over het gelijkvormigheidsattest, waar afwijkingen op details als de vorm van de spiegels, zijspannen, zadeltassen steevast afgekeurd worden. Al twintig jaar vraagt MAG tevergeefs een echte veiligheidskeuring van de Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs, maar dan moet de vitterij van het gelijkvormigheidsattest verdwijnen. Na ongevallen door technische oorzaken is een keuring nog niet verplicht. MAG staat niet achter die vraag van sommigen omwille van het ongenueanceerde systeem van toekenning van het gelijkvormigheidsattest.

Eenzijdige ongevallen zijn ook de ongevallen veroorzaakt door roekeloos of hinderlijk gedrag van andere weggebruikers, die de motorrijder dankzij zijn vaardigheid kan ontwijken waarna hij toch ten val komt. Uiteraard zijn er altijd motorrijders die hun voertuig onder- of overschatten. Tot slot vindt hij voortdurende sensibilisering nodig omdat motoren niet continu in het straatbeeld te vinden zijn.

3. Uiteenzetting door Bart Boucké, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Bart Boucké, afdelingshoofd Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, vraagt eens meer te kijken door de ogen van een motorrijder. De conceptnota heeft het VHV niet ervaren als een statement dat er geen motorvriendelijk mobiliteitsbeleid is, maar eerder als een vraag naar iets meer, een kans dus. Het Vlaams Huis bestaat uit een stuurgroep, werkkamers, een stuurgroep werkgroepen en een forum. De spreker is afdelingshoofd van het kernteam. Dat ondersteunt de stuurgroep, organiseert de werkkamers, zit werkgroepen voor en stemt af met het kabinet.

Het aantal ongevallen met niet-beschermde weggebruikers, dus zowel voetgangers, fietsers, bromfietsers als motorrijders, daalt. Het aandeel dode en zwaargewonde motorrijders in het totale aantal blijft gelijk aan dat van twaalf jaar geleden. In absolute cijfers is er wel een daling. Opvallend is dat het aantal doden bij ongevallen met motorfietsen en het aantal ongevallen met minstens één motorfietser behoorlijk schommelen. Dat laatste cijfer stijgt dit jaar opnieuw.

De conceptnota wijst terecht op de contradictie dat motorrijden intrinsiek onveilig, maar toch steeds populairder wordt. Rijopleiding, niet alleen van de motorrijders, vraagt onze aandacht. Sensibiliseren alleen volstaat niet, maar helpt wel. Voorts vragen de indieners terecht om beschermingsmaatregelen, bij de motorrijders zelf en ook van de infrastructuur.

Ook het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid hield een rondvraag: bij de leden van de stuurgroep en werkkamers (waarop Touring, Febiac, TLV, Rondpunt, VAB, GOCA, Centrex Wegverkeer input gaven), de werkgroep Weg en Omgeving van het VHV, en in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: De Lijn, de afdeling Beleid, en de afdeling VHV zelf. Het is goed het thema motorrijders onder ieders aandacht te brengen. Het laatste jaar is er een grote verkeersveiligheidswinst bij de motorrijders, in absolute aantallen maar niet in percentages. Per afgelegde kilometer loopt een motorrijder 57 keer meer risico dan een automobilist om zwaargewond te raken of te sterven bij een verkeersongeval; en het risico op een dodelijk ongeval is twaalf keer hoger. Motoren blijken dus niet de veiligste manier

om zich te verplaatsen, maar wel een belangrijke deeloplossing voor file- en parkeerproblemen. Motorrijders mogen echter niet afzonderlijk bekeken worden van de andere weggebruikers. Terloops meldt hij dat de wegpolitie fouten in de conceptnota ziet: bij punt 1.1.1 zijn de categorieën A1 en A2 niet correct omschreven – de voorwaarden zijn cumulatief.

Hoewel beschermende kledij verplicht is, is de omschrijving van de regelgeving van dien aard dat er geen veiligheidsgaranties zijn: het volstaat als het ware om een overall en chirurghandschoenen aan te trekken, samen met gymshoes die de enkels bedekken. Daarom stelt de federale werkgroep Vereenvoudiging Wegcode voor om in de bepalingen van artikel 36 een zinsnede op te nemen dat de beschermende kledij voldoende veiligheidsgaranties moet bieden.

De spreker wijst op ongerijmdheden in de regelgeving met betrekking tot overtredingen: het niet dragen van een valhelm of beschermende kledij is een eerstegraadsovertreding, terwijl het niet dragen van een veiligheidsgordel er een van de tweede graad is, en als het om kinderbeveiligingssysteem gaat zelfs van de derde graad. Regelgeving volstaat trouwens niet: een goede handhaving is nodig om die geloofwaardig te houden. De behoefte aan een gerichte handhaving (bijv. met betrekking tot snelheid van motorrijders of het filefilteren) wordt niet aangeraakt in de conceptnota.

Het VHV is het ermee eens dat de focus op opleiding belangrijk is en blijft. Het voorstel om in de examenstof voor het theoretische gedeelte van het rijbewijs B (KB van 23 maart 1998) niet enkel algemene oplettendheid en houding ten opzichte van andere weggebruikers te vragen maar expliciet ook voor motorrijders, vindt het VHV echter een ongelukkig geformuleerd voorstel. Het VHV is er geen voorstander van om hierin expliciet de motorrijder naar voren te schuiven, aangezien dit dan ook dat ten opzichte van elke vervoermodus zou moeten gebeuren. Sinds 1 juni 2017 maakt een risicoperceptietest trouwens al deel uit van het praktijkexamen B, waarin juist het opmerken van andere verkeersdeelnemers – en dus ook motorrijders – een onderdeel is.

Voor gemotoriseerde tweewielers (PTW) is een theoretisch onderricht van twaalf lesuren in een erkende rijsschool mogelijk, maar niet verplicht. Enkel kandidaten voor het rijbewijs categorie B worden na twee opeenvolgende niet-geslaagde theoretische examens verplicht theoretisch onderricht te volgen. Het VHV vraagt zich af of het niet wenselijk is om dergelijke verplichting eventueel wel in te voeren voor de kandidaten voor het rijbewijs geldig voor de categorie A1, A2, en A, maar eigenlijk ook voor alle andere categorieën. De regelgeving over de opleiding van motorrijders is recent echter behoorlijk bijgespijkerd. De kwestie is of het verstandig is dat zo snel opnieuw te doen. Er bestaat ook al structureel aanbod van voortgezette opleiding, recent zelfs versterkt. Sinds enkele jaren is er de lentecampagne waarin de Dag van de Motorrijder past.

Terecht stelt de nota dat busbanen kunnen gebruikt worden: "(...) 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, (...)" Dat daar echter dadelijk uit geconcludeerd wordt dat het dan ook moet, komt het VHV vreemd over. Het gebruik van busbanen moet aan voorwaarden onderhevig zijn. Er zijn immers ook risico's: bijvoorbeeld bij in- en uitvoegmanoeuvres en ten gevolge van de snelheidsverschillen. Dat moet een onderdeel zijn van een totaalaanpak met aandacht voor verkeersveiligheid en doorstroming voor het openbaar vervoer, maar ook voor allerlei deelaspecten die onderbelicht zijn in de conceptnota.

Het VHV mist het aandeel van het voertuig zelf in de ongevallen. Zodra in het verkeer gebracht, valt elk toezicht op de veiligheid ervan weg. Uit de studie

MOTAC van het BIVV van 2013 blijkt dat 35 percent van de ongevallen eenzijdig is. Van 5,1 tot 10 percent is het voertuig de oorzaak. Een periodieke technische keuring voor motorvoertuigen, zoals die in de Europese richtlijn 2014/45/Europese Unie, staat, valt te overwegen. Die keuring zou dan omvatten: de verkeersveiligheidskeuring van de technische onderdelen van een motor, zoals banden en remmen én de controle van de milieuhinderfactoren, zowel geluids- als uitlaatemissies. Met ingang van 1 januari 2022 zijn twee- en driewielige voertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ onderwerp van de Europese richtlijn. Een periodieke controle van de motorfiets zou zeker de veiligheid positief kunnen beïnvloeden.

Concluderend zegt de spreker dat motorrijders inderdaad een belangrijke doelgroep zijn, maar niet los mogen gezien worden van andere weggebruikers. Ze maken deel uit van de streefcijfers van het VPV2016¹ en komen expliciet aan bod in de campagnekalender. Uiteraard is er meer nodig zoals sensibiliseringsacties, voortgezette opleiding, startdag. Op het vlak van opleiding is er zeker nog verbetering mogelijk. Hij suggereert het nut te onderzoeken van verplicht theoretisch onderricht of de uitbreiding van het praktisch onderricht met één uur. Voorts is er nog verbetering van de wetgeving mogelijk, bijvoorbeeld op vlak van voertuigkeuring en beschermende kledij. Eventueel kunnen busbanen opengesteld worden, maar dan onder heel specifieke voorwaarden en omstandigheden en als onderdeel van een geïntegreerde aanpak. De werkkamer Weg en Omgeving waarschuwt ervoor om verschillende regels door elkaar te gebruiken: filefilteren gecombineerd met het rijden op busstroken is vragen om problemen.

4. Bespreking

An Christiaens is alvast blij dat de conceptnota als een kans gezien wordt. CD&V wil inderdaad aandacht vragen voor een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid. Meer motards is goed nieuws voor de files en de parkeerproblemen, maar betekent ook stijgende risico's. Elf percent van de doden en zwaargewonden in het verkeer zijn immers motorrijders, terwijl ze eigenlijk maar goed zijn voor 1 percent van de afgelegde kilometers. Om die reden heeft zij vorig jaar in samenwerking met MAG een enquête gehouden bij meer dan 1200 motorrijders. De resultaten daarvan zijn gebruikt bij het opstellen van de conceptnota.

De conceptnota heeft niet de pretentie alomvattend te zijn, maar is geconcentreerd op de zaken waar Vlaanderen bevoegd voor is. Handhaving, fiscaliteit, sensibilisering van de werkgevers vallen onder de federale bevoegdheid; ze zal de suggesties echter doorspelen aan federaal minister Kris Peeters. De conceptnota bestaat uit twee grote delen. Het eerste gaat over het sensibiliseren en opleiden van motorrijders en de andere weggebruikers. Heel wat ongevallen zijn te wijten aan andere weggebruikers die de motorrijders niet opmerken, zeker daar ze een deel van het jaar amper buitenkomen. Het tweede deel gaat over externe factoren als de infrastructuur. Er is inderdaad het vademecum van 2008, maar daar wordt niet altijd rekening mee gehouden. Het Vlaamse Gewest scoort beter dan de lokale besturen, maar beide instanties kunnen beter.

Het meest discutabele voorstel is het vrij gebruik van de busbaan. Sinds 2011 staat in de Wegcode dat de busbanen of de overrijdbare beddingen mogen gebruikt worden door andere voertuigen mits de nodige signalisatie aangebracht wordt. Zes jaar later is dat nog nergens het geval voor bromfietzers of motorrijders. Onbetwistbaar zou het op veel plaatsen de verkeersveiligheid van alle weggebruikers verbeteren. Daarom stellen de indieners van de conceptnota voor het toe te staan op vrije busbanen, behalve als het onveilig is. Ze is blij met het standpunt van Touring en MAG maar ook met het VHV dat de mogelijkheid

¹ Parl.St. VI.Parl. 2015-16, nr. 850/1-2.

wil onderzoeken. Uiteraard moet steeds de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers primeren.

Bijna 86 percent van de geënquêteerden pleit voor een verstrenging van de kledingvoorschriften. Toen de enquête in de media kwam, was er heel wat tegenwind. Hoe denken de sprekers daarover? Moeten de zestien- tot achttien-jarigen die met een bromfiets rijden en dus mogelijks de motards van de toekomst zijn, een aparte doelgroep worden inzake rijopleiding en sensibilisering?

Paul Van Miert is voor initiatieven om verkeersveiligheid en comfort van de motorrijder te bevorderen, zeker daar die door de hogere verkeersdensiteit meer en meer in het gedrang komen. Als motorrijder ziet hij heel wat voordelen in het gebruik van de busbanen. Als iedereen zich dan aan de voorschriften houdt, zal het wel meevallen met de verkeersveiligheid. Hij vindt echter dat motorrijders niet als uitzonderlijke categorie mogen beschouwd worden, maar wel als onderdeel van het verkeer. Het openstellen van busbanen voor motorrijders zal allicht andere categorieën ertoe aanzetten ze ook te gebruiken. Hij is er dus op zich niet tegen, maar legt zijn vertrouwen in specialisten en de minister om te bepalen wat moet gebeuren.

Hij acht het noodzakelijk vooral anderen dan de motorrijders te sensibiliseren. Het merendeel van de motorrijders is zich van de gevaren bewust, de andere weggebruikers liggen vaak aan de basis van de ongevallen. De technische controle zal allicht hervormd worden. Het is het moment voor de belangenverenigingen om daar hun zeg over te doen. Ook de rijopleiding moet aangepakt worden. Namens N-VA sluit hij zich dan ook aan bij het streven van de conceptnota naar meer verkeersveiligheid voor de motorrijder.

Björn Rzoska ziet heel wat interessante denksporen in de conceptnota, maar er is nog stof tot nadenken vooraleer er een voorstel van resolutie uit gedistilleerd kan worden. In Laken mogen fietsers al op de busbanen. Dat heeft voordelen, maar dan vooral als er geen bus is. In het andere geval is het nodig dat beide bestuurders oog hebben voor elkaar.

Danny Smagghe acht een proefproject voor het gebruik van busbanen nodig. In een recente enquête van Touring bij zesduizend weggebruikers sprak 96 percent zich uit voor verplichte beschermende kledij. Touring is voor criteria die het beschermend gehalte van de kledij verhogen.

Theo Beeldens verwijst naar het Hurt-rapport² van 25 jaar geleden, waaruit blijkt dat de zwaarste ongevallen veroorzaakt worden doordat de automobilist te weinig inzicht heeft in de rijkenmerken van een motorrijder. Sensibiliseren is daarvoor zeker zinvol. Veiligheidskledij is duur; de wetgever zou de prijs kunnen laten zakken door de btw erop te laten vallen. Bromfietzers zijn een aparte categorie, vaak kennen ze hun plichten en rechten niet. Sensibilisering blijft dus zeker relevant. Het gebruik van busbanen moet voor MAG niet, maar mag. Ook deze spreker pleit voor proefprojecten.

Bart Boucké herhaalt dat bepaalde leden van de werkgroep Wegcode de voorschriften voor veiligheidskledij willen aanpakken. De resultaten van de Touringenquête gaan ook die richting uit. In de conceptnota staat dat de busbaan ook voor brom- en motorfietzers 'moet' worden opengesteld. Sinds 2011 geeft het reglement van de wegbeheerder – toen nog federale, nu regionale bevoegdheid – inderdaad de mogelijkheid tot maatwerk voor de toegang van

² H.H.Hurt, J.V. Ouellet, D.R. Thom, 'Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report', Los Angeles, Traffic Safety Center University of Southern California, 1981.

motorrijders op busbanen. De toenmalige Vlaamse administratie was er in algemene zin geen voorstander van omdat de weinige, toen beschikbare busbanen echt wel nodig waren voor de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Proefprojecten kunnen nu mogelijks wel op zorgvuldig geselecteerde plaatsen. Elk risico op meer ongevallen, rechtstreeks toe te schrijven aan het openstellen van een busbaan voor motorrijders, moet dan echter bij voorbaat uitgesloten zijn.

An Christiaens dankt iedereen voor de constructieve opmerkingen en de bereidwilligheid er verder over te praten. Soms moet iets straf beginnen om een afgezwakt maar goed resultaat te bereiken.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
btw	belasting over de toegevoegde waarde
Centrex Wegverkeer	Kennis- en expertisecentrum Wegverkeer
Febiac	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
GOCA	Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
ITS	intelligent transportsysteem
KB	koninklijk besluit
MAG	Motorcycle Action Group
MOTAC	motorcycle accident causation
PTW	powered two-wheelers
TLV	Transport en Logistiek Vlaanderen (beroepsvereniging)
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VHV	Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
VPV2016	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016