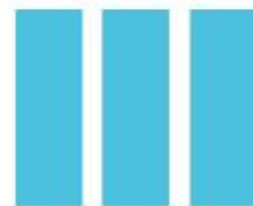




KIJK EENS DOOR DE OGEN VAN EEN MOTORRIJDER



Vlaanderen
is veiliger verkeer

DEPARTEMENT
MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
Vlaams huis voor de Verkeersveiligheid

Agenda

1. Duiding Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV)
2. Context in cijfers en grafieken
3. Conceptnota Motorvriendelijk Mobiliteitsbeleid: een opportuniteit



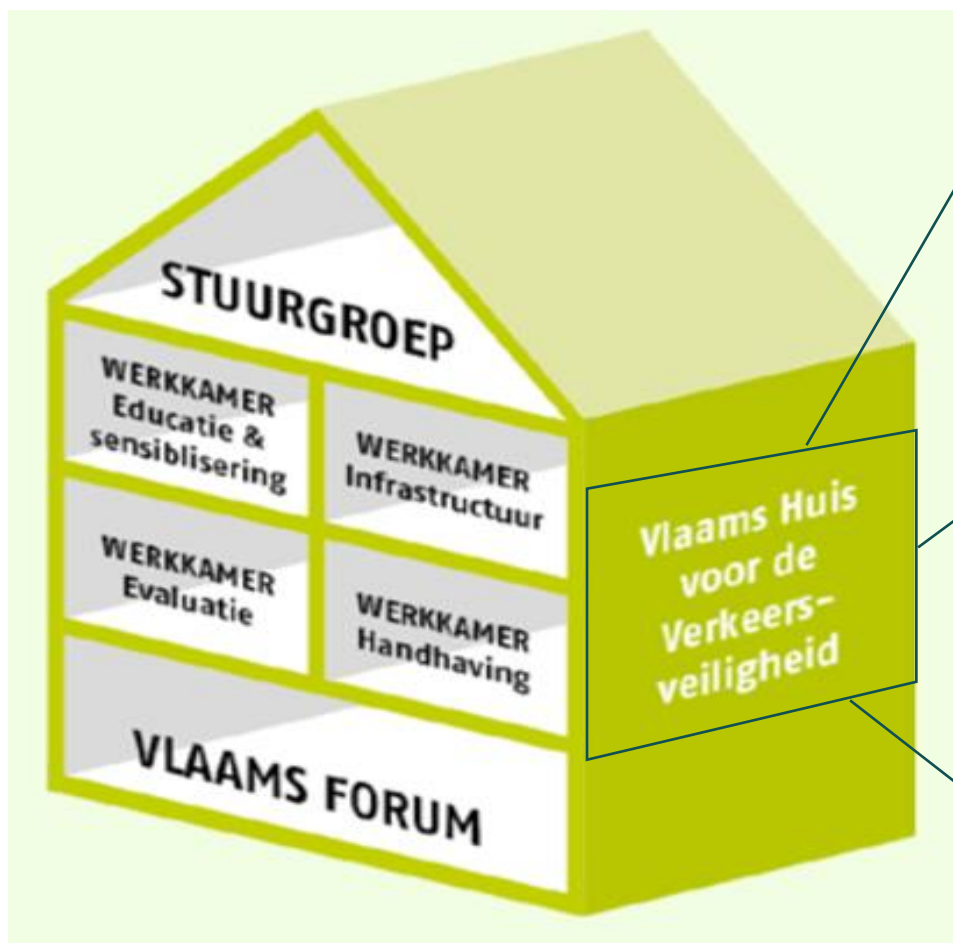
Vlaams Huis
Verkeersveiligheid



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid



Beleidskader voor
verkeersveiligheid
Vlaanderen

Bundelen van krachten en
initiatieven, opvolgen en
coördineren

Opmaken
verkeersveiligheidsplan,
uitwerken en uitvoeren
maatregelen

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

- Monitoring
- Evaluatie
- Bijsturing

- Expertise
- Overleg
- Concretisering

- Ontmoetingsplaats
- Klankbord





Vlaams Huis
Verkeersveiligheid



**RIJ JEZELF
NIET IN SLAAP**
NEEM OP TIJD EEN PAUZE

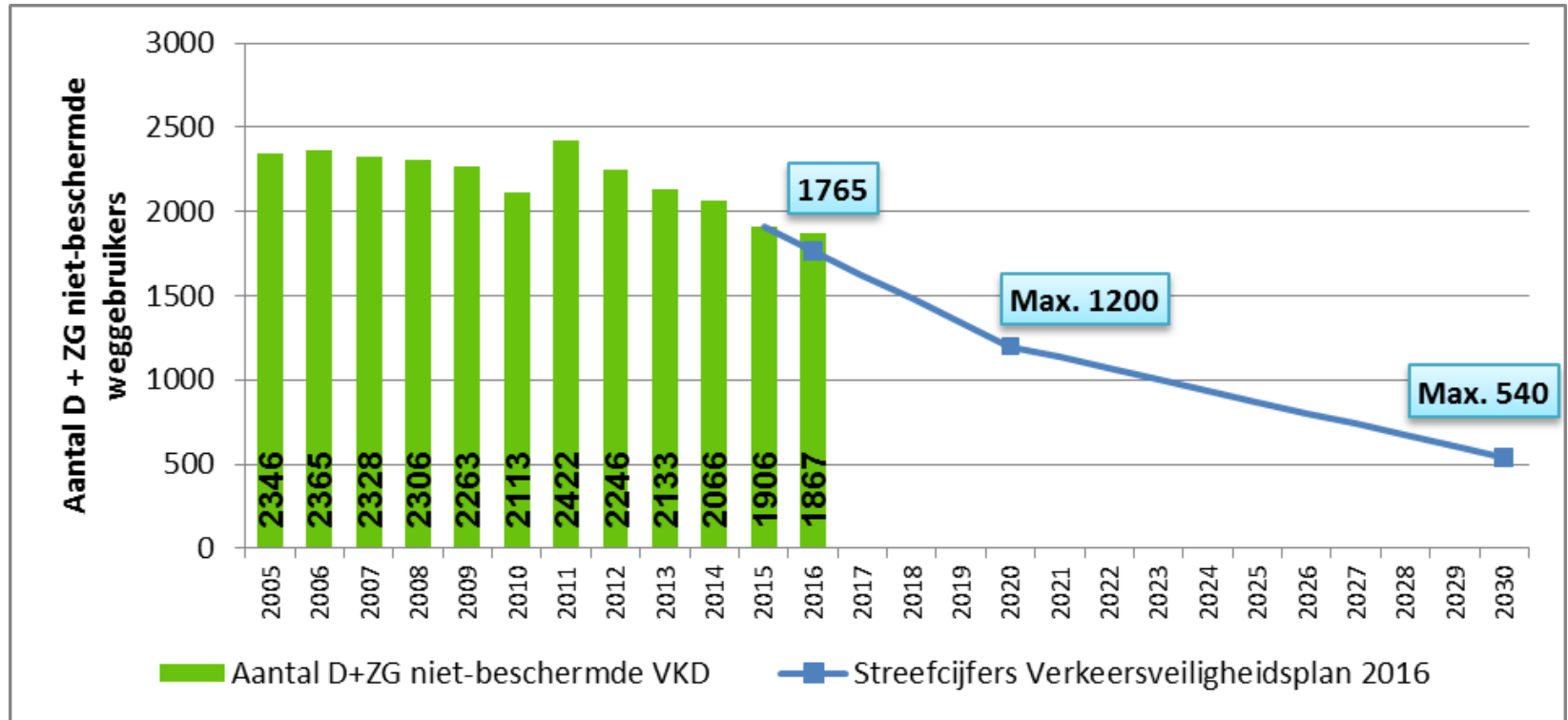


Vlaanderen

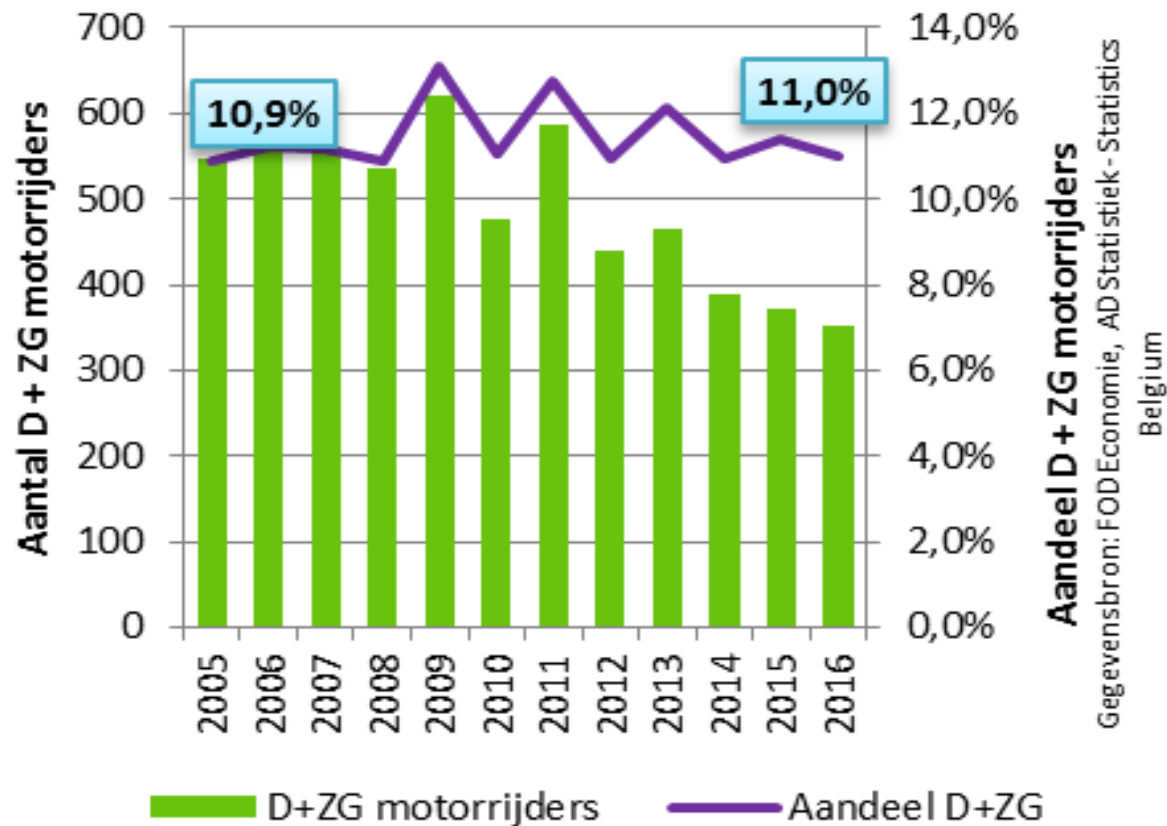
is mobiliteit &
openbare werken

Streefcijfer VV-plan: evolutie aantal D + ZG niet-beschermde weggebruikers

((brom)fietzers, voetgangers, motorrijders)

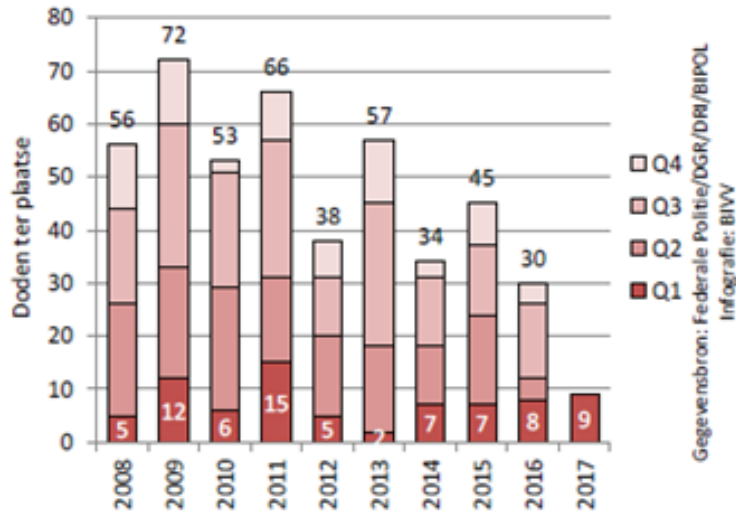


Evolutie aantal dode en zwaargewonde **motorrijders** en het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden

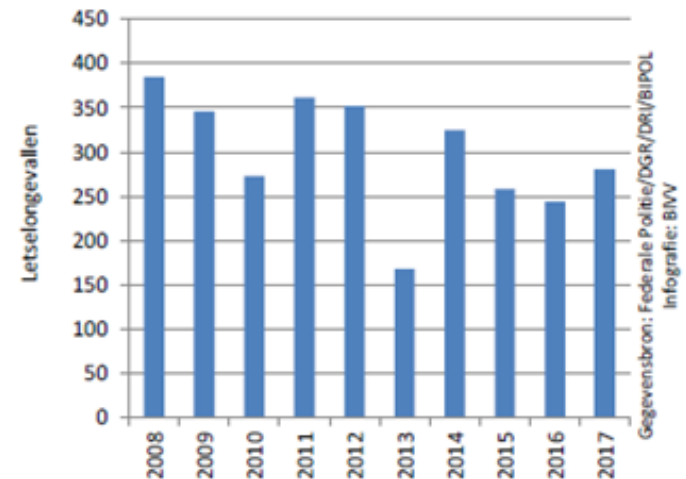


Recentste evolutie **motorrijders**

(verkeersveiligheidsbarometer 1^e trimester 2017)



*Aantal doden ter plaatse
met motorfietsers*



*Evolutie aantal ongevallen met minstens één
motorfietser (1^e trimester 2017)*



Vlaams Huis
Verkeersveiligheid



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Naar een Motorvriendelijk Mobiliteitsbeleid

► Terechte vaststellingen/vragen

- De contradictie 'intrinsiek onveilig, toch steeds populairder' is er.
- Rijopleiding, niet alleen van de motorrijders vraagt onze aandacht.
- Sensibiliseren alleen volstaat niet, maar helpt wel.
- Aandacht voor beschermingsmaatregelen blijft nodig, bij de motorrijders zelf en ook op het vlak van de infrastructuur

► Soms voor discussie vatbaar

- Gebruik van busbanen door motorrijders

► Als opstap naar meer

- Soms onvolledig

Input voor een aantal bedenkingen

- ▶ Reacties werden ontvangen van de leden van de stuurgroep VHV
 - Touring
 - Febiac
 - TLV
 - Rondpunt
 - VAB
 - GOCA
 - Centrex Wegverkeer

- ▶ Werkgroep Weg en Omgeving (29/06)

- ▶ Input van binnen het Beleidsdomein MOW: De Lijn, afdeling Beleid, afdeling VHV zelf

Bedenkingen vanuit het VHV (1/5)

ALGEMEEN

- ▶ Thema motorrijders onder de aandacht;
- ▶ Laatste jaar grote verkeersveiligheidswinst motorrijders; (aantal niet op aandeel)
- ▶ Niettegenstaande: motor/scooter is niet de veiligste manier (57 keer meer kans op een ongeval) om zich te verplaatsen, maar kan een belangrijke deeloplossing bij file- en parkeerproblemen;
- ▶ Motorrijders kunnen niet afzonderlijk bekeken worden van de andere weggebruikers;
- ▶ *Categorieën (punt 1.1.1): de categorieën A1 en A2 werden niet correct omschreven, de voorwaarden zijn cumulatief*

Bedenkingen vanuit het VHV (2/5)

WETGEVING & HANDHAVING

► Beschermende kledij (punt 1.1.4):

- Huidige regelgeving biedt geen enkele **veiligheidsgarantie**, het volstaat vandaag om een overall en chirurghandschoenen aan te trekken, samen met gymshoenen die de enkels bedekken (type all-stars).
- Federale Werkgroep Vereenvoudiging Wegcode: voorstel om in de bepalingen van artikel 36 een zinsnede op te nemen die bepaalt dat de beschermende kledij voldoende veiligheidsgaranties moet bieden.

► Overtredingen

- Op artikel 36 (valhelm – beschermende kledij) : 1^{ste} graad,
- Het niet dragen van de veiligheidsgordel, wat toch vergelijkbaar is: 2^{de} graad of zelfs, wanneer het kinderbeveiligingssysteem betreft, 3^{de} graad
=> (federale bevoegdheid, handhaving?)

► Nood aan gerichte handhaving regelgeving (snelheid motorrijders en file-filteren)

- Ontbreekt in de conceptnota

Bedenkingen vanuit het VHV (3/5)

RIJOPLEIDING

- ▶ **Focus op opleiding is/blijft belangrijk;**
- ▶ **Aandacht binnen het rijbewijs B:**
 - Examenstof theorie (in het KB van 23 maart '98) voorziet belang van oplettendheid en houding ten opzichte van andere weggebruikers
=> geen voorstander om te expliciteren naar motorrijders (zou in wezen dan voor elke vervoermodus moeten gebeuren);
 - Sinds 1 juni 2017: risicoperceptie-test (praktijkexamen B): ook aandacht voor het opmerken van andere verkeersdeelnemers;
- ▶ **Gemotoriseerde Tweewielers (PTW Powered Two-Wheelers) :**
 - Theoretisch onderricht (12 lesuren in een erkende rijsschool) is mogelijk, maar niet verplicht. Enkel voor kandidaten voor het rijbewijs geldig voor de categorie B geldt dit na twee opeenvolgende niet geslaagde theoretische examens.
=> Een dergelijke verplichting kan eventueel worden ingevoerd voor de kandidaten voor het rijbewijs geldig voor de categorie A1, A2, en A, maar tevens ook voor alle andere categorieën.

Voortgezette opleiding



EEN NIEUWE LENTE,
EEN NIEUW
MOTORSEIZOEN

DAG VAN DE MOTORRIJDER
ZONDAG 26 MAART 2017



Bedenkingen vanuit het VHV (4/5)

WEGINFRASTRUCTUUR - luik BUSBANEN

► Terecht wordt in de nota het volgende aangegeven:

→ *“... 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: het KAN, dus het MOET???

→ MINSTENS nood aan randvoorwaarden gebruik busbanen: bij in- en uitvoegmanoeuvres mogelijk ongewenst negatief effect inzake verkeersveiligheid + snelheidsverschillen die hoger liggen

→ *Dit moet voorwerp uitmaken van verdere discussie, gebaseerd op een **totaalaanpak** met aandacht voor zowel verkeersveiligheid van alle betrokkenen en doorstroming voor het geregeld openbaar vervoer.*

Bedenkingen vanuit het VHV (5/5)

Wat we missen in de nota: VOERTUIG

- ▶ **De motorfiets zelf, het aandeel (oorzaak?) die het voertuig heeft in het ongeval**
 - Toezicht op de veiligheidsvoorwaarden : Van zodra zij in het verkeer worden gebracht, valt elke controle weg.
 - 35 % van de ongevallen = éénzijdig => MOTAC: oorzaak "voertuig" (lees: motorfiets) toch aanzienlijk (van 5,1% tot 10%);

- ▶ **Periodieke technische keuring voor motorvoertuigen (voorzien in de Europese Richtlijn 2014/45/EU): te overwegen?**
 - Keuring omvat
 1. Verkeersveiligheidskeuring van de technische onderdelen van een motor (banden en remmen)
 2. Controle milieuhinderfactoren (geluids- en uitlaatemissies)
 - Met ingang van 1 januari 2022, zijn twee- en driewielige voertuigen — voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ onderwerp van de Europese Richtlijn.
Een periodieke controle van de motorfiets zou zeker een meerwaarde voor de veiligheid betekenen..

Ja, het mag iets meer zijn!

- ▶ **Motorrijders: belangrijke doelgroep, maar...**
 - Niet los van andere weggebruikers;
 - Opgenomen binnen de streefcijfers van het VPV2016;
 - Expliciet aan bod in de campagnekalender;
- ▶ **Nog verbetering mogelijk inzake opleiding:**
 - Verplicht theoretisch onderricht
 - Uitbreiding praktisch onderricht met 1 uur extra
- ▶ **Nog behoorlijk wat verbetering mogelijk inzake wetgeving:**
 - Mbt voertuigen: periodieke keuring
 - Mbt beschermende kledij: type kledij + strafbaarstelling
- ▶ **Eventueel** openstellen busbanen: verder uit te werken (veiligheidsrisico's!)

Daarom: **geïntegreerde** aanpak binnen de 4 werkkamers van het VHV

**Hartelijk dank
voor uw aandacht**