



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE EVALUATIE VAN HET GEWESTELIJK ACTIEPLAN
VERKEERSVEILIGHEID (GAVV) 2021-2030: EVALUATIE 2, 2023**

Aanvrager	Kabinet van minister Elke Van den Brandt
Verzoek ontvangen op	12/08/2024 (ontvangstdatum van het verslag in FR en NL)
Uiteenzetting	13/05/2024
Bezorgde documenten	Verslag: Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, 2023, 2e evaluatie Presentatie: Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, Evaluatie 2 Toegelicht tijdens de GMC op 13.05.2024
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	16/09/2024

A. Algemeenheden

Na de presentatie van het evaluatieverslag wenst de Gewestelijke Mobiliteitscommissie Brussel Mobiliteit (BM) te feliciteren voor de versterking van het team Verkeersveiligheid. Dit verslag en de presentatie ervan tijdens de zitting tonen dat er belangrijke inspanningen werden geleverd om het werk van dit team te vergemakkelijken en sneller te doen verlopen, in het bijzonder wat betreft zijn samenwerking met de andere betrokken partijen (politie, parket, verenigingen, gemeenten ...). Dit soms ondankbare werk blijft vaak onttrokken aan het oog van het brede publiek, maar is onontbeerlijk om tot tastbare resultaten te komen.

De Commissie verheugt zich uiteraard over de opmerkelijke daling van het aantal zwaargewonden en doden (waargenomen bij alle weggebruikers, behalve bij tweewielers) sinds 2010. De Commissie neemt ook nota van de sterke daling sinds 2010 van het aantal doden, zelfs als er in 2023 nog steeds zeven slachtoffers te betreuren vielen, en dat zijn er zeven te veel.

Bovendien verheugt ze zich over de min of meer concrete wens om de menselijke middelen voor verkeersveiligheid uit te breiden, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau.

Ze blijft echter bezorgd over twee punten.

Ten eerste, ervan uitgaande dat de evaluatie waarvan sprake betrekking heeft op een actieplan dat loopt van 2021 tot 2030, is ze bezorgd over de waargenomen trend in het aantal doden en zwaargewonden tussen 2021 en 2023. Op deze wijze zal de Vision Zero-doelstelling, *namelijk nul doden en zwaargewonden* in 2030 niet worden verwezenlijkt. Als deze trend op lineaire wijze aanhoudt tussen 2021 tot 2030, kan de doelstelling inderdaad niet worden behaald. Het aantal doden en zwaargewonden moet dus sterker dalen.

Ten tweede stelt de Commissie vast dat, hoewel het aantal aanwervingen duidelijk is gestegen, het welslagen van dit GAVV wordt belemmerd door een gebrek aan personeel op alle niveaus (gemeentelijk, gewestelijk, federaal).

B. Aangaande de acties – Opvolging van de uitvoering van de acties

Krachtlijn 1 Safe System

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 1** De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid, en voeren dit uit

De Commissie is zeer verheugd dat er een budget is vrijgemaakt waarmee elke gemeente een VTE (voltijds equivalent) kan aanwerven om de functie van coördinator verkeersveiligheid te vervullen. Daarentegen maakt ze zich zorgen over de trage uitwerking van de gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. Slechts één enkel plan (in Elsene) was in augustus 2024 klaar terwijl er nog maar vijfenhalf jaar resten om de *Vision Zero-doelstelling* in 2030 te behalen. De Commissie kan enkel maar de cruciale rol van de gemeenten inzake verkeersveiligheid benadrukken.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 5** Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en op een gerichte en passende manier aangepakt

Actie ondernemen tegen wegcriminaliteit vormt zonder meer een prioriteit aangezien dit een zeer onrustwekkend fenomeen is, onder meer wegens het hoge aantal gevallen van verkeersagressie. Nochtans werd er, afgezien van een monitoring bij Brussel Mobiliteit, nog geen werk gemaakt van de taken in het kader van actie 5 vanwege een gebrek aan menselijke middelen. Deze vaststelling verontrust de Commissie, vooral omdat de jaarlijkse peiling (uitgevoerd bij burgers om erachter te komen wat zij beschouwen als de ergste vormen van wegcriminaliteit) niet kon worden uitgevoerd sinds de start van de uitvoering van het plan. De Commissie plaatst daarom vraagtekens bij de voortgang van de geplande aanwervingen en vraagt om deze aanwervingen ondanks het moratorium als prioritair te beschouwen.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 6** Alle politieagenten krijgen een betere opleiding in verband met verkeersveiligheidsproblemen en worden hier meer attent op gemaakt

Ondanks de mogelijkheden ter ondersteuning van de opleiding van politieagenten, konden de verschillende taken die vereist zijn om actie 6 te realiseren niet worden uitgevoerd vanwege een gebrek aan menselijke middelen. Net als bij de vorige actie plaatst de Commissie daarom vraagtekens bij de voortgang van de geplande aanwervingen en vraagt om deze aanwervingen ondanks het moratorium als prioritair te beschouwen.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 7** De statistische gegevens, gegeolokaliseerd maar anoniem, zijn beschikbaar, toegankelijk en exploiteerbaar door de wegbeheerders om te voldoen aan de verplichtingen inzake het veiligheidsbeheer van de weginfrastructuur

De statistische gegevens worden voortaan ter beschikking gesteld van de wegbeheerders in de vorm van *dashboards* (boordtabellen), wat de Commissie toejuicht. Nochtans vraagt ze met het oog op transparantie en met het doel de burger en het verenigingsleven te betrekken om deze *dashboards* openbaar te maken.

Krachtlijn 1 Safe System - **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

De Commissie is verheugd over de creatie van een platform om enerzijds informatie te verzamelen over de aanrijdingen die plaatsvonden zonder dat ze werden geregistreerd door de politie (om allerlei redenen) en anderzijds informatie te verzamelen over het ervaren gevoel van onveiligheid. Het vastleggen en documenteren van het gevoel van onveiligheid (subjectieve onveiligheid) is zeer belangrijk om een preventieve aanpak te ontwikkelen m.b.t. verkeersveiligheid (niet enkel gebaseerd op het bestuderen van de oorzaken en gevolgen van ongelukken) maar ook om de modale verschuiving te ondersteunen en te versnellen. Ook zal de registratie van ongevallen waarbij geen derden betrokken zijn onder meer helpen om terugkerende oorzaken van ongevallen zoals tramrails of licht verhoogde eigen beddingen (voor fietsers) vast te stellen, deze fenomenen te onderzoeken en er oplossingen voor te vinden.

De ingebruikneming van een online meldingssysteem vóór 2025 is dus zeer goed nieuws. De Commissie vestigt de aandacht van de verantwoordelijken van dit project bij Brussel Mobiliteit op de noodzaak te voorkomen dat één enkele persoon (van het type hacker) de tool zou saboteren door meerdere keren (soms op grote schaal) informatie te melden die de tool zou verstoren.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 9** Elke dodelijke botsing geeft aanleiding tot een inspectie en een post-botsingverslag (Gewest en gemeenten)

De Commissie is verheugd over de automatisering van een verkeersveiligheidsinspectie na elk dodelijk ongeval, evenals over de implementatie van het informatieuitwisselingssysteem. Ze herhaalt niettemin haar verzoek om deze aanpak uit te breiden naar gevallen van zwaargewonden omdat die laatste deel uitmaken van de *Vision Zero-doelstellingen*.

Bovendien wijst ze op een mogelijk belangenconflict in het geval er zich een dodelijk ongeval voordoet op een gewestweg en Brussel Mobiliteit het post-aanrijdingsverslag opstelt. Daarom vraagt ze het bestuur erop toe te zien dat een dergelijk conflict niet kan optreden.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 10** Verkeersslachtoffers en hun naasten kunnen rekenen op begeleiding

In haar advies van maart 2023 vroeg de Commissie “dat actie 6 wordt gekoppeld aan actie 10 en dat de politieagenten een opleiding krijgen om naasten van slachtoffers met meer medeleven te benaderen ...”. Ze herhaalt haar oproep om politieagenten op te leiden om familieleden van slachtoffers met meer medeleven te benaderen, met name op het moment dat ze die laatste het overlijden van hun naaste meedelen.

De effectieve start van actie 10 hangt ook af van extra personeel. De Commissie betreurt deze stand van zaken en dringt erop aan dat de aanwervingen plaatsvinden. Ze staat er ook op dat haar herhaalde verzoek wordt doorgegeven aan de persoon die verantwoordelijk zal zijn voor deze actie.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 11** Recidivisten worden geïdentificeerd en op gerichte wijze opgevolgd

Rekening houdend met de zware materiële en lichamelijke gevolgen die dit met zich kan meebrengen, dringt de Commissie aan de op snelle invoering van een doeltreffend systeem om recidive tegen te gaan.

Krachtlijn 1 Safe System - **Actie 13** Het Gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het Gewest biedt de gemeenten overheidsopdrachten aan van het type aankoopcentrale

De opvolging van actie 13 omvat de volgende punten:

- De derde taak van actie 13 luidt als volgt: *“De lokale overheden investeringssubsidies blijven geven en het bedrag aanpassen aan de uitdagingen die ze moeten aangaan”*.
- Voor de subsidieaanvragen 2023 werden er 100 dossiers ontvangen voor een totaalbudget van 7,3 mln. euro en 68 dossiers werden aanvaard, wat goed is voor 5,6 mln. euro op een budget van 5,65 mln. euro.
- Voor 2024 kon een budget van 5,6 miljoen euro worden behouden, vrijwel hetzelfde bedrag als dat voor 2023.

Op basis van de drie voorgaande punten, de huidige uitdagingen inzake verkeersveiligheid en de trend van de laatste jaren, acht de Commissie het nuttig de middelen te verhogen om de *Vision Zero-doelstelling* te halen.

Vervolgens en met betrekking tot de hoogte van de subsidies toegekend aan de politiezones, hoopt de Commissie dat het voor 2024 toegekende bedrag minstens gelijk zal zijn aan het bedrag van 2023.

Krachtlijn 2 Safe Speed

Krachtlijn 2 Safe Speed - **Actie 14** De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd

De Commissie verheugt zich enerzijds over de realisatie van de boordtabel Snelheid waarmee de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren en de politie hun sensibiliserings- en sanctiewerkzaamheden kunnen prioriteren en anderzijds over de capaciteitsuitbreiding van het Gewestelijke Boeteverwerkingscentrum (GBVC). Met betrekking tot veiligheid herhaalt ze haar steun aan de verlaging van de tolerantiemarge.

Krachtlijn 2 Safe Speed - **Actie 15** Een strikt en homogeen sanctiebeleid voeren in alle politiezones, waar alle vastgestelde inbreuken aanleiding geven tot een boete

De Commissie is verheugd over het Zero Tolerance proefproject van de FOD Justitie waaraan Brussel Mobiliteit deelnam en de positieve ontwikkelingen op dit vlak. Van deze actie, en van nultolerantie inzake overdreven snelheid, een prioriteit maken lijkt haar inderdaad gepast.

Wat de automatische sanctie voor gsm'en achter het stuur betreft, is het betreuenswaardig dat het federale proefproject werd stopgezet. Is het niet mogelijk om de AVG hier te omzeilen?

Ook hier betreurt de Commissie het feit dat meerdere taken die de verwezenlijking van actie 15 mogelijk moeten maken, niet konden worden uitgevoerd vanwege een gebrek

aan personeel, wat onbegrijpelijk is als men beseft dat overdreven snelheid een van de drie voornaamste oorzaken van dodelijke ongevallen is.

Krachtlijn 3 Safe Street

Krachtlijn 3 Safe Street - **Actie 17** De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de 2 jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en gepland, en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie.

De behandeling van de OGZ's (ongevalgevoelige zones) lijkt een prioriteit te zijn geworden; dat stemt de Commissie ten zeerste tevreden. De Commissie benadrukt echter dat er een aantal wegen zijn met zeer veel verkeer, maar met slechte of zelfs geen verlichting. Gelukkig is actie 19 erop gericht deze gebrekkige verlichting aan voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen en aan kruispunten aan te pakken, maar de Commissie betreurt dat deze projecten beperkt van opzet zijn zonder het probleem in zijn geheel aan te pakken.

Krachtlijn 3 Safe Street - **Actie 18** Stad 30, de wegen met 30 km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken

De Commissie wil van deze gelegenheid gebruik maken om te wijzen op de inspanningen die zijn geleverd om de stad 30 verder geloofwaardig te maken en om de wegen met 50 of 70 km/u veiliger te maken, en moedigt ten zeerste aan deze inspanningen in 2024 voort te zetten.

Krachtlijn 3 Safe Street - **Actie 19** Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken

De Commissie verheugt zich over het feit dat - op enkele uitzonderingen na - alle oversteekplaatsen van het gewest voortaan zijn uitgerust met een 5 meter brede strook voor fietsaanleunbeugels of dropzones. Ze is echter bezorgd dat deze werkzaamheden niet snel genoeg vorderen op gemeentelijk niveau, met name gelet op de trage uitwerking van de gemeentelijke actieplannen. Sommige gemeenten lijken minder bereid om mee te werken aan deze beveiligingswerken. Welke procedure bestaat er om gemeentelijke overheden te bestraffen die voetgangersoversteekplaatsen weigeren te beveiligen onder het voorwendsel dat ze autoparkeerplaatsen op de weg willen behouden? Welke hefbomen zijn er voorhanden om hen aan te zetten tot het nemen van de nodige stappen?

Bovendien volstaat, naargelang het wegprofiel, een strook van 5 meter niet als er bijvoorbeeld een bestelwagen staat geparkeerd. Sommige oversteekplaatsen verdienen daarom meer aandacht. Dit criterium zou moeten worden opgenomen in de technische fiche "voetgangersoversteekplaats".

Ten slotte verbiedt de Wegcode parkeren enkel vóór de parkeerplaats en niet erna. Maar gelet op de straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) lijkt het ook belangrijk om de oversteekplaatsen ook "stroomafwaarts" te beveiligen. Hoewel het waar is dat er minder botsingen zijn tussen voetgangers en fietsers - zowel wat het aantal als de ernst betreft - is het onveiligheidsgevoel dat met dit risico samenhangt reëel en er moet dus meer rekening mee worden gehouden om het delen van de weg door alle vervoerswijzen te bevorderen en in alle rust te doen verlopen.

Krachtlijn 3 Safe Street - **Actie 20** De schoolomgevingen garanderen veilige toegangsvoorwaarden, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt

Actie 20 is belangrijk en de Commissie is zeer tevreden dat zo veel schoolomgevingen worden beveiligd. De cijfers over de aanvragen van permanente hekken in schoolstraten, te weten 4 per jaar, lijken daarentegen veeleer teleurstellend, zeker als men vergelijkt met de recente inrichting van meer dan 200 voetgangersstraten voor kinderen (“rues aux enfants”)¹ (waarvan de helft bij kleuter- en lagere scholen) in Parijs. Is er een verklaring voor de deze trage voortgang? Is het mogelijk de gemeenten aan te moedigen deze subsidie aan te vragen?

Om verder te gaan dan de schoolstraten (gerichte sluitingen) verwijst de Commissie (met name Brussel Mobiliteit) naar haar advies van maart 2023 en naar de aanbevelingen over de kiss&rides, de “heart zones” en de implementatie van verkeersplannen die extra aandacht besteden aan schoolomgevingen.

Actie 20 voorziet in een standaard conformiteitskit voor elke nieuwe school. Hoe weet men voor reeds bestaande scholen of een school op een gemeenteweg moet worden geïnspecteerd om vast te stellen of er verbeteringen kunnen worden aangebracht? Is dat de rol van de verkeersveiligheidscoördinator?

Krachtlijn 4 Safe Behaviour

Krachtlijn 4 Safe Behaviour - **Actie 22** De kennis van de regels van de Wegcode bij weggebruikers bijschaven en **Actie 23** De kennis, attitudes en vaardigheden van weggebruikers verbeteren zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen

De Commissie is verheugd over de inspanningen die zijn geleverd om de kennis van de Wegcode bij de verschillende gebruikers - en met name zogenaamde zwakke weggebruikers - te verbeteren. Ze betreurt het feit dat er daarentegen in de evaluatie niet wordt verwezen naar de fundamentele principes die ten grondslag liggen aan het delen van de weg door de verschillende gebruikers en het behalen van de *Vision Zero-doelstellingen*, zoals de hiërarchie van de verantwoordelijkheden (opgenomen in de Wegcode, artikel 7.1) en het STOP-principe.

En hoewel het bijgevolg belangrijk is schoolkinderen te sensibiliseren, lijkt het even belangrijk om zich tot volwassen weggebruikers te richten (automobilisten, motorrijders en fietsers) om hen te herinneren aan de regels die moeten worden nageleefd bij het naderen van een schoolomgeving en voetgangersoversteekplaatsen (naleven van de snelheidslimieten en zijn snelheid aanpassen, voorrang geven aan voetgangers, verbod om te parkeren op voetgangersoversteekplaatsen en halt te houden en/of te parkeren op leveringszones voor de school, aan schoolstraten ...) of wat betreft de veilige afstand die in acht moet worden genomen wanneer een voertuig een fietser voorbijsteekt bijvoorbeeld.

Bovendien lijken al te veel automobilisten de werking van ontmoetingszones niet te begrijpen. Sommige Franse gemeenten, zoals Granville in Normandië, hebben verkeersborden geplaatst om het STOP-principe in een ontmoetingszone duidelijk uit te leggen. Een verklarende visual bevindt zich in de bijlage van dit advies. Het gaat er niet om nog meer verkeersborden te plaatsen op de reeds overvolle Brusselse trottoirs

¹ [Meer dan 200 voetgangersstraten voor kinderen \(“rues aux enfants”\) in Parijs - Ville de Paris](#)

maar wel om inspiratie te halen uit dit soort van boodschappen in de toekomstige sensibiliseringscampagnes en/of om de noodzakelijke informatie te leveren voor de begeleiding bij verandering wanneer een dergelijke zone wordt aangelegd.

Krachtlijn 4 Safe Behaviour - **Actie 24** Weggebruikers bewust maken van de risico's in verband met de grootste 'killers' op de weg

De grootste killers vormen ongetwijfeld een onderwerp waarover regelmatig moet worden gecommuniceerd. Nochtans vraagt de Commissie zich af of men niet zou moeten voorzien in een meer repressief luik voor de 3 grootste killers (snelheid, verslaving, afleiding)?

Krachtlijn 4 Safe Behaviour - **Actie 25** De gebruikers van bestelwagens en de andere weggebruikers sensibiliseren voor de risico's die gepaard gaan met dit type voertuig

De Commissie is verheugd over de specifieke opleiding voor de gebruikers van bestelwagens in de bouwsector.

Nochtans vraagt de Commissie, ook in verband met de acties 22 en 23, zich af welke sensibiliseringscampagnes zijn gepland om (alle) professionele bestuurders te sensibiliseren (bestelwagens, vrachtwagens, bussen, taxi's ...) voor de voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen ten opzichte van de meest kwetsbare weggebruikers?

Kan men geen sensibilisering van professionals overwegen als aanvulling op de inspanningen die worden geleverd om onder meer fietsers en voetgangers bewust te maken over de dodehoek? En, naar het voorbeeld van het sensibiliseringsprogramma voor de dodehoek dat in 2018 door UPTR werd georganiseerd (en dat positieve effecten opleverde), een dergelijk programma (opnieuw) opstarten, waarom niet door een gezamenlijke inspanning van de openbare en de privésector?

De Commissie moedigt bovendien andere operatoren aan om het voorbeeld van de MIVB te volgen, dat praktische workshops heeft georganiseerd voor buschauffeurs om het aantal fietsongevallen te verminderen.

Krachtlijn 4 Safe Behaviour - **Actie 26** Het aanbod van en de toepassing van alternatieve leerstraffen ontwikkelen

Omdat deze actie op verschillende niveaus plaatsvindt (federaal, gewestelijk) vraagt de Commissie zich af welke vooruitgang is geboekt. In de evaluatie wordt opgemerkt dat de start van actie 26 ook afhangt van extra personeel. De Commissie betreurt deze stand van zaken en dringt erop aan dat de aanwervingen plaatsvinden.

Krachtlijn 5 Safe Vehicle

Krachtlijn 5 Safe Vehicle - **Actie 27** Een systeem ontwikkelen voor het toekennen van een label voor goederenvervoer

Het FORS-labelingsysteem lijkt een goede hefboom om actie 27 te doen slagen. Hoe ver staat het met het labelingsysteem? Wat is de planning voor de implementatie ervan? Is dit label het beste instrument om de *Vision Zero-doelstelling* te behalen? De Commissie moedigt in dit verband overleg met de transportsector aan. Zo niet, wat is er gepland om dit initiatief te bevorderen en te ondersteunen?

Zonder vooruit te lopen op de vraag naar de verantwoordelijkheid en terwijl er een daling van het aantal vrachtwagens in de openbare ruimte wordt vastgesteld, en omdat het geweten is dat hoe omvangrijker, zwaarder en sneller een voertuig is, hoe ernstiger de gevolgen in het geval van een ongeval, vraagt de Commissie dat deze actie zo snel mogelijk wordt uitgevoerd. Ze vraagt bovendien, in verband met de acties 22 en 23, om te mogen beschikken over de recente cijfers over het aandeel afgelegde kilometers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (van alle soorten voertuigen) en de ongevallen met lichamelijk letsel (met inbegrip van het aantal slachtoffers)

Krachtlijn 5 Safe Vehicle - **Actie 28** De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvloot de aankoop te bevorderen van voertuigen die zo zijn uitgerust of ingericht dat ze de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers bevorderen

Actie 28 kan de notie van Direct Vision dekken (camera-uitrusting die een 360°-zicht biedt). **Actie 28** heeft alleen betrekking op voertuigen van overheidsbedrijven. Om dit aan te moedigen voor (privé)vrachtwagens die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rondrijden, verwijst de Commissie naar de vorige actie.

Krachtlijn 5 Safe Vehicle - **Actie 29** De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het ISA-systeem (Intelligent Speed Assistance)

Sinds 01.07.2024 zijn nieuwe voertuigen uitgerust met ISA (intelligent speed adaptation) De Europese regelgeving laat autoconstructeurs vrij om te kiezen hoe hun voertuigen de snelheidslimiet herkennen (lezen van borden met een camera of via GPS-lokalisatie). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden sinds de invoering van de Stad 30 alle 30 km/u-borden weggehaald. Concreet betekent dit dat voertuigen die de snelheidslimieten via een camera detecteren dit niet langer op alle 30 km/u-wegen kunnen wegens het ontbreken van de borden. Welke maatregelen plannen de overheden om hier iets aan te doen?

Krachtlijn 5 Safe Vehicle - **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.

De Commissie is verheugd over het feit dat verkeersveiligheid werd opgenomen in de gunningscriteria voor de oproep tot kandidaturen voor fietsdeeldiensten in het kader van de offerteoproep aan de operatoren. Niettemin stelt ze vast dat men bij de actieve operatoren nog moet aandringen op de naleving van de volgende punten:

- Maximaal één persoon per step
- Controle van de leeftijdsgrens
- Parkeren buiten de dropzones: In de praktijk is het nog altijd mogelijk de rit te beëindigen buiten de zones.

Bijlage



Illustratie: totem van een ontmoetingszone in het centrum van Granville in Normandië