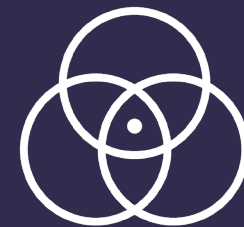




# Burgerpanels

Verslaggeving



all for zero

# Drie thema's

In de aanloop naar de opmaak van het federaal actieplan voor de verkeersveiligheid en de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd door de federale minister van Mobiliteit, de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute een burgerbevraging georganiseerd rond de volgende thema's:

- **Samen op (de) weg:** het doel is onze wegen zo vredig mogelijk te maken en te streven naar een gezond samenleven van de verschillende vervoersmodi.
- **Risicogedrag:** de specifieke maatregelen ter bestrijding van de belangrijkste gedragingen die de onveiligheid op de weg vergroten.
- **Controles, sancties, begeleiding en opleiding :** de follow-up die moet worden gegeven wanneer overtredingen zijn vastgesteld.



# Twee sporen: enquêtes en burgerpanels

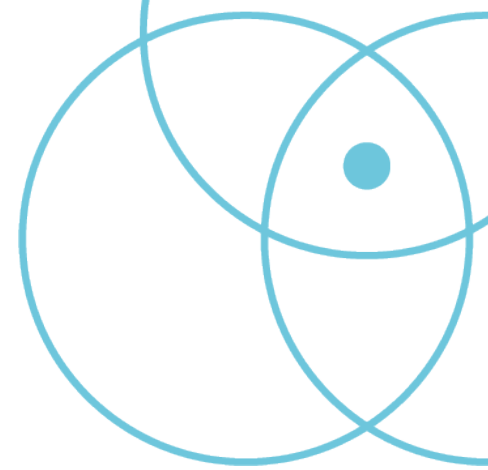
- In de periode juli-oktober 2021 werd een enquête gehouden over de drie thema's.
- Meer dan 5500 enquêtes werden ingevuld over de verschillende thema's heen.
- De voorlopige resultaten van deze enquêtes werden meegenomen tijdens de organisatie van burgerpanels in september. Deze vonden plaats in Antwerpen, Brussel, Gent, Leuven, Namen en Luik met in het totaal ongeveer 100 deelnemers.



# Inhoud van deze presentatie

- Deze presentatie bevat een samenvatting van de resultaten van de discussies en voorstellen uit de burgerpanels.
- De besproken thema's hebben vooral betrekking op federale bevoegdheden maar de burgers hadden ook de vrijheid om zich uit te spreken over thema's naar keuze; daarom zitten er dus een aantal regionale topics in deze presentatie.

# Programma van de burgerpanels

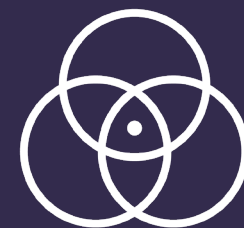


- 16u30 - 16u35: Verwelkoming
- 16u35 - 16u50: Doelstellingen all for zero en resultaten burgerbevraging
- 16u50 - 17u00: Verloop aan de tafels
- 17u00 - 18u00: Ronde 1: Probleemanalyse en selectie twee problemen (per groep)
- 18u00 - 18u15: Pauze
- 18u15 - 19u15: Ronde 2: Beleidsvoorstellen formuleren voor twee problemen en beargumenteren (per groep)
- 19u15 - 19u30: Conclusies door de moderatoren & vervolgstappen
- 19u30: Einde



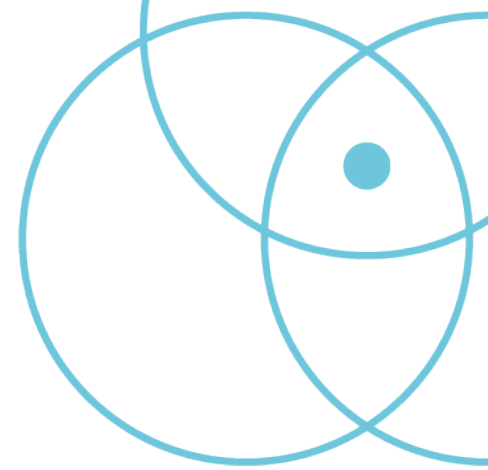
# Verlag burgerpanel Antwerpen Controle, vorming & begeleiding

Antwerpen, 7 september 2021



all for zero

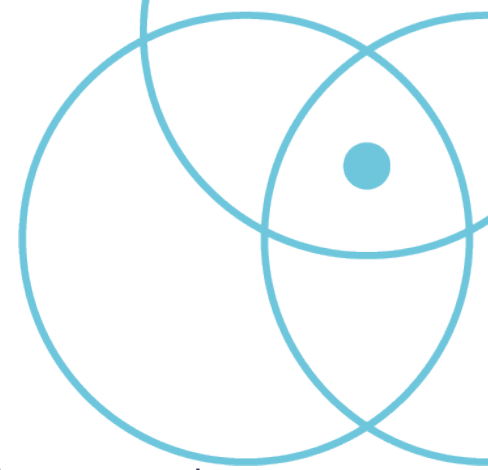
# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Het idee dat snelheid/rijden tot aan de deur een recht/vrijheid is
  - Automobilisten geven hun “verworven recht” niet graag af om niet meer tot aan de deur van een winkel te kunnen rijden, om autovrije gebieden te zien opkomen of om verminderde doorstroming te hebben
- Gedrag en respect; teveel foute verkeersmentaliteit op de weg; respect voor de zwakkere weggebruiker
  - Ongepast gedrag zorgt voor grote gevaren op de baan. Bovendien is respect vaak ver zoek, zeker voor een meer zwakke weggebruiker
- Wegcode is niet voldoende gekend bij weggebruikers
  - Fietsers kennen wegcode niet steeds → opleiding organiseren?
  - Regelmatige opfriscursussen en examens voor chauffeurs (niet louter voor vrachtwagens) om wegcode op te frissen.
- E-steps in voetgangersverkeer zorgen voor gevaarlijke situaties
- Snelheidsverschillen op het fietspad (trage fietsers, speedpedelecs, steps, bromfietsen ...)
  - Grote snelheidsverschillen zijn moeilijk voor fietsers zelf. Daarnaast kan inhalen op bv dubbele fietspaden problemen veroorzaken
- Pakkans is veel te laag, zeker van intoxicatie voor chauffeurs (alcohol/drugs)



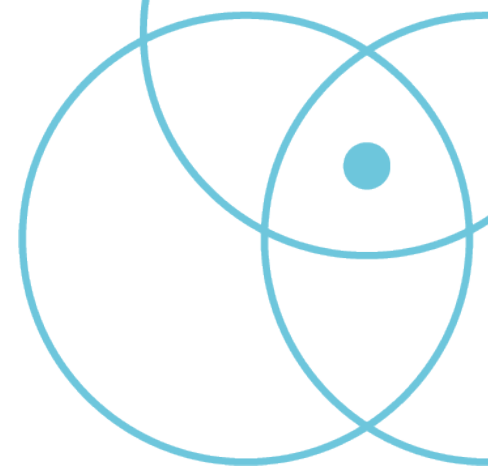
# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Tweerichtingsfietspaden zijn verwarrend voor afslaande auto's
  - Het is niet steeds duidelijk voor chauffeurs of het over een tweerichtingsfietspad gaat, waarbij dit ongevallen kan veroorzaken indien auto's afslaan en niet beide richtingen controleren
- Middenvakrijders zorgen dat andere rechts gaan inhalen , waardoor gevaarlijke situaties ontstaan
- Er zijn te grote snelheidsverschillen op de baan (zeker autosnelwegen).
  - Trajectcontroles maken snelheden meer egaal en zorgen hierdoor voor minder gevaarlijke situaties
- Leefkwaliteit is nu veelal ondergeschikt aan het verkeer.
- Fietsers hebben nu veelal angst op de weg om doodgereden te worden
- GSM-gebruik (en GPS-schermen en dergelijke) zorgen voor veel afleiding, zowel voor fietsers als automobilisten
- Verkeersinfrastructuur is veelal onaangepast en onveilig voor de huidige situaties
- Camions in steden zijn gevaarlijk voor fietsers (~dode hoek)
  - Dit geldt ook voor asociale en onveilige voertuigen in steden (bv Hummers in woonwijken)



# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Wegcodes voor verschillende weggebruikers zijn anders en verwarrend.
  - Creëer meer eenvoud en éénheid in deze wegcodes.
- De wegcodes over het hele land zouden identiek moeten zijn. Bij voorkeur zelfs over heel EU, zodat je geen vergissingen maakt en de situaties goed kan inschatten
- Sancties voor zware overtredingen worden “te laat” opgelegd: er zit teveel tijd tussen de overtreding en de veroordeling, waardoor vele andere overtredingen in tussentijd gemaakt kunnen worden.
- Verhouding tussen straf en impact van deze straf is niet steeds correct
- Geldelijke boetes zijn niet steeds rechtvaardig:
  - Rijken hebben meer geld en kopen het makkelijk af
  - Meer inzetten op taakstraffen en dergelijke: TIJD is voor iedereen evenveel waard (ongeveer)
  - Inzetten op educatieve straffen zodat mensen effectief leren uit deze straf en geen veelpleger worden
  - Veelplegers moeten heel zwaar aangepakt worden opdat het hen belemmert om het nog te blijven doen

# Ronde 2 - Probleem 1 - Rode tafel

## Probleem

- Huidige sancties zijn niet rechtvaardig: er wordt voornamelijk ingezet op financiële straffen, wat voor rijkere mensen veel minder “pijn” doet, dan voor mensen met minder geld. Hierdoor worden armere mensen harder aangepakt en kunnen rijkere mensen de straf eerder afkopen. Dit is niet rechtvaardig.
- Veelplegers worden te vaak onbestraft gelaten (of komen er met milde straffen vanaf), waardoor ze niet worden aangezet om ander gedrag te vertonen en recidive gaan vertonen.
- Straffen bevatten te weinig een educatieve component waaruit geleerd kan worden.
- Afwijkend gedrag (door alcohol en drugs, maar evenzeer door ziekte, vermoeidheid of afleiding) wordt te weinig bestraft. Mensen die afwijkend gedrag vertonen, horen niet thuis in het verkeer en zouden er meteen uitgehaald moeten worden. Er zijn echter enkel regels voor alcohol of drugs, maar niet voor ander algemeen afwijkend gedrag.

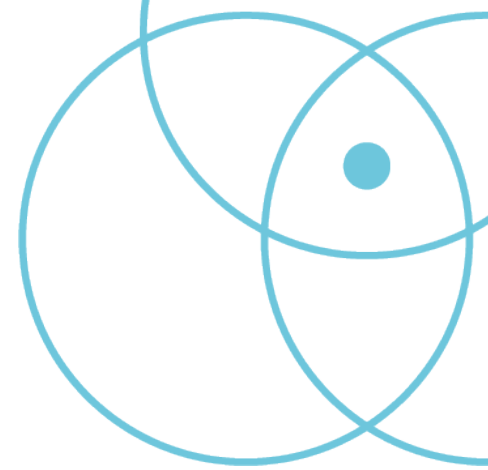
## Aanbeveling

- Pakkansen verhogen door frequentere controles
- Straffen meer insteken vanuit tijdsbesteding, zoals taakstraffen, liefst met een educatief luik. Een voorbeeld is mensen laten werken op een spoeddienst of revalidatiecentrum.
- Snellere opvolging geven aan overtredingen en sneller straffen uitspreken.

## Argumentatie

- Iedereen moet gelijk getroffen worden door de straffen die ze krijgen
- Snellere opvolging zorgt voor meer ontrading en geeft sneller aan wat de consequentie van de daden is.

# Ronde 1 - Oranje tafel



- Onvoldoende kennis van regelgeving bij ervaren chauffeurs
- Gebrek aan kennis regelgeving
- Onvoldoende inschatting risico's overtredingen
- Boetes/overtredingen worden beschouwd als pestmaatregelen en niet gericht op juiste risico's op tijd/plaats, maar eerder om iemand "te pakken"
- Onvoldoende gericht controleren in functie van risico's en teveel op bepaalde overtredingen (snelheid)
- Onvoldoende kennis regelgeving voor mensen met rijbewijs buiten EU
- Bepaalde type mensen zouden geen rijbewijs (meer) mogen krijgen
- Onvoldoende controle en afdwingbaarheid op inhouden/schorsen rijbewijs
- Zware recidivisten worden onvoldoende uit verkeer gehouden
- Onaangepaste straffen
- Ontbreken van systematische analyse van oorzaken van dodelijke ongevallen
- Onaangepaste infrastructuur
- Bedrijfswagen als verloningselement



# Ronde 2 - Probleem 1 - Oranje tafel

## Probleem

- Controle te veel gefocust op makkelijk vaststelbare overtredingen
- Onvoldoende controles in functie van risico's (volgens tijd, plaats en weersomstandigheden)
- Voorbeeld: snelheidscontrole op snelweg of bij begin van bebouwde kom ipv in centrum zelf of bij bv schoolomgeving

## Aanbeveling

- Meer gerichte controles in functie van risico/veiligheid op basis van data-analyse ongevallen
- Meer variabele, dynamische regels (bv snelheid) in functie van omstandigheden
- Controleren op risicogedrag van alle weggebruikers (oa ook fietsers en steps)

## Argumentatie

- Efficiënter en effectiever
- Beter verband tussen oorzaak en gevolg
- Beter draagvlak bij bevolking



# Ronde 2 - Probleem 2 - Oranje tafel

## Probleem

- Onvoldoende kennis van (nieuwe) verkeersregels
- Onvoldoende bewustzijn ivm risico's van bepaalde overtredingen
- Onvoldoende rijvaardigheid
- Onvoldoende effect bestraffing

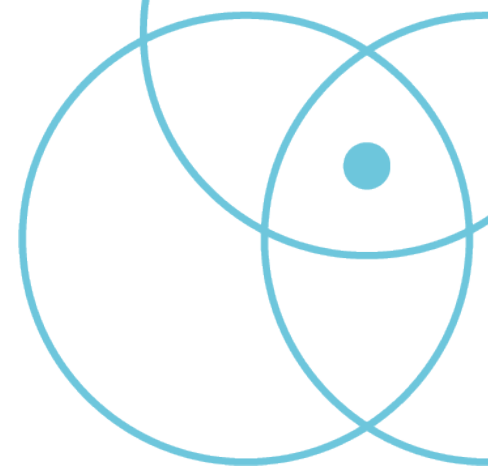
## Aanbeveling

- Afschaffen van onbeperkt rijbewijs (in tijd en/of in functie van overtredingen)
- Verplichte bijkomende opleidingen, in het bijzonder voor recidivisten
- Ook opleidingen inzake risico's en rijvaardigheid
- Meer alternatieve bestraffing mogelijk maken

## Argumentatie



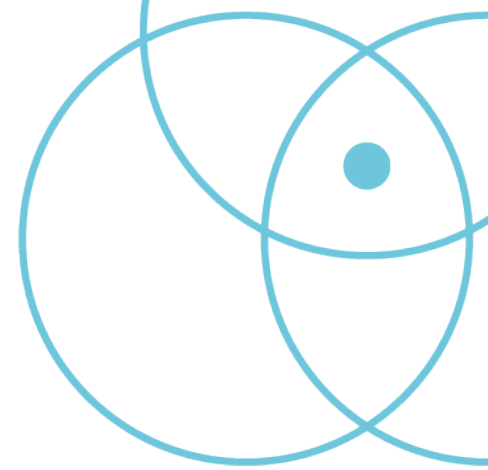
# Ronde 1 - Groene tafel: Welke problemen zijn er?



- **Overdreven snelheid**
  - Controles op snelheid in woonwijken
  - Nultolerantie
  - Strengere controle handhaving zone 30 / woonwijken
  - Snelheid in woonwijken beperken
  - Snelheidscontrole: snelheidsbegrenzer, snelheidsaanduidingen
- **Opleiding verbeteren**
  - Regelmatig verplichte opfrissing na halen rijbewijs
  - Vorming is eenmalig → mensen leren nieuwe regels niet / vergeten regels
  - Volledige fietsopleiding met logische regels voor iedereen. Fietsrijbewijs op school
- **Infrastructuur verbeteren**
  - Leesbaarheid van de weg vergroten
  - Veiligheid van fietsers verbeteren door
    - De auto en fietser van elkaar te scheiden bij meer dan 30 km/u
    - Meer ruimte te bieden aan fietsers door enkelrichtingsverkeer te maken voor gemotoriseerd verkeer
  - Zelfmoordstroken (fietsuggestiestroken) veel breder maken en de snelheid van auto's aanpassen
  - Verplicht voor groen wachten tot het kruispunt vrij is
- **Handhaving**
  - Lage pakkans. Sommige artikelen van de wegcode worden nooit gecontroleerd. → Rijbewijs met punten.
  - Controle foutparkeerders (vooral op voetpad, fietspad en zebrapad)
  - Pakkans overtredingen verhogen + straffen effectief uitvoeren
  - Boetes zijn hoog voor sommigen en laag voor anderen → Maak boetes inkomensafhankelijk zoals in Finland en Zwitserland



# Ronde 1 - Groene tafel: Welke problemen zijn er?



- **Rijden onder invloed**
  - Rijden onder invloed van alcohol
  - Rijden onder invloed van drugs en lachgas
  - Drugs- en alcoholcontroles: 0 = 0, geen discussie mogelijk
- **Betrokkenheid van kinderen verhogen**
  - Kinderen laten participeren in het verkeersveiligheidsbeleid - centraal meldpunt
  - Verkeersonveilige situaties van en naar school door kinderen laten melden (via app of geregistreerde mededeling)
- **Speed pedelecs**
  - Snelle fietsers versus gewone fietsers
  - Fietsers met een speed pedelec moeten een rijbewijs halen
- **Ongevallenanalyse**
  - Opvolging van ongevallen en ongevallen met kinderen naar de burger toe (bv. in gemeenteberichten)
  - Ongevallenanalyse: controle op gebruik van mobiel, zwarte doos, infrastructuur
- **E-steppers vertonen risicogedrag en moeten een helm dragen**
- **GSM achter het stuur**
- **Onnodig luide voertuigen**



# Ronde 2 - probleem 1 - Groene tafel

## Probleem

Er wordt vaak te snel gereden in woonwijken. Enerzijds is de toegelaten snelheid vandaag te hoog in de woonwijken en anderzijds worden de wijken als sluiproute gebruikt. Een inwoner zal in de eigen straat zich beter aan de snelheid houden dan wanneer het een sluiproute betreft. *Sommige deelnemers trachten reeds jaren om in hun wijk de snelheid te reduceren naar 30 km/u. Ze vangen hierbij bot bij de overheid omdat “maar 30% van de bestuurders te snel reed” of omdat “de witte verf zeer veel kost om dit af te dwingen”.*

## Aanbeveling

- Eenvormig alle woonwijken zone 30 maken. Uit te breiden naar de volledige bebouwde kom waar een algemene snelheidsreductie van 50 naar 30 km/u wordt aanbevolen.
- ISA (intelligent snelheidsaanpassing) verplicht implementeren in alle voertuigen.
- De wijken maximaal inrichten met doodlopende straten.
- Controles opvoeren en sancties toepassen.

## Argumentatie

- Verhoogde leesbaarheid en éénduidigheid door een algemene snelheidsreductie. Hierdoor is er ook minder budget nodig om deze snelheidsmaatregel te communiceren aan de weggebruiker.
- Door ISA wordt het onmogelijk om sneller te rijden dan 30 km/u.
- Gemotoriseerd verkeer wordt ontmoedigd waardoor er enkel plaatselijk verkeer is (dat meer de neiging heeft om zich aan de limiet te houden in de eigen wijk). Straten worden ook ‘korter’ waardoor je minder snel kan rijden.
- Pakkans en uitvoering van straffen moet omhoog in zone 30 om de mentaliteit te veranderen.







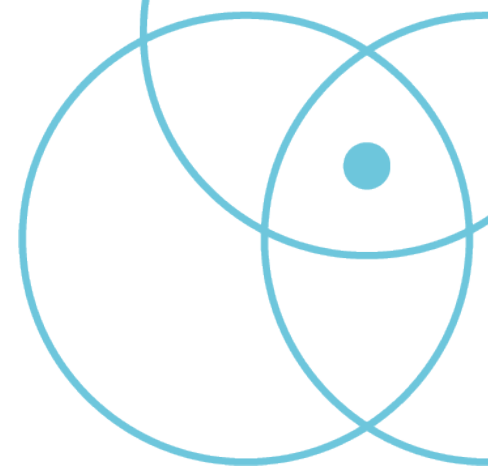
Verlag burgerpanel Brussel  
Controle, vorming & begeleiding

Brussel, 9 september 2021



all for zero

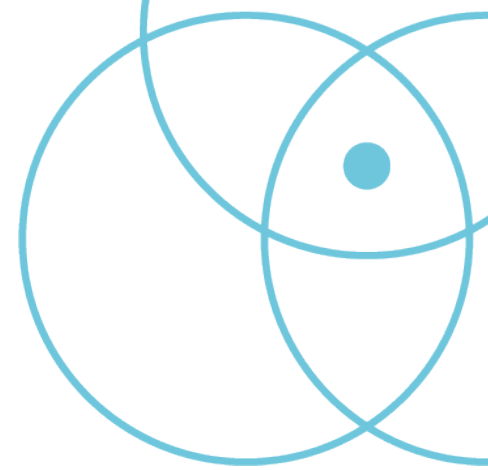
# Ronde 1 - Groene tafel: Welke problemen zijn er?



- Er is een groei in het soort nieuwe gebruikers op de weg waarvan het gebruik niet is ingekaderd. Deze nieuwe gebruikers zijn niet goed geïntegreerd in de sociale gewoonten, waardoor er een polarisatie tussen de gebruikers ontstaat.
  - Scooters, monowheel, speed pedelec, etc...
  - Hun motoren zijn krachtig EN/OF hebben een zeer snel acceleratievermogen
  - Zij bezetten de plek op de openbare weg van auto's, fietsen en voetgangers
  - Ze gebruiken de openbare weg op een totaal anarchistische wijze→ Hun "anarchistische" gebruik en het feit dat zij nieuw zijn, verergeren de spanningen met de meer traditionele gebruikers, wier rijstijl en gewoonten veel meer gereguleerd zijn.
- Er is een collectief onbewustzijn dat de rechten van de automobilist boven die van zwakkere gebruikers stelt
  - De wet van de sterkste heerst in de collectieve verbeelding
  - Er is een moeilijkheid om de rechten van niet-automobilisten te doen gelden wanneer de (on)bewuste dreiging van de automobilist aanwezig is
- Er is een onverschilligheid voor de regels zolang deze niet gesanctioneerd worden (als het niet gesanctioneerd is, maakt het niet uit, ik kan...)

# Ronde 1 - Groene tafel: Welke problemen zijn er?

- Sommige overtredingen en/of dodelijke ongevallen worden als onvermijdelijk beschouwd
  - "Iedereen rijdt toch al te hard, waarom zou ik dat dan niet doen? "
  - "We kunnen ons niet overal beperken tot 30 km/u, we moeten efficiënt rijden".
  - "Een doelstelling van nul doden is veel moeite voor iets dat praktisch onhaalbaar is.
- Bepaalde regels zijn niet gekend, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden
  - Recht van fietsers om bepaalde rode lichten te negeren
  - Recht van fietsers om midden op de rijbaan te rijden (fietsers worden ten onrechte beledigd)



# Ronde 2 - Probleem 1 - Groene tafel

## Probleem (zie beschrijving vorige slides)

**Er is een toenemend aantal nieuwe gebruikers op de weg waarvan het gebruik niet goed gedefinieerd is en die niet goed geïntegreerd zijn**

- Er is een polarisatie tussen de gebruikers
- Er zijn zones zonder rechten waar gebruikers altijd kunnen zeggen dat de regel voor hen niet duidelijk/geldig is
- Het gevaar neemt toe omdat de nieuwe toepassingen soms gevaarlijker zijn door de snelheid in combinatie met het gewicht van het voertuig

## Aanbeveling

- Reguleer het parkeren van deze voertuigen
- Een rijbewijs eisen met nieuwe categorieën die rekening houden met vermogen, acceleratievermogen en gewicht
- Een periodieke herbeoordeling van het rijbewijs opleggen
- Opleidingen geven in lagere en middelbare scholen over het gebruik van deze nieuwe type voertuigen

## Argumentatie

- Er is een gebrek aan een adequaat kader dat rekening houdt met het reële gevaar van de nieuwe gebruiksvormen
- Opleiding heeft voorrang op bestraffing omdat de problemen in wezen ontstaan omdat alles nieuw is
- De mensen die er waarschijnlijk het meest gebruik van zullen maken, behoren tot de jongere leeftijdscategorieën

# Ronde 2 - Probleem 2 - Groene tafel

## Probleem

**Een collectief onbewustzijn dat de rechten van de automobilist boven die van zwakkere gebruikers stelt**

- De sterke, onbestrafte gebruiker legt een machtsrelatie op aan de zwakke gebruiker
- Onze infrastructuur geeft prioriteit aan de vlotte toegankelijkheid voor automobilisten, en niet aan de zwakkere gebruikers
- Controlemechanismen over automobilisten zijn beperkt
- Zwakke gebruikers wordt vaak (onbewust) een schuldgevoel aangepraat en zij moeten hun toevlucht nemen tot beschermingsmiddelen (helm, lichten, armbanden, enz.)

## Aanbeveling

Versterking van het mechanisme dat voorschrijft dat de rechten van de zwakke gebruiker voorrang hebben op die van de sterke gebruiker

Geef deze rechten voorrang volgens gewicht/snelheid

- Infrastructuur bouwen die sterkere gebruikers beperkingen oplegt en zwakkere gebruikers hun tocht vergemakkelijkt

Het gebruik van nieuwe technologieën om

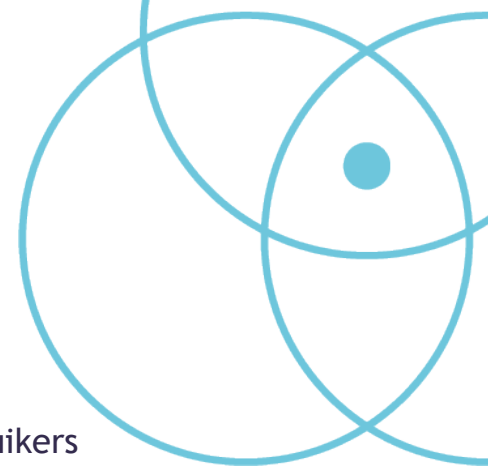
- Een doeltreffende controle op de niet-naleving van bepaalde rechten van zwakke gebruikers te bevorderen
- Via navigatiesoftware de doorgang door woonwijken te vermijden

## Argumentatie

- Bij de prioritering van de rechten van de gebruikers wordt onvoldoende rekening gehouden met de fysieke verschijnselen die menselijke en materiële schade veroorzaken (snelheid/gewicht)
- Nieuwe technologieën vergaren veel nuttige informatie die momenteel niet wordt gebruikt



# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- **Levenslang leren (11 stemmen)**
  - Er zijn rijbewijzen voor auto's, motorfietsen en vrachtwagens, maar er zijn geen rijbewijzen voor andere gebruikers
  - Gebrek aan kennis over nieuwe verkeersregels (bv. fietspad) en gebrek aan bijscholing
  - Gebrek aan verantwoordelijkheid van de zogenaamde zwakke gebruikers, die niet geregistreerd zijn
- **Doeltreffendheid van controles (7 stemmen)**
  - Veel overtredingen kunnen niet worden gecontroleerd
  - Controles meestal op dezelfde thema's (snelheid), maar niet vaak genoeg op andere overtredingen (alcohol en mobiele telefoons)
  - Gebrek aan middelen / Hoe kunnen niet-geregistreerde gebruikers worden gecontroleerd?
  - Te veel regels doden de regel: men kan zich verloren voelen bij het aantal regels
- **Onbeschoftheden (5 stemmen)**
  - Agressie/ onbeleefdheid/ egoïsme
  - Geen controle over onfatsoenlijk gedrag (bv. claxonneren, parkeren op een fietspad): straffeloosheid moedigt dit gedrag aan
- **Boetes (5 stemmen)**
  - Te lage boetes
  - Belastingvrije boetes
  - Voornamelijk financiële sanctie, waardoor er geen zware gevolgen zijn voor bevoorrechte huishoudens
- **Infrastructuur (3 stemmen)**
  - Problemen in verband met de voorzieningen
  - Voertuigen die niet geschikt zijn voor de weg (te grote/hoge auto's)
- **Regionalisering(1 stem)**
  - Geen harmonisatie op nationaal niveau schept verwarring

# Ronde 2 - Probleem 1 - Rode tafel

## Probleem

### Levenslang leren

- Verschillende kwesties met betrekking tot verschillende doelgroepen: kinderen, volwassenen, recidivisten, bestuurders met een rijbewijs of andere gebruikers
- Een vergrijzende bevolking die moeite heeft om bij te blijven (vaardigheden en kennis)
- Geen gedeelde verkeersveiligheidscultuur

## Aanbeveling

- Straf = boete + verplichte gerichte opleiding
- Invoering van het puntenrijbewijs, herstel via opleiding
- Opfrissing van theoretische opleiding (zie hieronder)
- Opleiding voor kinderen (zie hieronder)

## Argumenten

- Theoretische opleiding moet worden herhaald
  - Online opfrissing
  - Iedere 10 jaar
  - Gelimiteerde kosten
  - Financiële stimulans via verzekeraars die de premie beperken voor chauffeurs die hun opleiding op peil houden
  - Indien niet geslaagd, 6 maanden voor een nieuw examen alvorens het rijbewijs wordt ingetrokken.
- Rijbewijzen voor kinderen (in partnerschap met de regio's, geharmoniseerd op nationaal niveau)
  - Doelstelling: een gemeenschappelijke verkeersveiligheidscultuur tot stand brengen
  - Uitreiking van een formeel en officieel diploma
  - Opleiding via lokale politie, 1 dag/jaar
  - Inhoud aangepast aan de leeftijd van de kinderen, over de regels van de verschillende modi om de interacties te begrijpen



# Ronde 2 - Probleem 2 - Rode tafel

## Probleem

### Strafbare feiten die niet gecontroleerd kunnen worden

- Moeilijkheden bij het uitvoeren van controles waarvoor veel personeel nodig is (mobiele telefoons, alcohol) met verminderde budgetten
- Niet genoeg controles
- Boetes niet afschrikkend genoeg (belastingvrij, sommige huishoudens hebben genoeg vermogen)
- Fietsen niet identificeerbaar

## Aanbeveling

- Oprichting van een politiezone gewijd aan verkeersveiligheid
- Registratie van fietsen
- Technisch limiteren van de snelheid van auto's
- Evenredigheid van de boetes (gekoppeld aan inkomen + vermogen), met recuperatie via opleiding

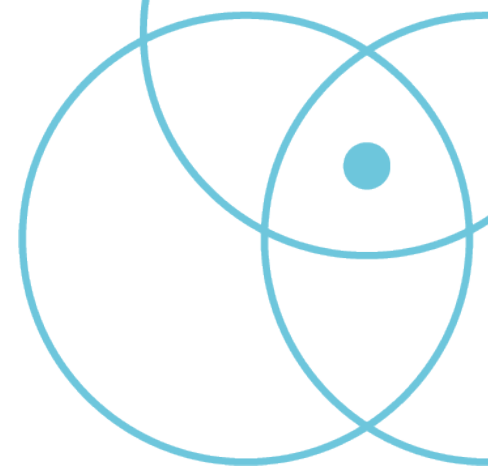
## Argumenten

- Het gebruik van nieuwe technologieën voor het uitvoeren van controles (voornamelijk op GSM gebruik en alcohol)
  - Beperkt de personeelskosten
  - Alle soorten inbreuken worden bestraft
  - Geven de bestuurder de mogelijkheid om verhaal te doen
  - Einde aan de straffeloosheid
  - Technologieën kunnen gebruikt worden in gebieden met een hoog risico: scholen, ziekenhuizen





# Ronde 1 - Gele tafel: Welke problemen zijn er?



- **Ontoereikende controles (5 stemmen)**
  - Een te repressieve aanpak
  - Een te grote discriminatie tussen de doelgroepen (vaak automobilisten) of altijd op dezelfde plaatsen
  - De snelheden zijn niet aangepast aan de realiteit en de verwachtingen van sommige burgers
  - Ook vermoeidheid zou aangepakt moeten worden
- **Ontoereikende boetes (4 stemmen)**
  - Boetes staan niet in verhouding met de veroorzaakte schade
  - De radars zijn niet aangepast aan de snelheidscontrole (zie nieuwe technologieën)
- **Ontoereikende handhaving (3 stemmen)**
- **Ontoereikende handhaving van de huidige wetgeving (meer duidelijkheid van en respect voor de verkeerswetgeving) (1 stem)**
- **Meer aandacht voor jonge bestuurders en recidivisten (1 stem)**
- **Onvoldoende opleiding voor agenten (vooral voor controles) (1 stem)**
- **Onvoldoende budget**

# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

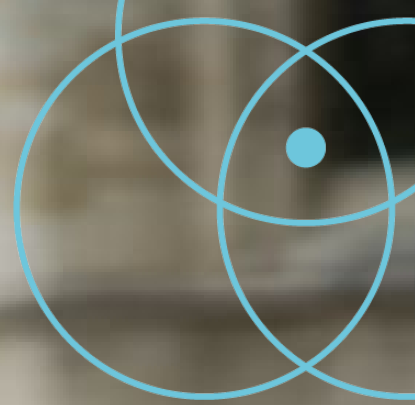
### Ontoereikende controles

- Een te repressieve aanpak
- Een te grote discriminatie tussen de doelgroepen (vaak automobilisten) of altijd op dezelfde plaatsen
- De snelheden zijn niet aangepast aan de realiteit en de verwachtingen van sommige burgers
- Ook vermoeidheid zou aangepakt moeten worden

Er werd slechts één probleem voorgesteld.

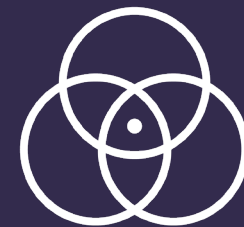
## Voorstellen en argumenten

- **De focus van de controle aanpassen**
  - Controle op fietsers en scooters
  - Focus op gevaarlijk gedrag
  - De controles toespitsen op echt gevaarlijke situaties (op basis van gegevens en geschiedenis van de plaats), en niet streven naar financiële rentabiliteit
- **Toepassen van nieuwe technologieën**
  - ISA - alle voertuigen en motorfietsen hiermee uitrusten
    - Dit zorgt voor een betere naleving van de snelheid
    - Dit maakt het rijden makkelijk en efficiënt (niet steeds de snelheid aanpassen aan veranderende verkeersborden)
    - Rem: omslachtig systeem
  - Artificiële intelligentie om snelheid te controleren op gevaarlijke plaatsen
    - Zorgt voor een betere naleving van de snelheid
    - Dit maakt het rijden makkelijk en efficiënt
  - Zwarte doos die gedrag registreert 30 seconden voor het ongeluk
    - Dit zou het mogelijk maken om de eventuele verantwoordelijkheid van de bestuurder in te roepen



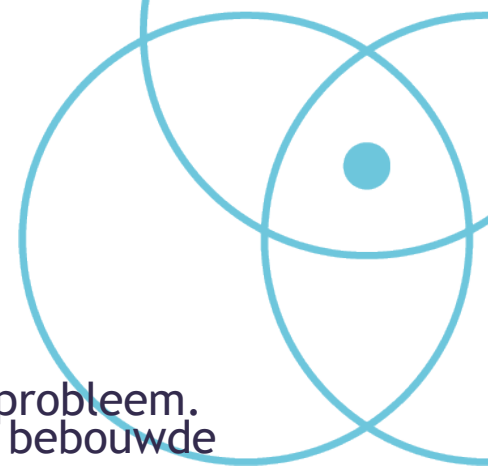
# Verlag burgerpanel Gent Risicogedrag

Gent, 16 september '21



all for zero

# Ronde 1 - Blauwe tafel: Welke problemen zijn er?



- Geen respect voor voetpad of zebrapad - auto's stoppen niet. Dit is vooral in Brussel een probleem. Wegcode moet aangepast worden aan ruimtelijke ordening. (70km/u is niet overal buiten bebouwde kom veilig)
- Meer inzicht nodig in verkeersrisico's bij alle weggebruikers. Mensen denken nu te weinig na over hun verkeersgedrag (bv. aangepaste snelheid vs max. snelheid)
- Er is te weinig rijopleiding. 1 keer is onvoldoende. Belangrijk om de kennis van de wegcode up to date te houden. Het verkeersreglement is ook te complex
- Onaangepaste snelheid (radarverklikkers moeten verboden worden, bv. ook in Waze)
- Er wordt te weinig aangeduid waar er gevaarlijke situaties zijn (onduidelijke wegmarkering)
- Geen 'pinkers' gebruiken
- Fietsen zonder verlichting en met donkere kledij
- Afleiding achter het stuur (gsm, gps, muziek...)
- Rijden onder invloed
- Agressief rijden: te weinig afstand houden (technologie, campagne als oplossing?)
- Aanpak van veelplegers: te veel tijd tussen overtreding en straf
- Centraal en dwingender beleid is nodig
- Veiligheid van kwetsbare weggebruikers

# Ronde 2 - Probleem 1 - Blauwe tafel

## Probleem

Rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicatie, lachgas,...)

Vaak is er ook een combinatie van bv. alcohol en medicatie.

Er komen nieuwe drugs (bv. lachgas) bij die nog niet traceerbaar zijn met een speekseltekst. Mensen zijn zich ook niet bewust hoelang alcohol doorwerkt in het lichaam.

Bij 50% van de zware ongevallen (letsel of overlijden) is er sprake van dronken rijden. België scoort hier beduidend slechter dan andere Europese landen.

Er gaat teveel tijd tussen uitspraak rechter en installatie alcoholslot.

## Aanbeveling

- Meer inzetten op bewustmaking (bv. tijdens rijopleiding, in samenwerking met het nachtleven, bv. VR-bril, bus aan de fuif, contacten met ouders van overleden kinderen...)
- Terugkommomenten om wegcodekennis op te frissen en intervisiemoment over verkeersveiligheid (georganiseerd ism gemeenten): leren en luisteren naar elkaar heeft meer impact
- Lage intoxicatie (x2): opleiding + test + alternatieve gedragsveranderende straf
- Hoge intoxicatie: alcoholslot en onmiddellijke inbeslagname (ook als het niet de eigen wagen is)
- Meer controles en sneller uit het verkeer halen
- Medicatie: automatische melding in software voor arts en apotheker, kleurcode op verpakking (groen - oranje - rood) om impact op rijvaardigheid te duiden
- Mensen een eigen alcoholtester geven (verkrijgbaar in de apotheek) cf. COVID zelftest.

## Argumentatie

- Boetes dragen niet bij aan het schuldbesef. Er moet meer gewerkt worden op gedragsveranderende straffen zoals opleiding, intervisie. Deze kunnen automatisch gekoppeld worden aan de overtreding zonder uitspraak van rechter.



# Ronde 2 - Probleem 2 - Blauwe tafel

## Probleem

Weggebruikers zijn meer en meer afgeleid door gsm, gps, muziek. Dit geldt zowel voor chauffeurs, fietsers als voetgangers.

Alle afleiding waardoor men zijn/haar ogen van de weg haalt is gevaarlijk (dus ook huisdier of pratende passagier).

Auto's zijn té uitgerust (grote tablet, handsfree bellen, muzikinstallatie...), waardoor men niet bezig is met de complexe handeling die autorijden eigenlijk is.

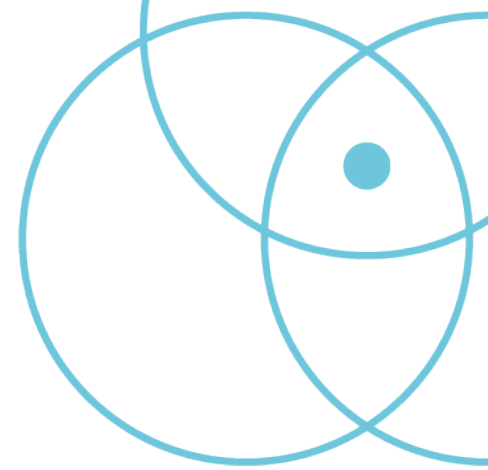
## Aanbeveling

- Sensibilisering (bv. campagne blindmeters.com (OVK), eerst gps instellen en dan pas vertrekken, impact van luide muziek op verkeersgedrag)
- Meer aandacht hieraan besteden in de rijopleiding
- Smartphonelock wanneer je in de wagen stapt:
- Dit is als optie reeds beschikbaar op smartphones, maar weinig gekend
- Noicecancelling oortjes of koptelefoon kan automatisch af als je in het verkeer komt
- 3X overtreding is opleiding volgen en test afleggen (digitaal werkt minder goed dan fysieke bijeenkomsten)
- Inzetten op technologie om overtredingen vast te stellen (cf. proefproject op LO-Antwerpen)

## Argumentatie

- Boetes dragen niet bij aan het schuldbesef en gedragsverandering. Er moet meer gewerkt worden op opvoedkundige straffen zoals opleiding, intervisie. Deze kunnen automatisch gekoppeld worden aan de overtreding zonder uitspraak van rechter.
- Overheid moet technologische innovaties aanmoedigen om automatisch afleiding weg te nemen of overtredingen vast te stellen.

# Ronde 1 - Gele tafel: Welke problemen zijn er?



- Alcohol en snelheid in het verkeer worden aangegeven als grootste risico's
- GSM gebruik (oa ook teksten) bij automobilisten, maar ook bv bij fietsers
- Machogedrag, agressie, gebrek aan hoffelijkheid
- Teveel en te complexe regels, waardoor iedereen zijn eigen normen en waarden eruit distilleert
- Bij alcohol gebruik 0,5 promille norm zorgt voor onduidelijkheid; versterkt gevoel dat rijden en drinken toch samen kan
- Geen voorrang verlenen
- Geen afstand houden
- Gevoel van straffeloosheid en onvoldoende pakkans - bijgevolg leeft gevoel dat sommige weggebruikers zich niets van aantrekken
- Sommige weggebruikers trekken zich niets aan van boetes, zolang ze kunnen blijven rijden blijven ze overtreden
- Onvoldoende gebruiksvriendelijke "slimme" systemen in voertuigen
- Teveel autoverkeer

# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

- Rijden onder invloed van alcohol
- Iedereen is erover eens dat alcohol en overdreven snelheid in het verkeer een groot risico vormen.
- Technologisch dit perfect risico perfect uitgesloten worden
- Er kan immers dankzij technologie voor dit risico (net als voor andere risico's) gezorgd worden dat dergelijke risico's niet meer genomen kunnen worden.
- Op termijn zal zelfrijdende wagen veel van deze risico's uitsluiten; in tussentijd moeten we als maatschappij zelf ingrijpen.

## Aanbeveling

- Alcoholslot verplicht invoeren in alle voertuigen voor alle bestuurders

## Argumentatie

- Technologie bestaat maar wordt vandaag onvoldoende gebruikt (alleen bij veelovertreeders)
- Door systematisch in te voeren reduceren we risico op ongevallen door alcohol in verkeer tot quasi nul
- Algemene invoering zal ervoor zorgen dat installatiekost ervan zal dalen
- Relatief beperkte kost is verantwoord door hoge maatschappelijke kost die ongevallen/slachtoffers teweegbrengen
- Besparingen die dit soort maatregelen teweegbrengen kunnen worden ingezet voor andere controlemaatregelen en sensibilisering





# Ronde 2 - Probleem 2 - Gele tafel

## Probleem

Er is een overdaad aan verkeersregels waardoor we door het bos de bomen niet meer zien.

Meer dan overtreding van bepaalde verkeersregels stelt zich een probleem met de mentaliteit waarin veel mensen zich in het verkeer gedragen, vaak vanuit een (geanonimiseerde) rol als actor in het verkeer:

- Machogedrag
- Agressiviteit
- Gebrek aan hoffelijkheid
- nonchalance

## Aanbeveling

- Hoffelijkheidsregels beter en eenvoudig definiëren
- Toezien op deze hoffelijkheidsregels en hierop toezien, aanspreken, beboeten etc.
- Verkeers- en hoffelijkheidsregels als alternatieve straffen en als programma in het onderwijs
- Bewustmakingscampagnes inzake hoffelijkheid
- Politie meer op de fiets zal helpen om dit type overtredingen vast te stellen en erop toe te zien.

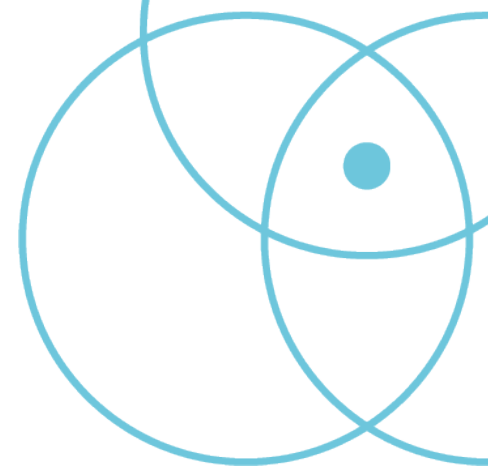
## Argumentatie

- Teveel focus op naleving verkeersregels, te weinig op mentaliteitswijziging
- Er kan beter gefocust worden op algemene houding in verkeer dan specifieke overtreding van allerlei regeltjes



# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?

- Alcohol en rijden
- Alcoholgebruik en drugsgebruik achter het stuur
- Te weinig controles op snelheid, alcohol, drugs en afleiding op GSM
- Meer snelheidscontroles
- Te veel en te snel verkeer in woonomgevingen
- Begrijpt iedereen de wegcode?
- Effectief bestraffen
- Veel breder alternatief aan straffen creëren
- Bewustwording dat risicogedrag ongelukken veroorzaakt (mentaliteitswijziging)



# Ronde 2 - Probleem 1 - Rode tafel

## Probleem

**Veel mensen rijden onder invloed.** Zowel alcohol als drugsgebruik wordt nog steeds niet gezien als een ernstige fout. De drempel om te rijden onder invloed is te laag. Mensen zijn er zich te weinig van bewust wat hun daden (drinken/druggebruik) veroorzaken.

## Aanbeveling

- Rijden onder invloed beschouwen als een correctioneel misdrijf, met strengere sancties en alternatieve sancties (dader laten helpen in revalidatiecentrum, ...), vooral voor recidiven
- Het verhogen van de objectieve/subjectieve pakkans

## Argumentatie

- Daders worden zich bewust van de gevolgen van hun acties bij het confronteren van de gevolgen.
- Sancties moeten strenger. Boetes op basis van inkomen hebben inpakt op alle lagen van de bevolking
- Het invoeren van een alcoholslot bij de eerste overtreding zal herhaling voorkomen.



# Ronde 2 - Probleem 2 - Rode tafel

## Probleem

Veel mensen rijden te snel. Het Belgisch wegennet nodigt nog te vaak uit om te snel te rijden. Mensen hebben ook de mogelijkheid om snel te rijden als hun auto dit toelaat.

## Aanbeveling

- Promoten van ISA - snelheidsbeperking in auto's
- Snelheidslimieten op het hele wegennet herfederaliseren

## Argumentatie

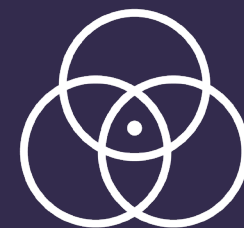
- Bij het begrenzen van de snelheid op basis van GPS-gegevens kan de wagen niet sneller rijden dan toegelaten.
- Nu heerst er onduidelijkheid over waar hoeveel gereden mag worden. Dezelfde weginrichting kan in de ene gemeente zone 30 zijn en in de andere zone 70. In heel België zou een vademecum rond snelheidslimieten gecreëerd moeten worden.





# Verlag burgerpanel Namen Risicogedrag

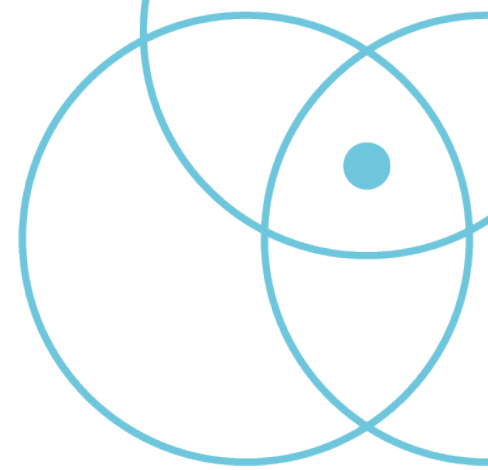
Namen, 14 september 2021



all for zero

# Ronde 1 - Gele tafel

- Een aanzienlijk deel van de gebruikers is gestresseerd. Ze vertonen agressief gedrag waarbij ze hun eigen behoeften boven die van anderen stellen
  - Verlies van beleefdheid
  - Onverschilligheid voor de gevolgen van anderen
  - De neiging om kleine beledigingen en/of overtredingen door de vingers te zien en tegelijkertijd hetzelfde gedrag bij anderen aan de kaak te stellen
- Het ontbreken van gedragsreferenties voor het gebruik van nieuwe mobiliteitsmiddelen leidt tot anarchie en de neiging zich als cowboys te gedragen
- Het blokkeren van de weg door niet-gebruikers en/of gebruikers waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan
  - Terrassen blokkeren voetpaden
  - Scooters staan overal
  - Auto's staan geparkeerd op het voetpad
  - Afval wordt op de weg gedumpt
- Afleiding
- Delinquent gedrag
  - Bewust de regels niet respecteren
  - De overheid uitdagen om de weggebruiker vast te houden
  - Bewust de alcoholconsumptie overschrijden, ervan uitgaande dat niemand er toch iets van zal weten/zeggen



# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

### Delinquent gedrag

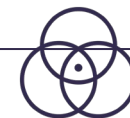
- Bewust de regels niet respecteren
- Geen of beperkte perceptie van de reële gevolgen
- Perceptie van de ernst van iemands daad beperkt zich tot de proportie van de sanctie (als de sanctie niet hoog is, dan is het niet zo ernstig)
- Gedrag past zich alleen aan door de aanwezigheid van doeltreffende controlemiddelen die voorspelbaar zijn en slechts een eenmalig effect hebben
- Het gedrag wordt beïnvloed door een culturele context:
  - Mannelijk,
  - Die waarde hecht aan alcohol en/of drugs
  - Die denkt dat de impact van snelheid verwaarloosbaar is
  - Die denkt dat de aanwezigheid van snelheidscontrole alleen maar voor het aanvullen van de staatskas is

## Aanbeveling

- Meer middelen voor controle
  - Efficiëntere controles
  - Verhogen van de perceptie dat de pakkans groter is
  - Strijden tegen technologische snuffjes die bestuurders controles doen vermijden
- Meer wettelijke verplichtingen opleggen aan de bouwsector om risico's te beperken
  - Motorklemmen
  - Alcoholslot

## Argumentaties

- De perceptie dat straffeloosheid heerst, moet worden teruggedrongen
- De fabrikanten hebben ook een verantwoordelijkheid voor de gevaarlijke onderdelen die door de kopers aangekocht kunnen worden
- De cultuur kan snel veranderen door een radicale en aanhoudende verandering



# Ronde 2 - Probleem 2 - Gele tafel

## Probleem

### Delinquent gedrag

- De perceptie van weggebruikers dat hun behoeftes voorrang hebben op die van anderen
- Verlies van empathie met andere gebruikers doordat ze elkaar niet kunnen zien
- Dehumanisering van anderen door hen te zien als een “overlast”, terwijl dit veroorzaakt wordt door het vervoersmiddel
- Het gedrag van de weggebruiker is een agressieve reactie op een actie van een andere weggebruiker. Dat verhoogt de stress voor alle weggebruikers.

## Aanbeveling

- Op regelmatige basis de theoretische kennis heropfrissen
- De opleiding laten betalen door de werkgever
- Opleidingen in de lagere en middelbare scholen
- Veralgemening van het theoretisch rijbewijs voor alle weggebruikers (behalve fietsers)
- Workshops om mensen bewust te maken van de verschillende vervoersmiddelen

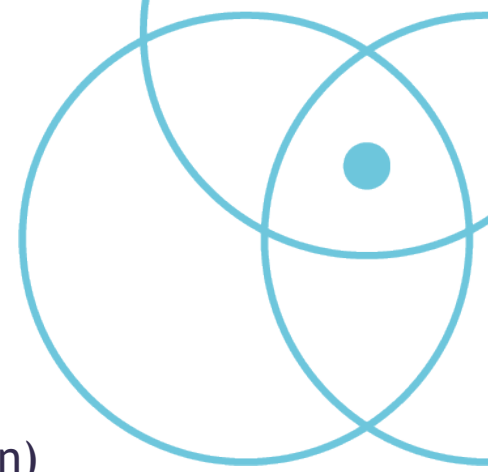
## Argumentaties

- De verkeersregels evolueren voortdurend zonder dat de gebruikers deze toepassen
- Werkgevers zijn verantwoordelijk voor de stress van hun werknemers op de weg
- Op school is iedereen gelijk, wat ervoor zorgt dat iedereen hetzelfde niveau heeft
- Gebruikers zijn zich niet altijd bewust van de ervaringen/gevoelens van andere soorten gebruikers





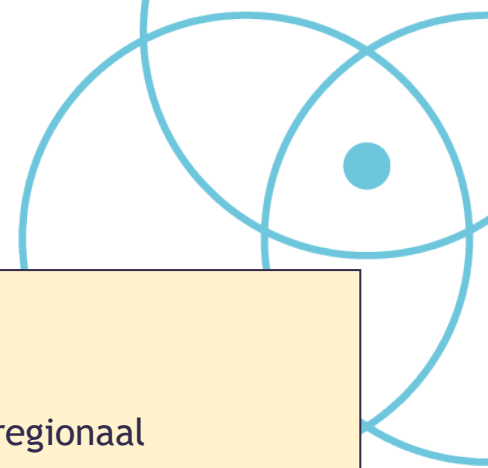
# Ronde 1 - Groene tafel: Wat zijn de problemen?



- Het niet respecteren van de snelheid (bv. afrit van de autostrade, bij werken...) (10 stemmen)
- Agressief rijgedrag (9 stemmen)
- Gebruik van gsm, handsfree kit aan of op het stuur (5 stemmen)
- Rijden onder invloed (drugs en/of alcohol) (4 stemmen)
- Fietsers en voetgangers met muziekoortjes/hoofdtelefoon (3 stemmen)
- Kinderen in de auto zonder gordel (1 stem)
- Oversteken zonder te kijken op een oversteekplaats (2 stemmen)
- Parkeren bij een oversteekplaats of op een fietspad of voetpad (3 stemmen)
- Rijden zonder voldoende verlichting (2 stemmen)
- Het niet in acht nemen van de veiligheidsafstand tot fietsers (ook op het platteland) (3 stemmen)
- De toe-eigening van voetpaden door ongeregelde vrachtwagens of tractors



# Ronde 2 - Probleem 1 - Groene tafel



## Probleem

Het niet respecteren van de snelheid bij scholen

## Aanbeveling

- Betere coördinatie tussen federaal en regionaal  
Aanpassingen zone 30:
  - Uitbreiding van de 30km zone rond de scholen
  - Verbetering van de veiligheid van oversteekplaatsen in zone 30 rond scholen (verlichting, verhoging, kleur en 3D)
  - Betere zichtbaarheid van de snelheidsborden
- Meer controle in de schoolomgeving

## Argumenten

- Scholen hebben een hoge prioriteit door het jonge publiek
- Vanwege het jonge publiek is het ook een plaats van opleiding (kinderen leren van hun eerste ervaringen)



# Ronde 2 - Probleem 1 - Groene tafel

## Probleem

Agressief gedrag

## Argumenten

- Verbeteren van kennis en vooral opfrissen van deze kennis
- Voorkeur voor ervaring en niet altijd voor kennis
- Zorg voor een beter inlevingsvermogen door mensen te dwingen in de **schoenen te staan van...**

## Aanbeveling

- Herfederalisering van de verkeersveiligheid
- voorzien in bijscholing als onderdeel van het elektronisch rijbewijs (niet alleen een administratief proces om de 10 jaar, maar ook een bijscholingsproces bij deze gelegenheid)
- De rijvaardigheidstest voor het rijbewijs uitbreiden: om een goede chauffeur te worden zou een aanvullende test moeten worden afgelegd, bestaande uit "hoe zich beter te verplaatsen in de rol van een voetganger, fietser, ....", gezien de gewenste multimodaliteit in steden.
- Maak een fiets- en voetgangerssensatiesimulator zodat bestuurders de sensatie kunnen voelen en ervaren in plaats van alleen de code te kennen. (zoals de "barrel" simulator om het belang van het dragen van een veiligheidsgordel te ervaren)



# Ronde 1 - Rode tafel: Wat zijn de problemen?



- De (Belgische) cultuur om onder invloed te mogen rijden - omgeving die consumptie aanmoedigt → Bacardi-avond, "bier"-parasol,... + minimalisering van het gebruik van softdrugs. Gevoel van beperkt risico bij lage doses...
- Ongepaste en vaak buitensporige snelheden → Een gevoel van zekerheid/veiligheid en het nemen van risico's (sensaties)
- Afleiding - onoplettendheid (niet helemaal op de weg gericht, bv. naar een serie kijken terwijl je op de snelweg rijdt)
- Gebrek aan kennis over andere gebruikers en situaties → Stress en agressiviteit bij het ontdekken/ondernemen (te weinig gezelligheid)
- Geen kennis voer andere gebruikers/hun ervaringen + niet op de hoogte van alles wat zich ontwikkelt en evolueert → Te veel "oudere" "mono-users" (licentie + 10 jaar)
- Geen echte controle over het voertuig, zijn capaciteiten, zijn functies, zijn reacties (remweg) - Onvoldoende gebruik van de richtingaanwijzer, gebrek aan anticipatie
- Infrastructuur die hoge snelheden « toelaten/aanmoedigen »
- Fietsers die tegen de rijrichting in op een fietspad rijden
- **We moeten onze (stads)centra herbekijken zodat er meer ruimte komt voor actieve mobiliteit all for zero (Mechelen, Leuven...)**



# Ronde 2 - Probleem 1 - Rode tafel

## Probleem

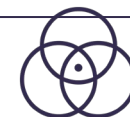
- Chauffeurs met rijbewijs B die niet vertrouwd zijn met andere vervoerswijzen en hun rijbewijs niet up-to-date hebben
  - Zij hebben meer moeite om zich in te leven/voorrang te geven/te anticiperen op het gedrag van andere gebruikers
  - Zij zijn niet op de hoogte van veranderingen in de regels/wetten
- Niemand wordt verondersteld de WET te negeren...

## Aanbeveling

- Neem fietsen en actieve vervoersmiddelen op in het theoretisch rijbewijs- in plaats van op de weg...
- Oefeningen en ervaringen (2\*1/2 dag) van andere vervoerswijzen (fiets, scooter, step) opnemen
- Maak werkgevers verantwoordelijk voor frequente (om de 5 jaar?) bijscholing (code en andere gebruikers) van voertuiggebruikers (bedrijf, functie (B-rijbewijs))

## Argumenten

- Leren om anders dan te voet op de weg te zijn zou op school moeten beginnen (burgerschap?). Bewust worden van de weg, de code, het samenleven en de noties van "andere" realiteiten (remweg (van de tram), (on)zichtbaarheid in het donker van zwakke gebruikers...)
- Overwegen om via partnerschappen (Cambio, Villo...) toe te staan? Ervaring met andere vervoerswijzen dan de auto (de ervaring aanvullen voor degenen die een rijbewijs B willen) + aanhangwagens/caravans - dode hoek vrachtwagens...
- Autogebruik lijkt inherent te zijn aan veel beroepsactiviteiten. Net als vrachtwagenchauffeurs, moet men permanente opleiding invoeren voor alle werknemers die de auto (intensief) gebruiken zodat zij op de hoogte zijn van wijzigingen in de code en van andere/nieuwe gebruikers
  - OUT of BOX : Verbod op het gebruik van (elektrische)/(zelfbediening)scooters totdat de regels/wetgeving zijn verduidelijkt/vereenvoudigd en er passende sanctie-/vervolgingsinstrumenten zijn ingevoerd



# Ronde 2 - Probleem 2 - Rode tafel

## Probleem

- Rijden onder invloed is aanvaardbaar
- (Belgische) drinkcultuur (en drugs) = Sponsor - Hypocrieten?
- Bacardi / Sport Jupiler jeugdfest
- Rijden en de staat van de weg
- Recidivisten - insolvent/ onleefbaar

## Aanbeveling

- Op weg naar nultolerantie - Abtinent of niet
- Meer controle/druk op alle soorten weggebruikers
- De consumptiecultuur in evenementen in vraag stellen/veranderen...
- Alcoholock? Wie betaalt voor wat?
- Niet mogelijk maken (subsidiare sancties) om te betalen om de gevolgen niet te hoeven dragen (alternatieve sancties)

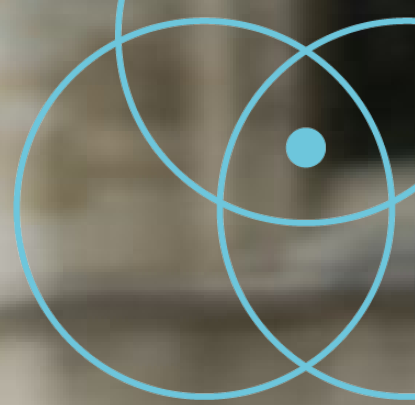
## Argumentaties

- Rijden onder invloed moet ethisch onaanvaardbaar worden voor alle vormen van vervoer.
- Nee betekent nee, nultolerantie (en onmiddellijke sancties)
- Een maatschappelijke uitdaging voor organisatoren van evenementen en cultuur

*Hoe is het aanvaardbaar om mensen in een tent vol alcoholische dranken te verzamelen en verbaasd te zijn dat ze drinken en rijden...*

- Het is duur, maar dat zijn de gevolgen van drinken en rijden ook... onverzekerde/ongelukkige drinkers? Koppel ze meer aan hun gevolgen.
- Vermenigvuldig de plaatsen van uitvoering voor alternatieve straffen en confronteer de "verantwoordelijken" meer met de slachtoffers... Een geldboete mag geen vervanging zijn van de confrontatie met de gevolgen.

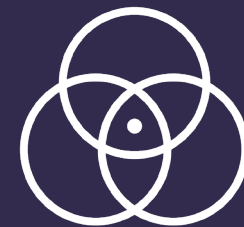




# Verlag burgerpanel Leuven

## Samen op (de) weg

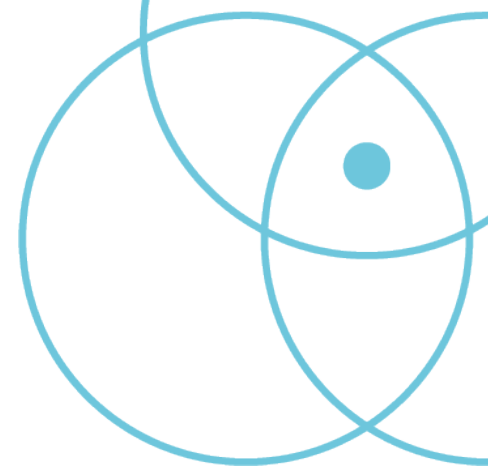
21 september '21



all for zero

# Ronde 1 - Groene tafel: Welke problemen zijn er?

- Chaotische drukte aan de schoolpoort bij de start en bij het einde van de schooldag
- Gebrekkige/te weinig verkeerslessen op school
- Beperkte kennis van het verkeersreglement bij alle weggebruikers
- Te veel afleidende verkeerssignalisatie
- Veel onduidelijkheid op rotondes voor voertuigen, fietsers en voetgangers
- Gebrekkige kwaliteit van de infrastructuur voor alle soorten weggebruikers
- Veel onveilige en ongescheiden fiets- en voetpaden
- Gebrek aan consequente menging of scheiding tussen verschillende weggebruikers
- Bij drukte op fietspad wordt vaak snelheid niet aangepast
- Risico inschatting bij alle weggebruikers is te slecht





# Ronde 2 - Probleem 1 - Groene tafel

## Probleem

### **Gebrekkige kennis van het verkeersreglement en de verkeersregelgeving.**

Alle soorten weggebruikers hebben vaak een gebrekkige kennis van het verkeersreglement. Ook nieuwe concepten zoals fietsstraten zijn vaak nog onbekend bij de doorsnee weggebruiker.

## Aanbeveling

- Regelmatige bijscholing en testen van de verkeersreglementering (bv. elke 10 jaar bij de vernieuwing van het rijbewijs gebruiker nieuwe testen laten afleggen).
- Meer campagnevoering ter opfrissing van het verkeersreglement/bij het invoeren van nieuwe concepten (bv. door reclameblokken op prime time TV).
- Verkeerskennisattest voor fietsers vanaf jonge leeftijd (met ondersteuning en medewerking van het onderwijs).

## Argumentatie

- Verfrissen van het verkeersreglement zal bijdragen aan veiligere verkeerssituaties en risico inschatting.

# Ronde 2 - Probleem 2 - Groene tafel

## Probleem

Er is veel **onduidelijke infrastructuur en signalisatie**.

Veel onveilige verkeerssituaties zijn het gevolg van onduidelijke of ondermaatse infrastructuur. De kwaliteit van de materialen/wegdek veroorzaken ongevallen. Ook onduidelijke scheidingen tussen fiets- en voetpaden en de rijbaan zijn vaak de oorzaak van verkeersongevallen.

## Aanbeveling

- Een onderscheid maken tussen de wegmarkering in verschillende snelheidszones (zone 30 is 1 lijn, zone 50 is 2 parallelle lijnen).
- Een duidelijk vademecum rond weginrichting opstellen dat geldt voor heel België.
- De verschillende staatsstructuren herbekijken om verkeersveiligheid te verbeteren.

## Argumentatie

- Bij een betere kwaliteit van de infrastructuur zal automatisch het verkeer ook veiliger worden.

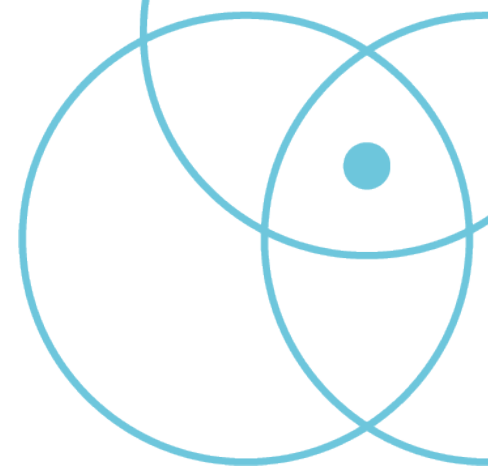


# Ronde 1 - Gele tafel: Welke problemen zijn er?

- Conflictvrije kruispunten - slimme verkeerslichten, zoals in NL (kort groen en kort rood - geen problemen met doorstroom)
- Fietsstraten: veralgemening buiten de hoofdverkeersassen
- Fietsostrades: duidelijkere regelgeving (bv. voetgangers?)
- Ontbrekende en slechte fietsinfrastructuur
- Verbod van pick-up trucks in stedelijke omgeving
- Bromfiets: verbod op fietspaden
- Aandacht voor oversteekinfrastructuur in zone 30
- Wettelijk kader voor geluidssignalisatie aan verkeerslichten (geen langdurige aanvraagprocedures meer - 3 jaar?!)



# Ronde 1 - Gele tafel: Welke problemen zijn er?



- Opfrissing van rijopleiding is nodig. Rijbewijs Bis
- Verkeersinfrastructuur aanpassen aan gemengd verkeer: duidelijker maken wie waar een plaats heeft
- Indirecte verkeersslachtoffers (t.g.v. giftige uitstoot, stress door files) worden vergeten en het aantal is in stijgende lijn. Verlaging van de snelheid heeft negatieve impact op de luchtkwaliteit
- Meer aangename en veilige wandel- en fietsroutes door overkapping van straten cf. Maastricht.
- Betere aanbod OV in landelijke gebieden zodanig dat je minder gedwongen wordt om de auto te nemen
- Minder wegversmallingen om snelheid te minderen, want is gevaarlijk. Werken met radarcontrole
- Eenduidige toepassing van verkeersborden - problematische plaatsing van verkeersborden (niet zichtbaar) - teveel verkeersborden waardoor je afgeleid bent
- Betere leesbaarheid van de wegcode

# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

Om gemengd verkeer beter te organiseren, moet **de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de wegcode verbeteren.**

Bv.

- Zee van verkeersborden
- Overall andere regels i.v.m. snelheidslimieten (30,50,70, 90, 120 km/u)
- Ingewikkelde kruispunten

## Aanbeveling

- Federale overheid moet nieuwe technologische toepassingen die de leesbaarheid van het verkeer kunnen verbeteren zoveel mogelijk stimuleren. Er moeten bv. standaarden gemaakt worden om eenduidig te communiceren over de circulatie van het verkeer.
- Er moet opnieuw uniformiteit in de regelgeving worden aangebracht (bevoegdheden zijn te versnipperd). Nood aan een Europees kader. 1 vademecum voor heel België
- Actualisatie van het verkeersreglement: screenen op leesbaarheid en overbodige en onlogische regels eruit halen. Bv. zone 30 is een belangrijk deel van de openbare ruimte, maar het verkeersbord is het kleinste?!

## Argumentatie

- De versnippering van bevoegdheden leidt tot versnippering in de openbare ruimte en tot onduidelijke en onveilige situaties.



# Ronde 2 - Probleem 2 - Gele tafel

## Probleem

**Deelname aan het verkeer voor slechtzienden en slechthorenden is te moeilijk:**

- Aanvraagprocedure voor geluidssignalisatie aan verkeerslichten is te omslachtig en duurt veel te lang
- Vaak onduidelijk voor slechtzienden op welke knop er gedrukt moet worden
- Afschaffen van voetpaden en zebrapaden in voetgangerszones is problematisch want blindgeleide honden oriënteren zich op zebrapaden + het is bijzonder moeilijk om je te bewegen in gemengd verkeer

## Aanbeveling

- In de wegcode voorzien dat verkeerslichten standaard uitgerust dienen te worden met geluidssignalisatie cf. geluidsbakens in FR en UK
- Technologie inzetten (bv. tag aan sleutelbos of via gsm) die de ratelklikker automatisch activeert zonder dat je moet drukken
- Toegankelijkheidstoets verplichten, niet enkel richtlijnen geven. Nieuwe regelgeving afdrukken bij belangengroepen.
- Opnieuw zebrapaden voorzien in zone 30 of voetgangerszone
- Blijvende aandacht voor goede voetgangersinfrastructuur

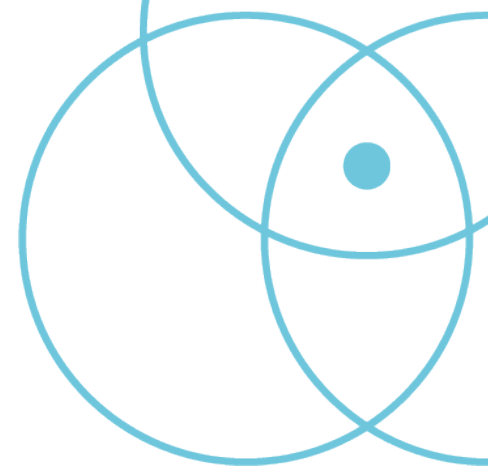
## Argumentatie

- Gelijke behandeling van mensen met én zonder beperking: zij hebben ook recht op een veilige deelname aan het verkeer.
- Veiligheid zou niet afhankelijk mogen zijn van aanvraagprocedure, maar standaard geregeld moeten zijn.



# Ronde 1 - Gele tafel: Welke problemen zijn er?

- Zware recidivisten die blijven rijden zonder rijbewijs
- Onaangepaste snelheid in autoverkeer en van speedelecs
- Onvoldoende (actuele) kennis van de wegcode
- Mensen kennen de regels wel maar passen ze niet toe omdat ze veiligheidsrisico voor zichzelf en/of anderen laag inschatten
- Geen of onvoldoende conflictvrije kruispunten en -wegen
- Onvoldoende gebruik van nieuwe technologieën (bijvoorbeeld snelheidsremmen)
- Onvoldoende gebruik van nieuwe technologieën in de rijopleiding (bijvoorbeeld virtual reality)
- Slechte inrichting van voertuigen (oa dode hoek vrachtwagen is vermijdbaar)
- Agressief rijgedrag
- Vrachtwagens in de kernen
- Fietser zonder helm en fluovestje zijn onvoldoende zichtbaar en -beschermd
- Onaangepaste infrastructuur
- Onvoldoende afscherming van fietsers van autoverkeer



# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

- Zware recidivisten zouden van de baan moeten kunnen worden gehouden
- Zware recidivisten slagen erin om ondanks sancties (bv intrekking rijbewijs) toch nog zich in verkeer te bewegen
- Het betreft een maatschappelijk probleem qua houding/instelling
- Onvoldoende opvolging door Justitie

## Aanbeveling

- Invoering van rijbewijs met punten en graduele bestraffing
- Invoering van “rijbewijsslot” naar analogie met het alcoholslot
- Hardere, alternatieve bestraffing (in beslagname van voertuig, verbod tot inschrijving van een voertuig, etc.)
- Verhogen van pakkans door inzet van ANPR camera's voor vaststellingen van verkeersovertredingen
- Strafuitvoering veel sneller na vaststelling van overtreding

## Argumentatie

- Zware recidivisten moeten effectiever van de baan kunnen worden gehouden zodat ze geen gevaar niet meer vormen voor de maatschappij
- Technologische oplossing om hen het rijden onmogelijk te maken





# Ronde 2 - Probleem 2 - Gele tafel

## Probleem

- Gebrekkige kennis van de wegcode
- Gebrekkige toepassing van de wegcode
- Te complexe wegcode
- Voortdurende wijzigingen in de wegcode

## Aanbeveling

- Geldigheid van rijbewijs beperken in de tijd
- Invoeren van opfrissingscursus en -examen
- Vereenvoudiging van de wegcode

## Argumentatie

- Kennis van wegcode verbeteren
- Actuele kennis van wegcode verzekeren
- Door vereenvoudiging ervoor zorgen dat beter gerespecteerd wordt



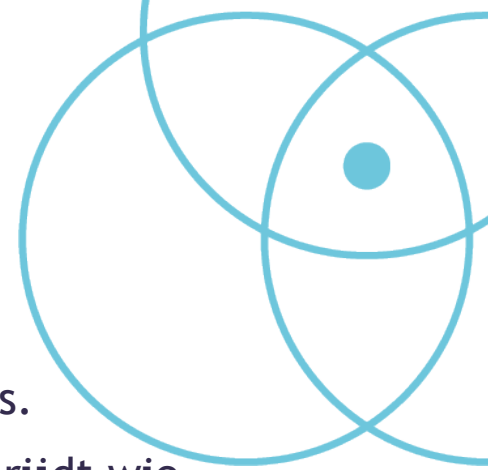
# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Kruispunten, zeker in de buurt van scholen, zijn te weinig conflictvrij + Bij gemengd verkeer is het de zwakkere, of actievere, weggebruiker die veelal slachtoffer wordt
- Woon-werkverkeer is de grootste oorzaak van arbeidsongevallen en ligt het minst in de invloedssfeer van bedrijven om in te perken
- Mobiliteit is geen divers verhaal. Het wordt vooral bepaald door witte oudere mannen en te weinig door vrouwen, mensen met kleur, mensen met een beperking en dergelijke meer. Er moet meer ingezet worden op het verkrijgen van inspraak van een divers publiek, want nu is het niet representatief.
- Het voetpad, de stoep en het zebrapad moeten gevrijwaard blijven voor voetgangers, buggy's en rolstoelen. Fietsen, steps en auto's horen hier niet te parkeren.
- Zwakkere weggebruikers hebben geen voorrang
- Er wordt teveel gefocust op enforcement en education, maar er moet meer aandacht zijn voor de engineering
- Gebruikte terminologie in media is niet correct: bv crash vs ongeval, auto rijdt man doodt ...
- Huidige wegcode houdt geen rekening met het massaverschil tussen verschillende modi (fiets, auto, bus ...). Er moet meer aandacht worden besteed aan massa in plaats van louter aan snelheid. Een fiets die te snel rijdt heeft een helemaal ander effect dan een bus of auto.



# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Te weinig kennis bij automobilisten over de risico's en gevolgen van hun snelheid en acties.
- Te weinig data beschikbaar en data vaak onvolledig omtrent ongevallen en oorzaken (wie rijdt wie dood?)
- Achterhaalde regelgeving: niet alle fietsers zijn gebruikers van rijwielen en niet alle fietsers kunnen zomaar afstappen (bv handbikes)
- Oversteekplaatsen voor fietsers verdwijnen steeds meer, maar moeten net beter beveiligd worden, maar fietsers moeten ook leren dat zeer geen voorrang hebben. Verkeerslichten voor fietsers zouden ook aan de overzijde van de weg moeten komen;
- Slechte fietsinfrastructuur: moet gescheiden zijn en de staat van de paden is verschrikkelijk en hierdoor vaak onberijdbaar
- Een openbare weg is om zicht te verplaatsen en niet om te parkeren □ door parkeerplaatsen verdwijnt veel ruimte voor andere weggebruikers
- 66% ongevallen met overstekende voetgangers gebeurd wanneer ze door groen wandelen □ laten oversteken door het rood?
- Fietsers rijden nu helemaal rechts, terwijl dit niet de meest veilige plaats is voor hen.



# Ronde 1 - Rode tafel: Welke problemen zijn er?



- Buiten bebouwde kom, in landelijke omgevingen en op smalle geasfalteerde wegen worden wegen vaak gebruikt als short-cuts aan hoge snelheid. Fietsers en voetgangers horen hier alle ruimte te hebben, dus snelheid beperken tot bv 30
- Gedrag op de weg is te asociaal en er is geen wederzijds respect meer tussen verschillende modi
- Zichtbaarheid vanuit auto's en vrachtwagens is vaak te beperkt
- Fluohesjes verplichten voor fietsers/voetgangers in het donker. Hier zijn ook vele mensen tegen omdat dit automobilisten conditioneert dat ze minder moeten opletten.
- Fiscale regelgeving stuurt te veel aan op autogebruik i.p.v. STOP-principe.



# Ronde 2 - Probleem 1 - Rode tafel

## Probleem

Fiscaliteit stuurt momenteel enorm aan op autogebruik, maar moet meer sturen richting het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en privévervoer). Door de voordelige fiscaliteit voor het gebruik/bezit van een wagen (bv bedrijfswagens) worden mensen genudged om het autogebruik niet in vraag te stellen en wordt de auto bijna als default gekozen om een verplaatsing aan te gaan.

## Aanbeveling

- Salariswagens afschaffen
- Werkelijke bedrijfswagens zo veel als mogelijk elektrificeren/vergroenen. Hier gaat het over wagens die noodzakelijk zijn om het beroep uit te oefenen en niet louter dienen voor woon-werkverkeer. Daarnaast gaat het ook over auto's die nu onterecht als "lichte vracht" worden geclassificeerd, hoewel deze niet met dergelijke doeleinden worden gebruikt.
- Maximaal inzetten op de verdere uitrol van het mobiliteitsbudget bij bedrijven
- Externe kosten (externalities zoals gezondheidsvoordelen van fietsen of meer astma door uitlaatgassen) in rekening brengen bij de mobiliteitskeuze

## Argumentatie

1. De auto mag niet langer de automatische reflex zijn
2. Reflex van mensen verleggen naar STO(P)



# Ronde 2 - Probleem 2 - Rode tafel

## Probleem

Er is te weinig data beschikbaar omtrent verkeersongevallen waardoor analyses niet correct/volledig zijn. Bovendien worden niet genoeg gegevens verzameld waardoor er eveneens witte vlekken zijn binnen de bestaande data.

## Aanbeveling

- Politierapporteringen moeten gestandaardiseerd worden en uitgebreid met meer te verzamelen gegevens.
- Meer terugkoppeling voorzien naar politie zodat zij correcte informatie aan burgers kunnen geven.
- Alle data moet op 1 platform beschikbaar zijn. Hier kunnen gegevens van politierapporten, verzekeringsmaatschappijen en dergelijke meer gecombineerd worden.
- Alle data moet openbaar beschikbaar zijn voor alle burgers.

## Argumentatie

1. Meten = weten.
2. Kantekening: Data is ook maar data. Het is niet zaligmakend en moet steeds in de juiste context geplaatst worden. “Als je data lang genoeg martelt, bekend ze alles.”





# Verslag burgerpanel Luik Samen op (de) weg

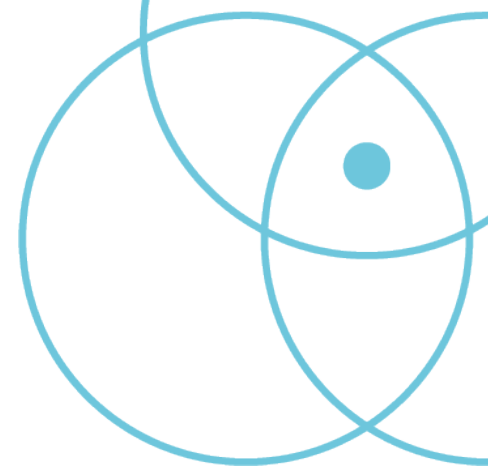
Luik, 23 september 2021



all for zero

# Ronde 1 - Blauwe tafel: Welke problemen zijn er?

- (Te) veel vervoersmiddelen op de weg
  - Voetgangers
  - Skateboarders en rolschaatsers
  - Eenwielers
  - Scooters (elektrisch en mechanisch)
  - Fietsers en fietsbakken (elektrisch en mechanisch)
  - Motorfietsen en bromfietsen (met of zonder zijbak)
  - Auto
  - Camionettes en Vrachtwagens
  - Ruiters en paard en kar
  - Rolstoelen
  - Openbaar vervoer: bus, tram, metro, trein
- Wegcode
  - Te veel gericht op autobestuurders, en te weinig op andere vervoersmiddelen
- Buitensporige toename van het aantal wagens
  - Opkomst van de elektrische auto
- Een sterk gevoel van onveiligheid bij het gebruik van “zachtere” vervoersmiddelen
  - Te veel focus op de auto
  - Slechte verlichting op bepaalde plaatsen





# Ronde 2 - Probleem 1 - Blauwe tafel

## Probleem

- De wegcode is niet goed bekend bij de gebruikers en is zeer ingewikkeld
- De auto is niet langer het enige vervoermiddel
- Het aantal vervoermiddelen is belangrijk (zie vorige dia)

### → Gevolgen:

- Agressie en gebrek aan respect tussen gebruikers
- Slechte indeling van het weggebruik

## Argumenten

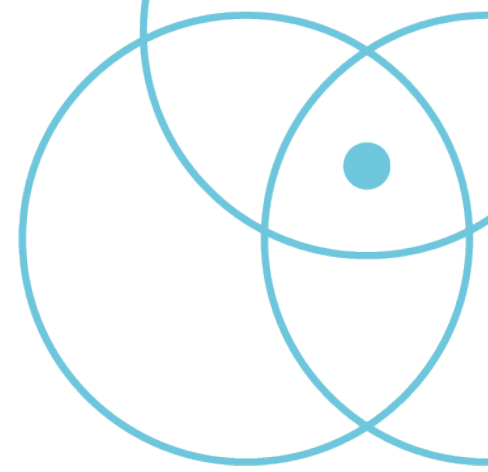
- Meer nood aan kennis over de regels en procedures van elk vervoermiddel
- Meer kennis over de plaats van elk vervoermiddel in de openbare ruimte
- De wegcode voor gebruikers moet worden bijgewerkt
- Behoefte aan meer inclusiviteit!

→ Waarom niet de weg delen met iedereen in plaats van één weg per vervoermiddel te maken

## Aanbeveling

- Herziening van de inhoud van de verkeersregels: vereenvoudigen en opnemen van nieuwe vervoersmiddelen (bv. scooters) om juridische leemten te voorkomen
- Sanctie/repressie: de intrekking van het rijbewijs en de boetes aanvullen met of vervangen door een opfriscursus over de verkeersregels en/of dienstverlening aan de gemeenschap op het gebied van wegen en mobiliteit
- Terug naar een burgerdienst van enkele dagen/jaar (voor 20- tot 25-jarigen) -> Burgerschapsvorming met info over het delen van de weg en de wegcode (cf. Frankrijk)
- Informatiecapsule: "de plaats van elk vervoermiddel in de openbare ruimte" (fun en trash)
- Nudge-campagne: zie fun theory
- Regionale vaardigheden
  - Opfriscursus voor het rijbewijs (jaarlijks of tweejaarlijks)
  - Module verkeersregels in cursussen schoolburgerschap voor lagere en middelbare scholen

# Ronde 1- Gele tafel: Wat zijn de problemen?



- Niet-naleving van snelheidsbeperkingen bij het passeren van dorpen (7 stemmen)
- Polarisatie van vervoersmiddelen (focus op de fouten van andere vervoersmiddelen) (6 stemmen)
- Gebrek aan straffen bij niet-naleving (7 stemmen)
- Onwetendheid van artikel 7 van het verdrag, waarin wordt gepleit voor het voorzichtigheidsbeginsel (5 stemmen)
- Niet genoeg handhaving (2 stemmen)
- Agressie op de weg (2 stemmen)
- Onvoldoende zichtbaarheid van fietsers (2 stemmen)

# Ronde 2 - Probleem 1 - Gele tafel

## Probleem

Niet-naleving van snelheidsbeperkingen bij het passeren van dorpen

## Argumenten

- Doe het vanuit verschillende invalshoeken, want de samenleving is cruciaal en geen enkele maatregel kan dat op zichzelf bereiken

## Aanbeveling

- Verbetering van het rijexamen met rollenspel oefeningen zodat je je in andermans schoenen kunt plaatsen
- Invoering van het rijbewijs met punten
- Invoering van een verplichting om het rijbewijs opnieuw te halen om zo kennis op te frissen en nieuwe ontwikkelingen te leren kennen
- Integratie van het STOP-beginsel in de verkeersregels
- Introductie van ISA-technologie
- Correctie van recidivisten
- Bevordering van het gebruik van flitspalen tussen de in- en uitgang van dorpen op regionaal niveau
- Invoering van een uur van herwaardering van het rijbewijs om zo de mensen eraan te herinneren dat het vooral voor een beter leven samen is
- Strijd tegen de ongebreideldheid van voertuigen (auto's en elektrische fietsen)
- De EU wijzen op het belang van een wetgeving ter vermindering van de afmetingen en het gewicht van voertuigen



# Ronde 2 - Probleem 2 - Gele tafel

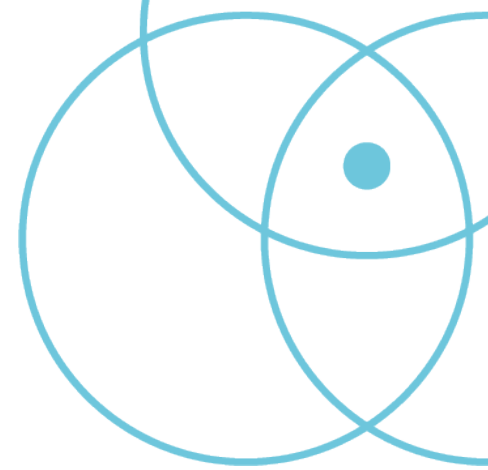
## Probleem

Polarisatie van weggebruikers (scheiding tussen automobilisten en fietsers, terwijl we tegenwoordig allemaal multimodale gebruikers zijn)

## Aanbeveling

- De herfederalisering van de verkeersveiligheid (het wordt onaanvaardbaar om burgerpanels op regionaal, federaal, enz. niveau te hebben) → Is niet doeltreffend en mist een nationale of zelfs Europese thematiek
- Een “mijn leven als een andere weggebruiker” invoeren (waarbij men zich concreet kan voorstellen wat het betekent om vrachtwagenchauffeur te zijn en een voetganger of fietser in zijn dode hoek te hebben), waarbij de nadruk ligt op de ervaring
- Een objectieve kijk op ongevallen verkrijgen door middel van camera's, niet op basis van ongevalsrapporten
- De wegcode opnieuw betoveren → De wegcode maakt een betere samenleving mogelijk, het zijn niet alleen regels die losstaan van de oorspronkelijke betekenis
- Lobby op regionaal niveau voor:
  - Positieve publiciteitscampagnes over samen op de weg
  - Opleiding "hoe gebruik te maken van vervoer/hoe een goede fietser te zijn", vanaf een jonge leeftijd
  - Versterking van de buurtpolitie met het oog op bewustmaking

# Ronde 1 - Groene tafel: Wat zijn de problemen?



- Nieuwe vervoersmiddelen die het gevaar op de weg vergroten
- Ongeoorloofde inbreuk op de rijweg
  - Het parkeren van alle soorten voertuigen op de weg, wat voor gevaarlijke situaties zorgt
  - De overschrijding van de theoretisch voor de weggebruiker gereserveerde ruimte
- De voorrang van de personenauto in cultuur en infrastructuur
  - Groot deel van de openbare ruimte is bestemd voor autoverkeer
  - De neiging van de auto om het verkeer te domineren, ondanks een steeds toenemend aantal nieuwe gebruikers
  - Neiging om "adaptief" gedrag op te leggen aan zwakke gebruikers
- Infrastructuren die het onmogelijk maken om de verkeersregels daadwerkelijk na te leven en gebruikers aanzetten tot inbreuken
  - Fietspaden te smal
  - Witte lijnen onmogelijk te respecteren...
- De onzichtbaarheid van bepaalde infrastructuren, waardoor zij voor de gebruikers niet meer bruikbaar zijn
  - Gebrek aan duidelijke bewegwijzering
  - Verzadiging van ruimten waarin de basisprincipes van het verkeer moeilijk naar de letter kunnen worden toegepast
  - Plaatsing van borden die niet tijdig op voorhand kunnen worden gezien



# Ronde 2 - Probleem 1 -Groene tafel

## Probleem

Nieuwe vervoersmiddelen waarvan het gebruik ervan het gevaar op de weg vergroot

- Vervoersmiddelen waarvan het gebruik dodelijk kan zijn voor de gebruiker en/of andere weggebruikers
- Theoretische snelheid van max. 25 km wordt in werkelijkheid ruim overschreden
- Het acceleratievermogen van deze machines maakt ze onvoorspelbaar
- Juridisch vacuüm bij het gebruik ervan
- In werkelijkheid zijn het vermomde "A"-machines
- Geen rijcultuur, geen sociaal voorgeschreven gedrag
- Beperkt bewustzijn van gevaar bij gebruikers
- Geen oplegging van verplichte uitrusting (remnormen, lichten, helmen, enz.)
- Problematische opslag
- Geen cultuur van multimodaal reizen

## Aanbeveling

- Strikte goedkeuring van de verkoop van deze vervoersmiddelen, voorlichting van de gebruikers over de gevolgen ervan en controle op de naleving van deze normen
- Bedrijven die deze machines verhuren, verplichten hun opslagplaatsen zo te plannen dat ze niet in de weg komen te staan.
- Verkeersveiligheidsonderwijs op scholen verplicht maken
- Bewustmakingscampagnes voeren over de specifieke gevaren die aan het gebruik van deze machines verbonden zijn

## Argumenten

- Duidelijke goedkeuring vergemakkelijkt de handhaving en verhoogt de perceptie van fabrikanten dat het belangrijk is voor de verkoop van hun machines
- Sancties zijn minder effectief dan onderwijs, en kosten meer.
- Sancties maken de andere weggebruikers niet bewuster van de gevaren die zij zien/ervaren
- De verhuur van nieuwe machines gaat niet voldoende gepaard met een herinnering aan de verantwoordelijkheden van het gebruik ervan

# Ronde 2 - Probleem 2 - Groene tafel

## Probleem

De voorrang van de personenauto in cultuur en infrastructuur

- Het STOP-beginsel in Vlaanderen is aantrekkelijk, maar wordt in het zuiden van het land niet in praktijk en cultuur omgezet
- Er is geen cultuur van multimodaliteit bij vele gebruikers
- Er zijn niet genoeg mobiliteitsruimten waar de zwakke gebruiker voorrang heeft, of zelfs het exclusieve gebruik van het verkeer heeft

## Aanbeveling

- Meer middelen uittrekken voor openbaar vervoer
- Ontwikkeling van multimodaliteit door de ontwikkeling van goed georganiseerde parkings in coördinatie met andere vervoermiddelen
- Uitbreiding van het aantal voor de auto beperkte plaatsen in een gebied (doodlopende straat, eenrichtingsverkeer, zones met beperkt verkeer, enz.)

## Argumenten

- De verkeersruimten in de stad zijn overbezet, de druk van de minst efficiënte en gevaarlijkste gebruikers moet worden beperkt
- Beschermen van zwakke gebruikers betekent dat zij boven staan en in feite voorrang krijgen boven sterke gebruikers
- Er wordt niet genoeg nagedacht over ruimtelijke ordening om multimodaliteit efficiënt te maken





**all for zero**