

2024-2030

Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid

FESLER Baptiste



Commune de Forest

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Algemene diagnose van de verkeersveiligheid in Vorst	7
	Evolutie	7
	Spreiding over het grondgebied.....	8
	Ongevalgevoelige zones (OGZ's)	9
	Slachtoffers per vervoerswijze	10
3.	Middelen die ter beschikking staan van het gemeentebestuur van Vorst om de verkeersveiligheid te verbeteren	12
	Financiële middelen	12
	Organisatorische middelen	12
	Gemeentediensten en andere actoren die betrokken zijn bij verkeersveiligheid	12
	Dienst Wegen	12
	Mobiliteitsdienst	13
	Dienst Heropleving van de Wijken	14
	Dienst Groene Ruimten	14
	Dienst Bezetting van de Openbare Weg (BOW).....	15
	Dienst Openbare Netheid	15
	Preventiedienst	16
	Dienst Administratieve Sancties (GAS).....	16
	Dienst Economische Ontwikkeling	17
	Lokale politie Zuid	17
	parking.brussels	18
	Brussel Mobiliteit (BM)	18
	MIVB.....	18
	BRULOCALIS	19
	Materiële middelen.....	19
	Geautomatiseerde controles	19
	Veiligheidsuitrusting.....	20
	Plannen, verordeningen en studies	20
	Ongevallengegevens	21
	Snelheden en controles.....	21
	Ongevallen	21
4.	Doelstellingen tegen 2030	23
5.	Het Actieplan	23
	PIJLER 1 Governance en transversaliteit	24
	Actie 1: Aanwerving van een 'verkeersveiligheidscoördinator'	24

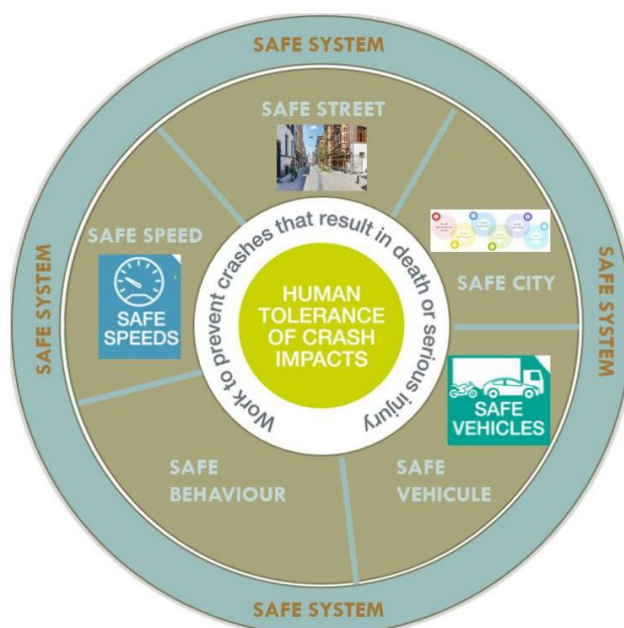
Actie 2: De Gemeente ontwikkelt een Actieplan voor Verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid, en voert dit uit.....	24
Actie 3: Jaarlijkse stand van zaken van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid	25
Actie 4: Oprichting van een Commissie Actieve Modi	25
Actie 5: De Gemeente vraagt subsidies aan om veiligheidsprojecten te financieren	25
Actie 6: De samenwerking en de coördinatie tussen de Gemeente en het Gewest verbeteren	26
Actie 7: Overdracht van gemeentewegen naar het Gewest	26
Actie 8: Verzoek voor de creatie van een gewestelijke subsidie voor de post van gemeentelijke referent voor het opzetten van acties ten gunste van scholen en het implementeren van schoolwijken	26
Actie 9: Scholen – bezoek aan de directie.....	27
Actie 10: Scholen – aanwezigheid van agenten	27
Actie 11: Audit van kramen en terrassen (horeca)	27
Actie 12: Openstelling van gewestelijke overheidsopdrachten met betrekking tot de aankoop van voertuigen	28
Actie 13: Stuurgroep voor de invoering van erven	28
PIJLER 2 Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag	29
Actie 14: Inventaris van geautomatiseerde controle- en snelheidsmeetapparatuur	29
Actie 15: De gemeten snelheden en verkeersstromen in kaart brengen	29
Actie 16: Controles-sancties in kaart brengen	29
Actie 17: Implementatie van een strategie voor mobiele controle, samen met de politiezone en het Gewest	29
Actie 18: Uitwerking van een controle-sanctiestrategie om hinderlijk parkeren tegen te gaan	30
Actie 19: Audit van leveringszones	31
Actie 20: Audit van de tijdelijke bezetting van de openbare weg.....	31
Actie 21: Een lijst opstellen van overtredingen in verband met verkeersveiligheid waarvoor een GAS kan worden opgelegd en de bevoegde autoriteiten aanmoedigen de nodige stappen te ondernemen om het toepassingsgebied van de GAS uit te breiden naar deze overtredingen.	31
Actie 22: Kramen en terrassen (horeca) – Communicatie en controle.....	31
PIJLER 3 Infrastructuur	33
Actie 23: Identificeren van ongevalgevoelige locaties	34
Actie 24: Prioritering van de locaties waar veiligheidsingrepen moeten worden uitgevoerd.....	34
Actie 25: Ontwerp en uitvoering van herinrichtingsplannen voor prioritaire ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning (SV) vereist is.	35
Actie 26: Uitschrijving en uitvoering van opdrachten voor werken om de herinrichtingsplannen inzake verkeersveiligheid uit te voeren.....	35
Actie 27: Identificeren van wegen die opnieuw moeten worden geasfalteerd	35
Actie 28: Aanpassing van de gemeentelijke verkeerslichten aan fietsverkeer	35
Actie 29: Stad 30 geloofwaardig maken – straten in kaart brengen waar de maximumsnelheid van 30 km/u niet geloofwaardig lijkt	36
Actie 30: Stad 30 geloofwaardig maken – verkeersluwe plannen	36

Actie 31: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van niet-conforme voetgangersoversteekplaatsen	37
Actie 32: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van voetgangersoversteekplaatsen bij haltes van het openbaar vervoer	38
Actie 33: Voetgangersoversteekplaatsen – identificatie van oversteekplaatsen waar meubilair en herhaaldelijk sluikestorten de zichtbaarheid belemmeren	38
Actie 34: Voetgangersoversteekplaatsen en -ruimten – integratie van de verkeersveiligheidscriteria in het onderhoudsbeheerplan van de groene ruimten	39
Actie 35: Afdalende fietsers – identificatie van wegen met een sterke hellingsgraad en reflectie over de te nemen maatregelen inzake verkeersveiligheid	39
Actie 36: Zorgen voor een veilige en comfortabele infrastructuur voor fietsers op hellingen	39
Actie 37: Fietsersoversteekplaatsen – identificatie van probleempunten	40
Actie 38: Identificatie van de wegen waar fietszones kunnen worden ingevoerd en bepaling van de materialisering ervan	40
Actie 39: Aanleg van <i>dropzones</i> en beheerplan	40
Actie 40: Scholen – identificatie van niet-ingerichte schoolomgevingen	41
Actie 41: Scholen – actieprogramma in schoolomgevingen	41
Actie 42: Scholen – zichtbaarheid	41
Actie 43: Wegsignalisatie – aansprakelijkheid, inventaris en aanvullend reglement	41
Actie 44: Wegsignalisatie – vorming van het personeel	42
Actie 45: Bouwplaatsen	42
Actie 46: Opvolging van storingen	42
PIJLER 4 Gedrag	43
Actie 47: Informatie- en vormingscampagnes weerklank geven	43
Actie 48: Sensibilisering i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in scholen	43
Actie 49: Vorming i.v.m. verkeersveiligheid voor gemeentepersoneel	43
PIJLER 5 Voertuigen	44
Actie 50: Verkeersbeleid en betaald parkeren op basis van het type voertuig	44
Actie 51: Aankoop van gemeentelijke voertuigen uitgerust met voorzieningen om de verkeersveiligheid van andere weggebruikers te bevorderen	45
Actie 52: Het gemeentepersoneel aanmoedigen om zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen	45
6. Bijlage	47

1. Inleiding

Het [Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030](https://data-mobility.irisnet.be/home/media/filer_public/87/d4/87d4a240-fa5d-4f3b-8030-5db972b32b29/gewestelijk_actieplan_verkeersveiligheid_2021-2030.pdf)¹ werd op 16 december 2021 door de gewestregering aangenomen. Het basisprincipe van dit plan is 'vision zero', d.w.z. tegen 2030 geen verkeersdoden en zwaargewonden meer in Brussel. Het omvat 30 acties, gebaseerd op de volgende zes pijlers:

1. **Safe System**, dat de elementen governance, voorwaarden voor succes, samenstelling en beschikbaarheid van gegevens omvat;
2. **Safe Speed**, dat verwijst naar acties met het oog op snelheidsbeheersing; snelheid is zowel een oorzaak van ongevallen als een verzwarende factor;
3. **Safe Street**, dat acties voor goed beveiligde infrastructuren betreft;
4. **Safe Behaviour**, waarvan de acties erop gericht zijn de kennis van alle weggebruikers te verbeteren en hun gedrag op de weg aan te passen;
5. **Safe Vehicle**, dat acties omvat met betrekking tot voertuigen, in het bijzonder vrachtwagens;
6. **Safe City**, dat de acties beschrijft die reeds in het Good Move-plan vervat zitten en die bijdragen aan het bereiken van het doel van nul doden en zwaargewonden. Een van deze acties zijn de *verkeersluwe mazen*.



¹ https://data-mobility.irisnet.be/home/media/filer_public/87/d4/87d4a240-fa5d-4f3b-8030-5db972b32b29/gewestelijk_actieplan_verkeersveiligheid_2021-2030.pdf

In Actie 1 (pijler 1 Safe System) preciseert het gewestelijk plan onder meer:

"Actie 1: De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit."

Hoewel de deadline voor de goedkeuring van het gemeentelijk plan in bijlage 1 van het gewestelijk plan was vastgesteld op eind 2023, was geen enkele gemeente in het Gewest in staat om haar gemeentelijk plan binnen deze termijn op te stellen. Op dat moment waren de gemeenten bezig met de aanwerving van hun verkeersveiligheidscoördinator via gewestelijke subsidies (actie 13.2), zodat ze konden beginnen met het opstellen van hun plan.

Visie/doelstelling nul doden en zwaargewonden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De doelstelling van nul doden en zwaargewonden, die is opgenomen in het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid en in het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, strookt met alle internationale verbintenissen, zoals de [Verklaring van Stockholm van 20 februari 2020](#)² en de Europese doelstellingen om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te verminderen.

"Verkeersveiligheidsplannen die uitgaan van het 'Vision Zero'-principe [...] worden nu al uitgevoerd (bijvoorbeeld in Oslo en Helsinki) of krijgen binnenkort concreet vorm (bijvoorbeeld in Londen). Die plannen werpen zichtbaar vruchten af. De stad Oslo is momenteel héél dicht bij de doelstelling van nul doden en zwaargewonden en bereikte dit cijfer al eens in 2019. Dit doel [...] is wel degelijk mogelijk en haalbaar. [...]"³

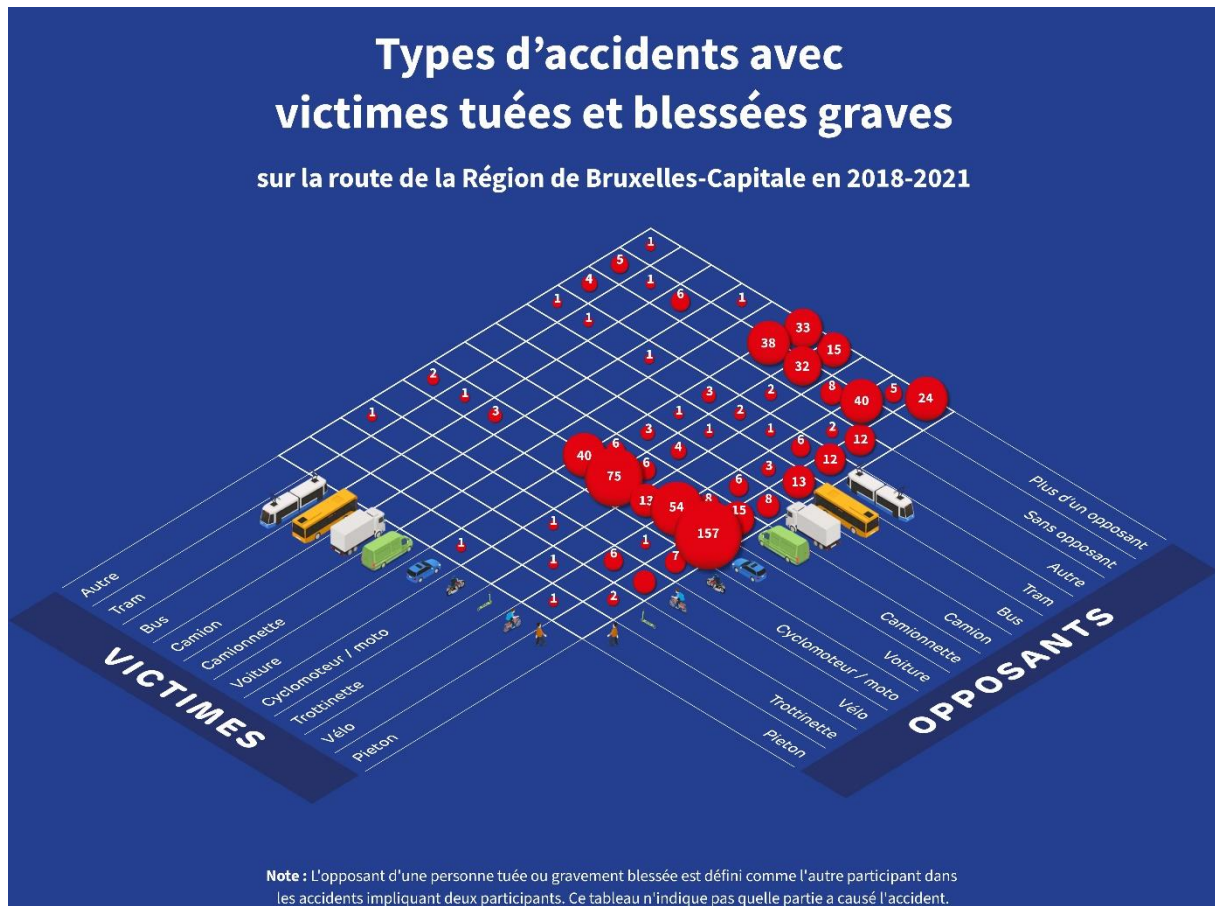
Om de doelstelling van nul doden en zwaargewonden te bereiken, omvatten de acties in het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid het tot stand brengen van een veilig vervoerssysteem en een veilige openbare ruimte, die rekening houden met zowel de kwetsbaarheid van mensen als de fouten die ze maken, ongeacht de oorzaken.

² <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

³ Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021- 2030

Een gedeelde, maar verschillende verantwoordelijkheid voor weggebruikers

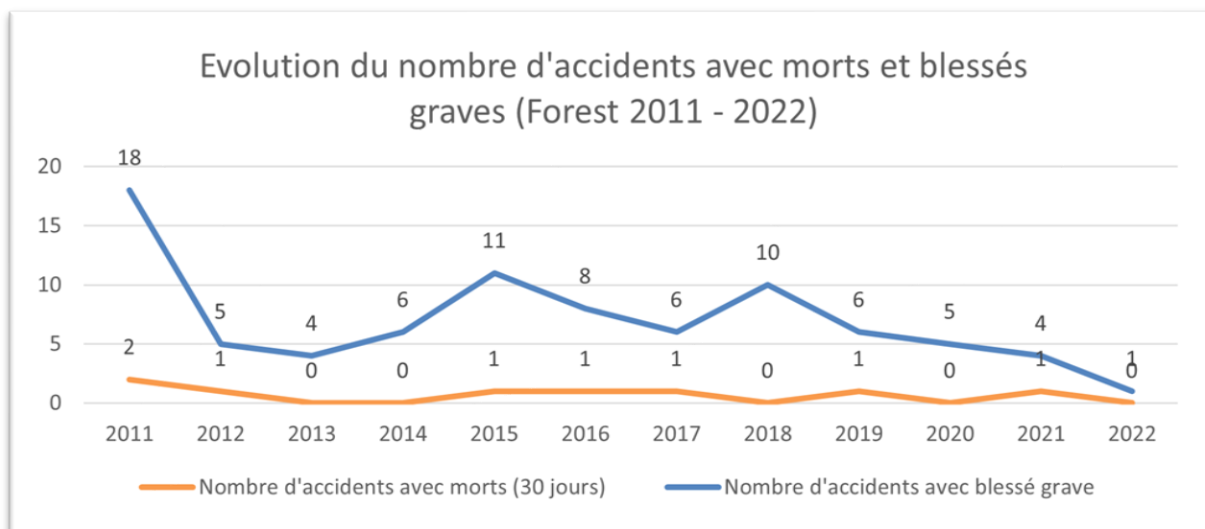
Het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid wijst erop dat "bij veruit de meeste ernstige ongevallen ten minste één automobilist betrokken is. Ook vrachtwagens zijn er vaak sterk bij betrokken. Acties die zowel gericht zijn op het gedrag (bewustmaking en controle) van deze weggebruikers als op een verbetering van de beschikbare infrastructuur door rekening te houden met het risico dat het gebruik van deze voertuigen in het verkeer met zich meebrengt, zullen gevolgen hebben voor alle weggebruikers."



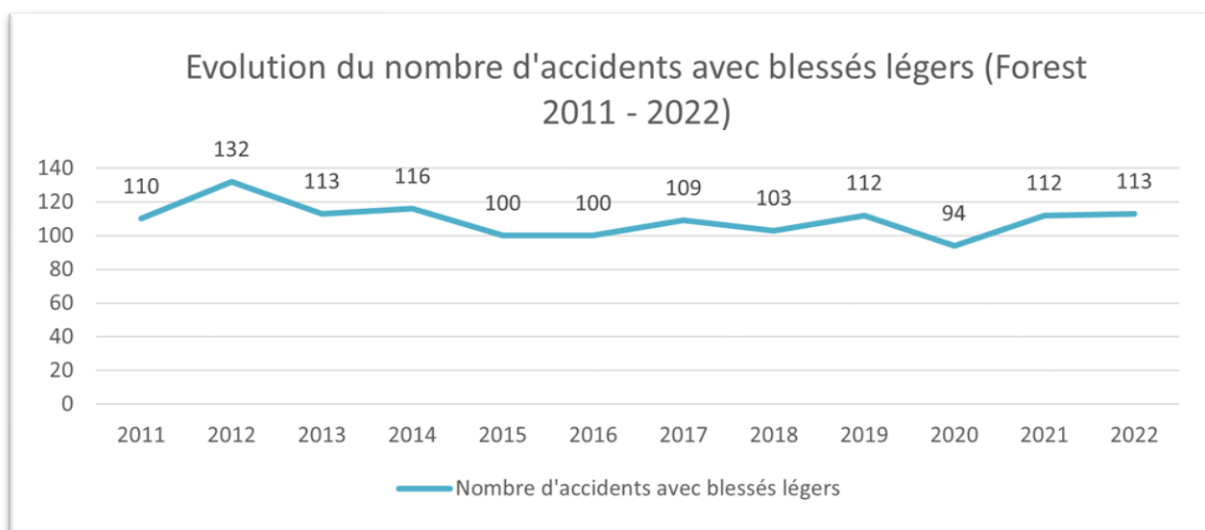
Aan de hand van de verkeersongevallenstatistieken kunnen de verschillende partijen die betrokken waren bij een ernstig ongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden geïdentificeerd en kan worden nagegaan of ze slachtoffer dan wel tegenpartij zijn. Bron: [Good Move Observatorium](#)

2. Algemene diagnose van de verkeersveiligheid in Vorst

Evolutie



Grafiek gemaakt op basis van cijfers beschikbaar op de website van [Statbel](#)



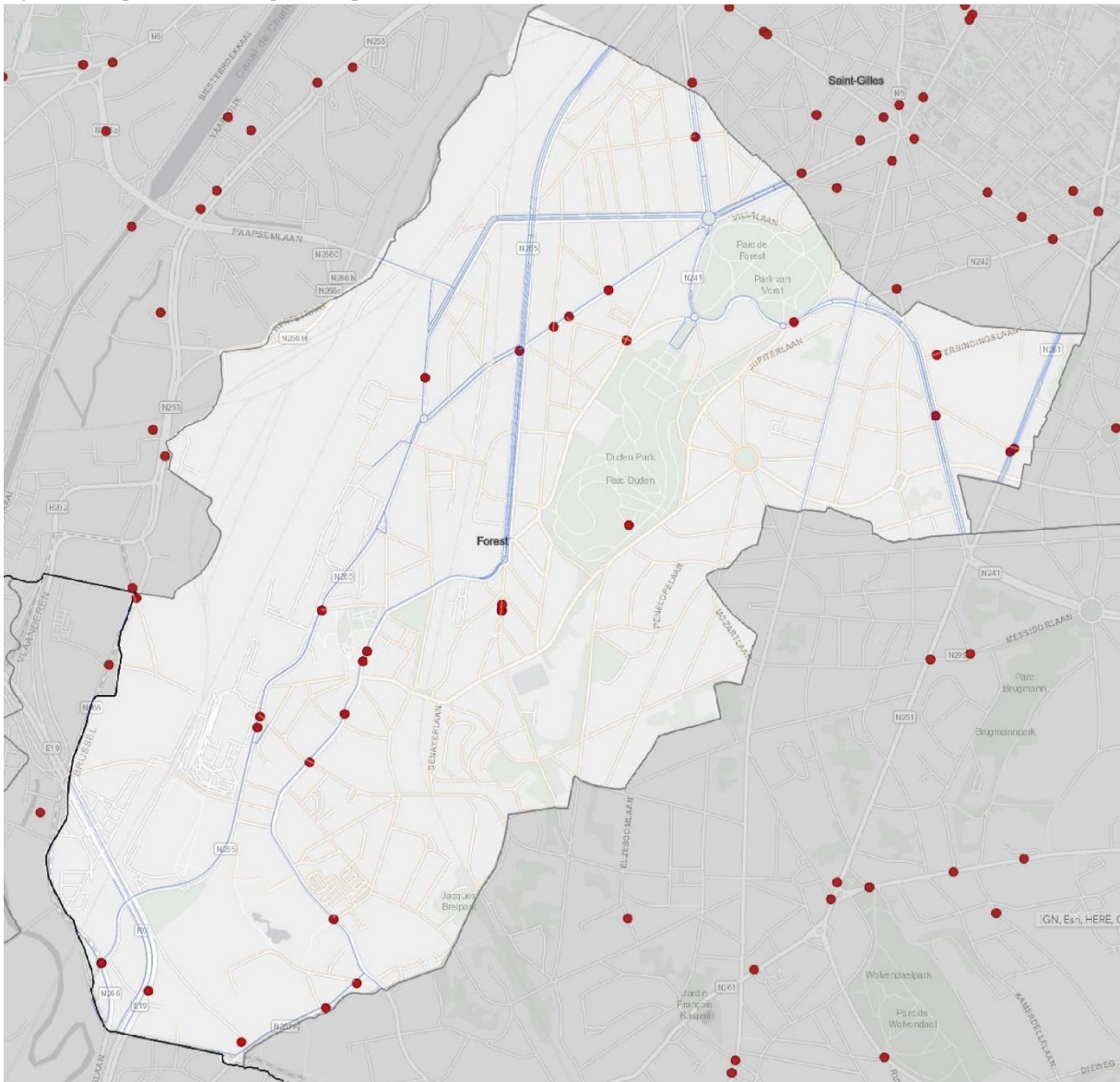
Grafiek gemaakt op basis van cijfers beschikbaar op de website van [Statbel](#)

Over het algemeen is het aantal ongevallen met gewonden en doden in Vorst de afgelopen jaren helaas niet gedaald. Positief is dat het aantal ongevallen met **zwaargewonden**⁴ is gedaald. Deze trend wordt ook waargenomen op gewestelijk niveau.

⁴ **Zwaargewonde**: iedere persoon die gewond geraakt bij een verkeersongeval en wiens toestand een hospitalisatie van meer dan 24 uur vereist.

Lichtgewonde: iedere persoon die gewond raakt bij een verkeersongeval en op wie de kwalificaties zwaar- of dodelijk gewonde niet van toepassing zijn.

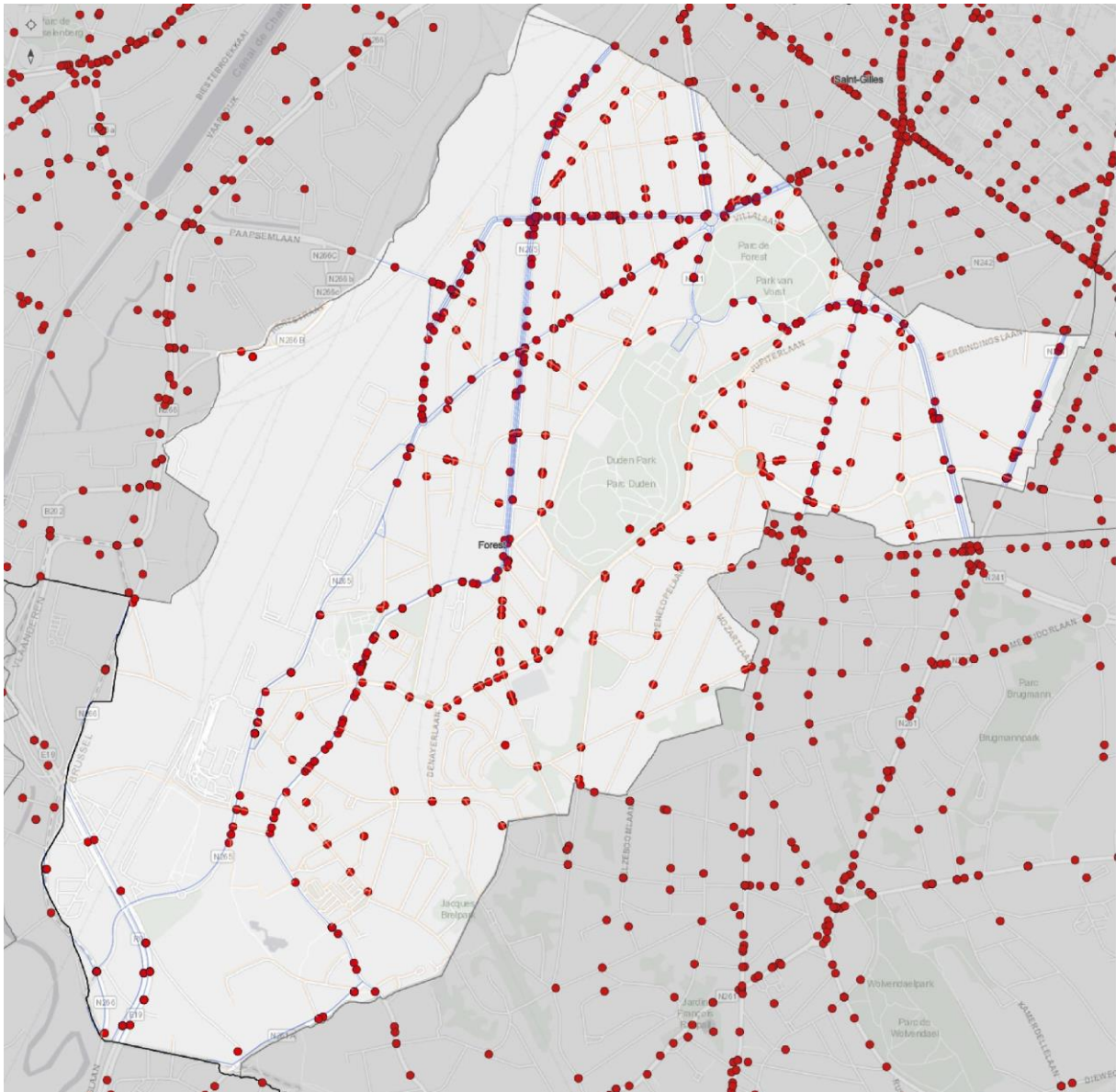
Spreiding over het grondgebied



Spreiding van ongevallen met doden en zwaargewonden (2017-2022). Gewestwegen worden in het blauw weergegeven. Bron: Statbel⁵

De meeste ongevallen met doden of zwaargewonden gebeuren op gewestwegen, maar niet uitsluitend daar. We zien 3 ongevallen op de Zamanlaan (2017, 2019 en 2020), 1 op de Verbindingslaan (2019) en 1 op het kruispunt gevormd door de Brusselsesteenweg en de Massenetlaan (2018). Als we naar alle ongevallen (met inbegrip van lichtgewonden) kijken, gaat het ook om andere gemeentewegen: de Mérodestraat, de Eikelstraat, de Bondgenotenstraat, de Glasblazerijlaan, de JB Vanpéstraat, de Victor Rousseaulaan, de Jupiterlaan, het Hoogte Honderdplein, ...

⁵ Plan gemaakt op de website van [Statbel](https://arcg.is/19v5ff) (<https://arcg.is/19v5ff>)



Spreading over het grondgebied van de ongevallen met (licht- en zwaar)gewonden en doden (2017-2022). Gewestwegen worden in het blauw weergegeven. Bron: Statbel⁶

Ongevalgevoelige zones (OGZ's)

"Ongevalgevoelige zones (OGZ's) zijn zones (kruispunten, weggedeelten) waar ongevallen zich in abnormale mate concentreren. Ze worden [door Brussel Mobiliteit] geïdentificeerd op basis van een kaart⁷ van ongevallen (alle vervoerswijzen samen) met lichamelijke letsels tot gevolg."⁸

De eerste studie van ongevalgevoelige zones, uitgevoerd in 2014, identificeerde een reeks OGZ's in Vorst⁹. Volgens de tweede studie, uitgevoerd in 2022, zijn er geen OGZ's meer in Vorst.

⁶ Plan gemaakt op de website van [Statbel](https://arcg.is/19v5ff) (<https://arcg.is/19v5ff>)

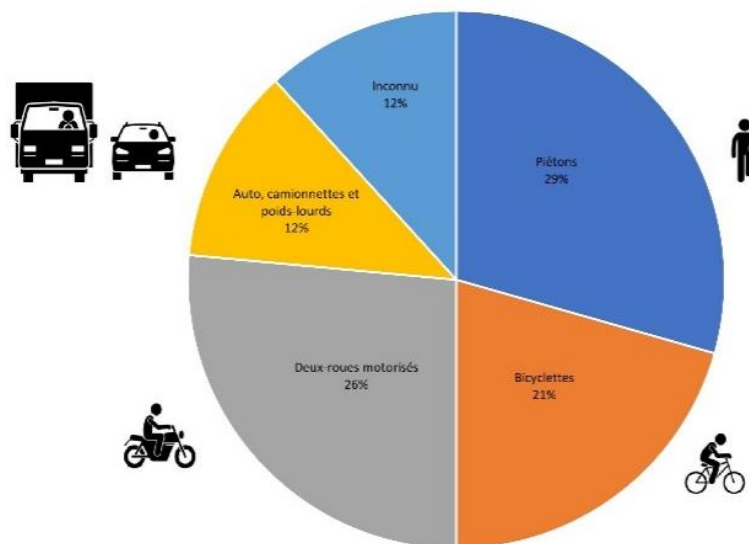
⁷ Deze kaart kan worden geraadpleegd op [Mobicis](#) (tab Veiligheid)

⁸ Actieplan Verkeersveiligheid, Actie 17

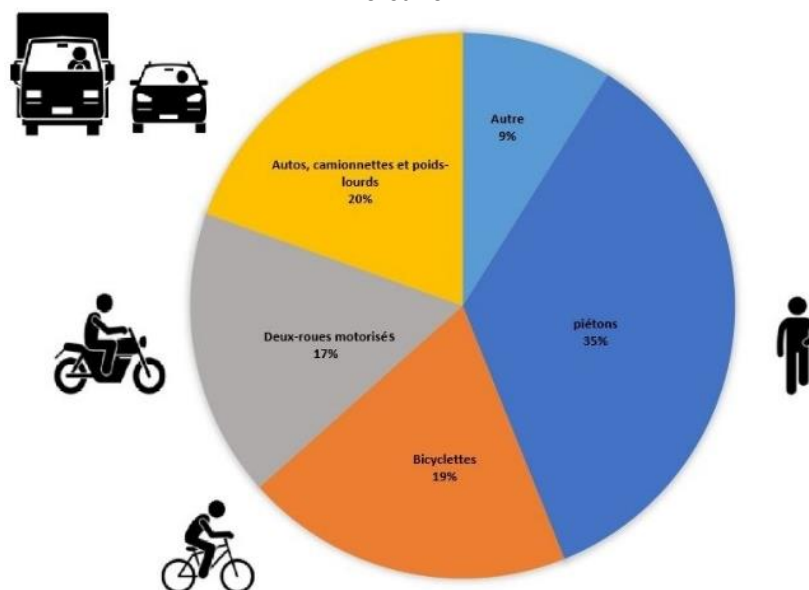
⁹ Allemaal op gewestwegen: Omgeving van het Sint-Denijsplein (OGZ met prioriteit 1), Albertplein, Albertlaan, kruispunt Wielemans / Van Volxem, Luttrebrug / Gerij en de Ring (te exploiteren OGZ).

Slachtoffers per vervoerswijze

Modale verdeling van de slachtoffers
Doden en zwaargewonden
Vorst 2017-2022



Modale verdeling van de slachtoffers
Alle gewonden samen
Vorst 2022



Grafieken gemaakt op basis van cijfers beschikbaar op de website van [Statbel](#)

Voetgangers en bestuurders van tweewielers behoren tot de belangrijkste slachtoffers van ongevallen, zowel zwaar- als lichtgewonde.

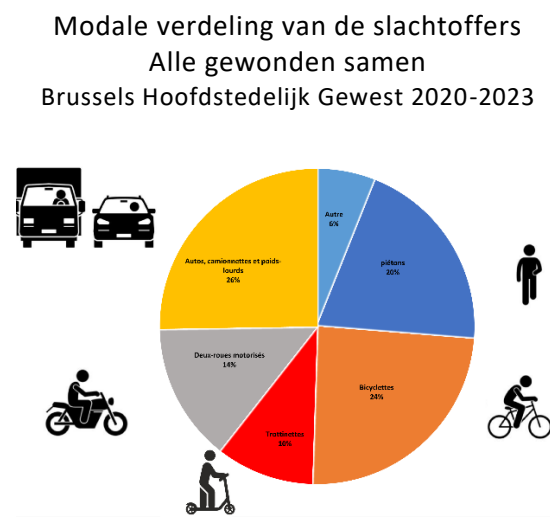
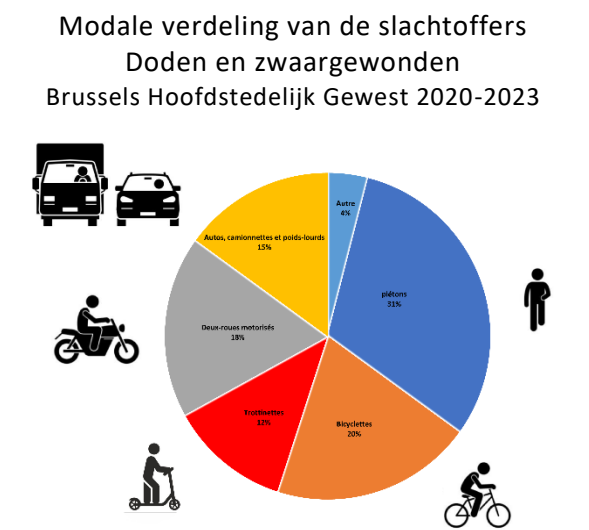
Wat steps betreft, neemt het aantal slachtoffers (uitsluitend lichtgewonden) toe, wat niet verwonderlijk is gezien de groei van deze vervoerswijze. In 2023 was 10% van de lichtgewonden op de weg in Vorst een stepgebruiker.



Stepongevallen - evolutie in Vorst

Bron: Vias, op basis van cijfers verstrekt door Statbel

Op gewestelijk niveau is de modale verdeling van de slachtoffers relatief gelijk aan die in Vorst. Het aandeel voetgangers onder de lichtgewonden is echter aanzienlijk hoger in de Gemeente (+/- 35%) dan in het hele Gewest (+/- 20%).



Bron: BM, op basis van de ongevalgegevens van de federale politie 2020-2023

Slachtoffers van ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: evolutie doden en zwaargewonden



Bron: BM, op basis van de ongevalgegevens van de federale politie

3. Middelen die ter beschikking staan van het gemeentebestuur van Vorst om de verkeersveiligheid te verbeteren

Alvorens de doelstellingen van het plan en de acties om deze te bereiken te definiëren, is het essentieel om de middelen waarover de Gemeente beschikt te identificeren, anders lopen we het risico acties te definiëren die op niets zullen uitlopen. In dit deel worden de verschillende actoren opgesomd die betrokken zijn bij acties inzake verkeersveiligheid, evenals de personele en materiële middelen waarover zij beschikken. Er wordt ook een overzicht gegeven van de verschillende instrumenten, zoals regelgeving en ongevalgegevens, waardoor we dit plan konden opstellen.

Financiële middelen

Aangezien de financiën van de Gemeente beperkt zijn, zijn haar acties op het gebied van veiligheid (aanpassingen, aanwerving van personeel, aankoop van materiaal, ...) sterk afhankelijk van gewestelijke subsidies.

Organisatorische middelen

Elke maand organiseert de Gemeente een **Mobiliteitscommissie** met de burgemeester en schepenen die verantwoordelijk zijn voor de openbare ruimte, de diensten Mobiliteit, Wegen en Stadsvernieuwing, de politiezone en occasionele deelnemers. Tijdens deze commissie worden de opstelling en de opvolging van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid besproken.

De Gemeente heeft niet veel financiële middelen voor de vorming van personeel. Toch neemt het personeel deel aan webinars en vormingen die meestal op gewestelijk niveau worden georganiseerd (mobiliteitsadviseur, verkeersveiligheid, wegcode, ...). Deze vormingen zijn essentieel, vooral voor nieuw gemeentepersoneel.

Gemeentediensten en andere actoren die betrokken zijn bij verkeersveiligheid

Dienst Wegen



Samenstelling:

Actieplan Verkeersveiligheid

- 1 verantwoordelijke, mobiliteitsadviseur (CEMA), ook verantwoordelijke van de Mobiliteitsdienst
- 1 landschapsarchitect, technisch referent van de dienst, mobiliteitsadviseur (CEMA)
- 1 architect (CEMA)
- 1 verkeersveiligheidscoördinator (CEMA)
- 1 verantwoordelijke werfvergunningen (OSIRIS) en controle van de uitvoering
- 1 verantwoordelijke voor het in goede staat houden van bouwplaatsen van nutsbedrijven en gewestelijke bouwplaatsen
- 2 ploegbazen van de arbeiders
- 11 arbeiders

De dienst Openbare Werken maakt zelf herinrichtingsplannen en heeft aandacht voor de veiligheid en het comfort van alle weggebruikers. Hij brengt advies uit over de herinrichtingsplannen die worden ingediend door andere gemeentediensten of door het Gewest. De afgelopen jaren kon de dienst door personeelsgebrek geen herinrichtingsplannen indienen bij het Gewest om subsidies (meer bepaald subsidies voor verkeersveiligheid) te verkrijgen. Dankzij de aanwerving van een verkeersveiligheidscoördinator kon de dienst in 2024 vijf veiligheidsprojecten indienen die volgens de cel Verkeersveiligheid *in aanmerking kwamen voor subsidies*.

Het team van arbeiders is onder meer verantwoordelijk voor het plaatsen van voorzieningen (hekken, lichten, ...) om de openbare ruimte op ad-hocbasis te beveiligen, voor kleine herstellingen aan trottoirs en wegen. Het plaatst verticale en horizontale signalisatie op gemeentewegen en kan ook preventieve radars plaatsen.

Mobiliteitsdienst

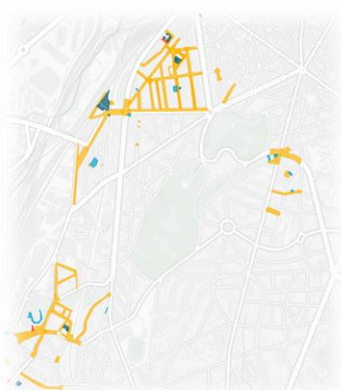


Samenstelling

- 1 verantwoordelijke, mobiliteitsadviseur (CEMA) – ook verantwoordelijke van de dienst Wegen
- 1 persoon die verantwoordelijk is voor mobiliteitsprojecten (infrastructuur en sensibilisering)
- 1 persoon (CEMA) die verantwoordelijk is voor het bedrijfsvervoerplan
- 1 persoon die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de acties van het Lokaal Mobiliteitscontract *Neerstalle*
- 1 persoon die verantwoordelijk is voor het bakfietsproject (halftijds)
- 1 persoon die verantwoordelijk is voor de administratieve zaken, zowel voor de Mobiliteitsdienst als voor de dienst Wegen (contact met de burgers en opvolging van specifieke aanvragen, beheer van overheidsopdrachten, beraadslagingen en financiële aspecten)

De Mobiliteitsdienst staat onder meer in voor de opvolging van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) en de Lokale Mobiliteitscontracten (LMC), het parkeerbeleid, het bedrijfsvervoerplan (BVP) van het gemeentebestuur, de plaatsing van fietsbogen, het parkeren van deelvoertuigen, elektrische laadpalen voor auto's, ... Hij werkt ook mee aan sensibiliseringsprojecten, zoals *Vollenbike*.

Dienst Heropleving van de Wijken



Samenstelling

Tussen 16 en 22 voltijdse medewerkers, waarvan 4 niet gesubsidieerd, waaronder (landschaps)architecten, ingenieur-architecten, niet-technici, administratief en financieel medewerkers, communicatieverantwoordelijken en projectbeheerders. De dienst is actief in verschillende perimeters (duurzame wijkcontracten), meer bepaald in de openbare ruimte: Abdij, Albert en Wiels aan de Zenne (in uitvoering) evenals Sint-Antonius, VroegeGroente-Luttrebrug en Sint-Denijs (voltooid).¹⁰

De dienst doet een beroep op studie bureaus om herinrichtingsprojecten uit te werken en betreft de diensten Wegen en Mobiliteit bij de analyse van deze projecten.

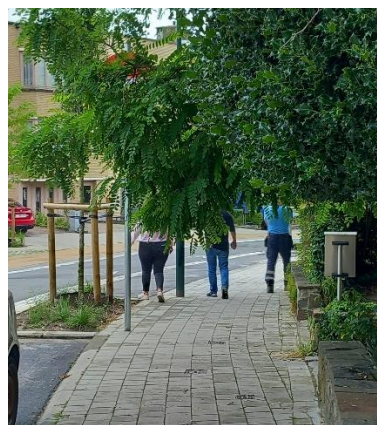
Dienst Groene Ruimten

Samenstelling

- 1 diensthoofd
- 2 ploegbazen
- 16 tuiniers
- 4 personen aangesteld om de parken schoon te houden



Begroeiing kan soms een probleem vormen voor de verkeersveiligheid: een te woekerende haag kan voetgangers op de rijbaan dwingen, net zoals een te hoge begroeiing waardoor voetgangers vóór een oversteekplaats minder goed zichtbaar zijn of die een verkeersbord aan het zicht kan onttrekken.



De dienst Groene Ruimten speelt dus een belangrijke rol inzake verkeersveiligheid. Hij zorgt onder andere voor het onderhoud van de begroeiing langs de weg (bloemperken, regentuinen, plantenbakken en hagen¹¹). Op dit moment worden deze werkzaamheden voornamelijk uitgevoerd na meldingen van inwoners (via *Fix my street* of e-mail), de politie of gemeentepersoneel op het terrein. Voor het begin van het nieuwe schooljaar

¹⁰ Meer info: <https://wijken.brussels/1/>

¹¹ Als de hagen op gemeentegrond groeien, grijpt de dienst Groene Ruimten in. In geval van hagen op privéterrein die uitsteken tot in de openbare ruimte, stuurt de Mobiliteitsdienst een brief naar de eigenaar met het verzoek de nodige maatregelen te nemen. Als de eigenaar niets onderneemt, kan een personeelslid van de dienst Netheid ter plaatse gaan en een proces-verbaal opmaken, wat kan leiden tot een administratieve sanctie.

controleert de dienst echter de begroeiing in de omgeving van de gemeentelijke scholen en kinderdagverblijven en de speelpleinen.

Wanneer een herinrichtingsproject op een gemeenteweg in uitvoering is, wordt bovendien de dienst Groene Ruimten geraadpleegd, onder meer om het type begroeiing te kiezen. Bij tijdelijke herinrichtingen kan het gebruik van plantenbakken problemen opleveren wat betreft het beheer, aangezien het onderhoud ervan een aanzienlijke werklast voor de dienst betekent.

Dienst Bezetting van de Openbare Weg (BOW)



Samenstelling

- 1 verantwoordelijke
- 2 administratief medewerkers



De dienst behandelt aanvragen voor het reserveren van parkeerplaatsen en toestemming voor het plaatsen van liften, steigers, containers, kranen, werf toiletten, ... Als de bezetting een impact heeft op het voetgangers- of autoverkeer, moet de aanvrager eerst langs de politie, die aanbevelingen geeft om ervoor te zorgen dat de bezetting geen veiligheidsprobleem vormt voor de weggebruikers. Soms wordt advies gevraagd aan de MIVB als een buslijn dreigt te worden verstoord.

De dienst heeft geen personeel om te controleren of de bezetting in veilige omstandigheden plaatsvindt. Het zijn de vaststellende ambtenaren van de dienst Administratieve Sancties die, wanneer ze op het terrein zijn en een onrechtmatige bezetting vaststellen, indien nodig processen-verbaal opstellen die kunnen leiden tot een administratieve sanctie.

Momenteel vermeldt het formulier dat aanvragers moeten invullen om de openbare weg te mogen bezetten niet de veiligheidsprincipes die op het terrein moeten worden gevolgd. De dienst informeert de aanvragers over de te volgen veiligheidsprincipes in geval van een bezetting, maar er wordt hen geen verklarend document bezorgd.

Een probleem waarmee de dienst BOW te kampen heeft, is dat hij soms toestemming geeft om de openbare weg te bezetten in een zone waar al werkzaamheden aan de gang zijn, omdat hij daar niet van op de hoogte is. Ook het meubilair (fietsboxen, fietsbogen, plantenbakken, paaltjes) of de afwezigheid van een parkeerstrook maakt het soms moeilijk om bepaalde bezettingen te organiseren.

Dienst Openbare Netheid



Samenstelling (verandert voortdurend)

- 1 verantwoordelijke
- 4 administratief medewerkers
- 3 opzichters voor de arbeiders
- 50 arbeiders 'openbare netheid' (waarvan 7 chauffeurs en 3 medewerkers 'graffitiverwijdering')
- 3 vaststellende ambtenaren

De dienst Openbare Netheid is om verschillende redenen een van de actoren die invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Eenzijds is het logisch dat een afvalvrije omgeving veiliger is voor de verkeersveiligheid en een algemeen

gevoel van veiligheid geeft. De dienst verwijdert afval van de straat, met uitzondering van afval op het trottoir, dat onder de verantwoordelijkheid van de bewoners van de gebouwen valt¹². De dienst ziet er ook op toe dat de trottoirs goed worden onderhouden door de mensen die er verantwoordelijk voor zijn: als de begroeiing hinderlijk wordt voor voetgangers, stuurt de Gemeente (Mobiliteitsdienst) hen een brief met het verzoek de nodige maatregelen te nemen en als ze dat niet doen, stellen de vaststellende ambtenaren van de dienst een proces-verbaal op.

De dienst Nethheid plaatst meubilair in de openbare ruimte (vuilnisbakken, glas- en kledingcontainers, silhouetten), dat soms de zichtbaarheid van voetgangers kan beperken of hen de weg kan versperren. Het afval rond glascontainers kan ook een probleem vormen voor fietsers. Om deze redenen wordt meubilair altijd geplaatst in samenwerking met de dienst Wegen.

Hoewel dit niet hun hoofdtak is, schrijven de vaststellende ambtenaren soms parkeerbonnen uit.

Preventiedienst

Samenstelling

- 1 verantwoordelijke
- 14 tot 16 gemeenschapswachten¹³, waarvan twee coördinatoren
- 1 senior (gepensioneerde), die 's ochtends het terrein opgaat.
- 3 PWA'ers¹⁴



De gemeenschapswachten spelen een belangrijke rol inzake verkeersveiligheid. Ze zijn aanwezig in schoolomgevingen aan het begin en het einde van de schooldag om ervoor te zorgen dat kinderen veilig kunnen oversteken en erop toe te zien dat automobilisten niet dubbel parkeren¹⁵. Op een gemiddelde schooldag maken 4 tot 9 scholen (op een dertigtal vestigingen) gebruik van hun aanwezigheid. Ze werken ook mee aan evenementen (zoals de *Kid's day*), met name door het organiseren van een eigen spel (*Onderweg in Vorst*), met als doel kinderen op een speelse manier de juiste reflexen inzake verkeersveiligheid aan te leren. Op het gebied van de opvoeding van kinderen begeleidt de dienst op verzoek van scholen ook leerlingen tijdens uitstappen die worden georganiseerd in het kader van fietsvormingen op scholen. Tot slot geven de gemeenschapswachten ook problemen door die worden vastgesteld op het wegennet, zoals gebreken aan de trottoirbekleding en het wegdek.

Dienst Administratieve Sancties (GAS)

Samenstelling

- 1 sanctionerend ambtenaar
- 2 vaststellende ambtenaren
- 2 administratief medewerkers



Deze dienst vervolgt onder meer overtredingen inzake stilstaan en parkeren, die goed zijn voor meer dan 80% van alle administratieve sancties.

¹² De dienst verwijdert soms wel afval van het trottoir, maar niet systematisch.

¹³ 7 tot 8 gemeenschapswachten per ploeg (als ze allemaal aanwezig zijn).

¹⁴ Ze komen echter niet altijd op gezette tijden, wisselen vaak en kunnen, zelfs als ze zijn opgeleid, niet in staat worden geacht te doen wat een gewone gemeenschapswacht doet.

¹⁵ Ze treden voornamelijk preventief op. Een van de gemeenschapswachten van de dienst is echter gemachtigd om processen-verbaal op te stellen, wat hij soms doet om dubbel parkeren vast te stellen.

Administratieve sancties in Vorst - Evolutie				
Categorie	2021	2022	2023	Totaal
Stilstaan en parkeren	7.606	11.685	12.575	31.866
Andere GAS	1.598	1.552	1.388	4.538
Algemeen totaal	9.204	13.237	13.963	36.404

Dienst Economische Ontwikkeling



Samenstelling

- 1 verantwoordelijke
- 3 administratief medewerkers (waarvan 1 halftijds)

De dienst werkt onder meer mee aan het lokaliseren van markten (waarvan het beheer is toevertrouwd aan een concessiehouder) en staat ook in voor de opvolging van verzoeken van handelaars en restauranthouders om kramen of terrassen te plaatsen. Gezien de impact van deze activiteiten en dit meubilair op de openbare ruimte, worden nu onder andere de diensten Wegen en Mobiliteit en de politie geraadpleegd om ervoor te zorgen dat de doorgang van alle weggebruikers en hun verkeersveiligheid worden gegarandeerd.

Lokale politie Zuid

 **Police Locale**



Midi

De Verkeersdienst van de lokale politie bestaat uit:

- een operationele directie (+/- 70 personen, 4 ploegen):
 - fietsbrigade (6 agenten, 8 agenten voorzien voor medio 2025) voor de zone Zuid. 's Ochtends concentreert de brigade zich op scholen (parkeren op voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden, veiligheid van de kinderen in voertuigen), waarbij ze probeert zo rechtvaardig mogelijk te zijn wat betreft de volgorde van doorgang. De brigade neemt ook deel aan evenementen;
 - motorrijders en autopatrouilles zijn soms aanwezig ter ondersteuning (14 motorrijders, 60 agenten, verdeeld over 4 teams);
- een directie backoffice:
 - Radardienst (2 politieagenten en een burger), die processen-verbaal opstelt voor snelheidsovertredingen (+/- 1.600/week voor de zone Zuid);
 - dienst Boetes (10 personen), verantwoordelijk voor het beheer van onmiddellijke inningen, processen-verbaal (doorgestuurd naar het parket) en GAS-processen-verbaal (doorgestuurd naar de sanctionerend ambtenaar zodat hij administratieve sancties kan opleggen);
 - dienst Depannage (5 personen), die instaat voor de opvolging van voertuigen die in de politiezone worden weggesleept;
 - dienst Verkeerstechniek (8 personen), verantwoordelijk voor signalisatie, werfopvolging en mobiliteit.

Een aantal punten in het Zonaal Veiligheidsplan (2020-25) hebben betrekking op verkeersveiligheid, zoals het opleiden van agenten om rijden onder invloed van verdovende middelen op te sporen (agenten zullen hiervoor een brevet moeten behalen), het plaatsen van radars (13 mensen opgeleid in mei 2024 voor mobiele radars), de invoering van een *sharepoint* (interne communicatie inzake wegverkeer en processen) en de strijd tegen stadsrodeo's.

Met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en/of verdovende middelen voert de politiezone *Bob-campagnes* uit (6 acties gepland in de zomer van 2024) en voorziet ze een actie gericht op fietsers¹⁶.

De politie houdt ook toezicht op fietsevenementen zoals *Critical Mass*¹⁷ en *Kidical Mass*¹⁸

Als het gaat om definitieve signalisatie, geeft het operationele deel van de politie advies aan de Gemeente. In de praktijk meldt de Verkeersdienst echter rechtstreeks aan het operationele deel van de dienst Wegen welke borden geplaatst moeten worden. Het gevolg is dat de diensten Mobiliteit en Wegen slecht op de hoogte zijn van de signalisatie op het terrein en de redenen voor het plaatsen van bepaalde borden.

parking.brussels



Sinds 2016 vertrouwt de Gemeente Vorst het beheer van het gereguleerd parkeren op haar grondgebied toe aan het gewestelijk openbaar parkeeragentschap *parking.brussels*. Dit agentschap staat in voor de controle van geparkeerde voertuigen en het beheer van vrijstellingskaarten. Betaald parkeren blijft echter een bevoegdheid van de Gemeente, die dus de controle behoudt over het parkeerbeleid dat ze op haar grondgebied wil voeren.

Het Agentschap controleert alleen gedepenaliseerd parkeren, d.w.z. betaald parkeren of parkeren met beperkte duur. Het treedt dus niet op wanneer een voertuig geparkeerd staat op het trottoir, voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden, ... Deze overtredingen, waarvoor nu administratieve sancties gelden, worden vastgesteld door politieagenten en vaststellende ambtenaren van de Gemeente. In Anderlecht stellen medewerkers van *parking.brussels* deze overtredingen echter ook vast en geven ze die door aan de sanctionerend ambtenaar in Anderlecht, zodat die administratieve sancties kan opleggen. De Gemeente Vorst zou kunnen overwegen om in navolging van Anderlecht een overeenkomst in die zin te sluiten met *parking.brussels*.

Brussel Mobiliteit (BM)

Brussel Mobiliteit is uiteraard een belangrijke partner voor de verkeersveiligheid in de Gemeente. Ten eerste omdat die de gewestwegen beheert, waar de meeste ongevallen met doden en zwaargewonden plaatsvinden. Ten tweede omdat het Gewest subsidies verleent aan tal van projecten in verband met mobiliteit en verkeersveiligheid. Ten slotte kan Brussel Mobiliteit expertise ter beschikking stellen via haar personeel, maar ook via haar technische publicaties (*vademecums*) en de vormingen die zij organiseert.



MIVB



De inrichting van straten waar MIVB-lijnen passeren, is het resultaat van een samenwerking tussen de MIVB, de Gemeente en, op gewestwegen, Brussel Mobiliteit. De rol van deze 3 actoren varieert naargelang het project,

¹⁶ De campagne vindt plaats rond de parken in de zone. Bij een positieve test moeten fietsers hun fiets achterlaten en te voet naar huis gaan.

¹⁷ <https://criticalmass.brussels/nl/wat/>

¹⁸ <https://www.kidicalmass.brussels/1190>

gaande van het ontwerp en de financiering tot de opvolging van de uitvoering van de herinrichting, gewoon advies, ...

Daarnaast hebben de voertuigen van de MIVB natuurlijk een impact op de verkeersveiligheid, aangezien de dagelijkse afstand die door haar bussen en trams wordt afgelegd gelijk staat aan 3,75 keer rond de aarde gaan. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de voetgangersoversteekplaatsen op tramsporen. Voetgangers en andere weggebruikers weten niet altijd dat trams niet snel kunnen remmen en dat ze altijd voorrang hebben (met uitzondering van oversteekplaatsen aan verkeerslichten).

Ten slotte kan het aanbod van de MIVB, vooral 's nachts en in het weekend, helpen om het rijden onder invloed te beperken.

BRULOCALIS



Brulocalis, dat als doel heeft de 19 gemeenten te helpen bij het vervullen van hun verschillende taken, biedt expertise door middel van vormingen en publicaties (zoals de Gids van de Mobiliteit). Het is ook een plaats voor reflectie over wijzigingen aan de wegcode en aan de verticale en horizontale signalisatie.

Materiële middelen

Geautomatiseerde controles

De **politiezone Zuid** heeft een 'onzichtbare' mobiele radar en alleen een verplaatsbare lidar (gehuurd door Brussel Mobiliteit met het gewestelijk budget) Ze beschikt ook over apparatuur om de snelheid van steps te controleren.



De radar en de lidar worden geplaatst op basis van suggesties van het personeel van de Verkeersdienst van de politie tijdens een maandelijkse interne vergadering en verzoeken van de burgemeester en de Mobiliteitsdienst (na klachten van inwoners)¹⁹. Bewoners kunnen ook de plaatsing van een radar aanvragen via het webplatform van de politie. Het aantal aanvragen overtreft echter het aantal beschikbare radars/lidars. De resultaten van de metingen worden tijdens de Mobiliteitscommissie doorgegeven aan de Mobiliteitsdienst.

In geval van een aanvraag om een lidar te plaatsen op gewestwegen, wordt deze aanvraag doorgestuurd naar het Gewest (Brussel Mobiliteit Verkeersveiligheid) dat, indien het dit relevant acht na raadpleging van de snelheidsgegevens waarover het beschikt, contact opneemt met de politiezone zodat deze de apparatuur kan plaatsen.

Het **Gewest (Brussel Mobiliteit)** heeft in overleg met de Gemeente en de politiezone twee snelheidsmeters geïnstalleerd om snelheidsovertredingen in Vorst vast te stellen: op de Britse Tweedelegerlaan en de Guillaume Van Haelenlaan.



¹⁹ Aangezien de lidar door Brussel Mobiliteit ter beschikking wordt gesteld van de politiezone, wordt de locatie van de lidar in overleg met deze laatste bepaald.



Tot slot beschikt de **Gemeente** over 4 preventieve radars en apparatuur om de snelheid te meten en voertuigen te tellen.

Veiligheidsuitrusting

De Gemeente heeft hekken, New Jersey-blokken en plantenbakken.

De politiezone beschikt over kegels en 1 voertuig uitgerust met signalisatie met een boodschap. Elk politievoertuig is uitgerust met lichten die op de grond kunnen worden geplaatst bij ongevallen of evenementen.

Plannen, verordeningen en studies

Het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid kadert binnen de volgende plannen en verordeningen:

- **Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)** goedgekeurd in september 2022. Er is echter geen werkgroep om de uitvoering ervan te sturen;
- **Gewestelijk Mobiliteitsplan *Good Move***, goedgekeurd in 2020, en de uitlopers daarvan, de **Lokale Mobiliteitscontracten (LMC)**, die voorzien in concrete maatregelen om de verschillende wijken autoluw te maken:
 - **LMC Neerstalle**, goedgekeurd in juni 2023;
 - **LMC VoorpleinEN**, in ontwikkeling;
 - **LMC Globe-Hoogte 100**, waarvan de diagnosefase in 2024 gestart is;
- **Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid**, goedgekeurd in december 2021;
- **Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening**, meer bepaald titel VII (De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan), die een aantal regels bevat om het comfort en de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren;

Ze houdt rekening met de Bypad²⁰- en PAVE²¹-studies, die respectievelijk in 2013 en 2017 zijn afgerond.

Tot slot kan de Gemeente ook invloed uitoefenen op de grootte van voertuigen door middel van het **retributiereglement op het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg** en het (de) **aanvullende reglement(en) op de politie van het wegverkeer** (dat (die) momenteel wordt (worden) geactualiseerd).

²⁰ De Bypad (Bicycle Policy Audit) identificeert de domeinen van het fietsbeleid waarin vooruitgang wordt geboekt en die waarin nog inspanningen moeten worden geleverd. Link naar de Bypad van Vorst: https://www.forest.brussels/fr/services-communaux/mobilite/plan-velo?set_language=fr

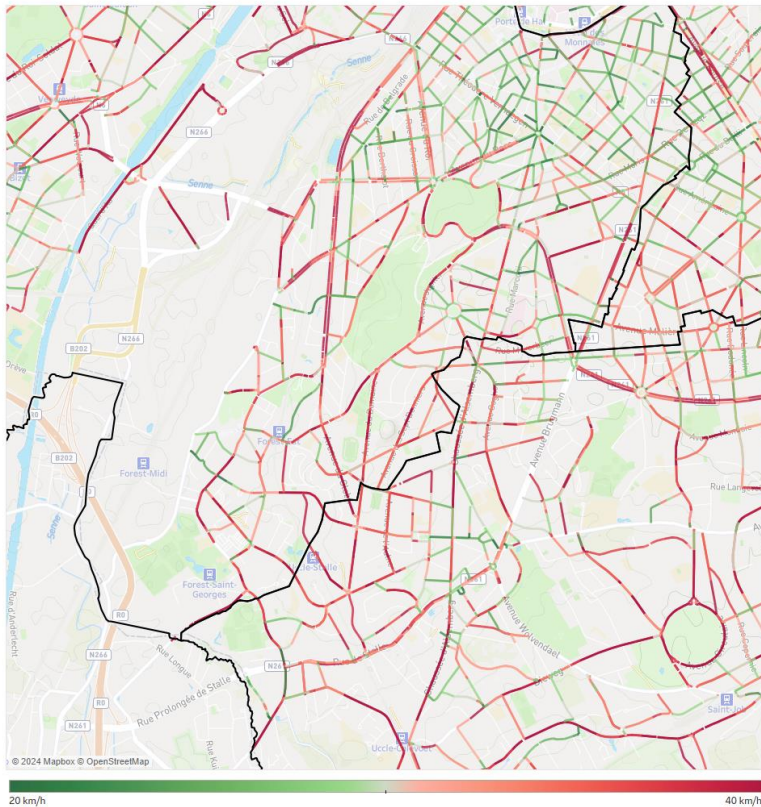
²¹ Het PAVE (toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte) is een diagnose van trottoirs in termen van toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Ongevallengegevens

Snelheden en controles

Het Gewest stelt een *snelheidsdashboard* ter beschikking van de gemeenten op basis van gegevens verstrekt door de firma TomTom.

Carte de vitesse pour la Région de Bruxelles-Capitale



1. **MESURE DE LA VITESSE** : Vous pouvez choisir d'afficher la vitesse moyenne, la V85, la V90 ou la V95 en heure de pointe (en HP) ou hors heures de pointe (hors HP).

Mesure de la vitesse
V85 hors HP
En heure de pointe = 07:00-10:00 en 15:00-19:00
Hors heures de pointe = 10:00-15:00 en 19:00-07:00

2. **LIMITE DE VITESSE** : Sélectionnez une limite de vitesse.

Limite de vitesse
30 km/h

3. **RUE** : Vous pouvez zoomer et déplacer la carte, ou encore sélectionner une rue, de sorte que la carte se déplace automatiquement jusqu'à cette rue. Si vous avez déjà déplacé ou zoomé sur la carte, vous devez d'abord réinitialiser la carte en cliquant sur ce bouton dans le coin supérieur gauche de la carte.

Nom de rue
Tout

4. **DIRECTION** : Notez que pour les rues à double sens, il y a des données pour les deux directions séparément, mais souvent une seule est visible sur la carte. Le menu de sélection direction permet de choisir la direction souhaitée.

Direction
 Vers l'est
 Vers l'ouest
 Vers le nord
 Vers le sud

5. **OPTIONS DE VISUALISATION**

Zones de police
 Afficher
 Masquer

Radars de vitesse
 Afficher
 Masquer

ZACA
 Afficher
 Masquer

Afficher les données de la période
juin 2023

Source : Floating Car Data de Tomtom (juin 2022 & 2023), tous les segments de la RBC avec au moins 1 000 détections en un mois. Analyse de Bruxelles Mobilité.
Limites : Les Floating Car Data peuvent être moins fiables sur des segments très courts, des segments à une intersection, ou sur des segments très proches d'autres segments (par exemple, certaines routes parallèles d'axes larges). Certains endroits peuvent avoir connu une situation exceptionnelle, par exemple en raison de travaux. Dans certains cas, la limite de vitesse peut être différente de la situation actuelle, si elle a changé depuis juin 2023 (par exemple sur Avenue Van Praet).

Daarnaast belast het gemeentebestuur de lokale politie tijdens de Mobiliteitscommissie met de plaatsing van radars op verschillende locaties, zoals eerder vermeld. Op de volgende commissie deelt de lokale politie de resultaten mee. Deze resultaten zijn echter nog niet in kaart gebracht.

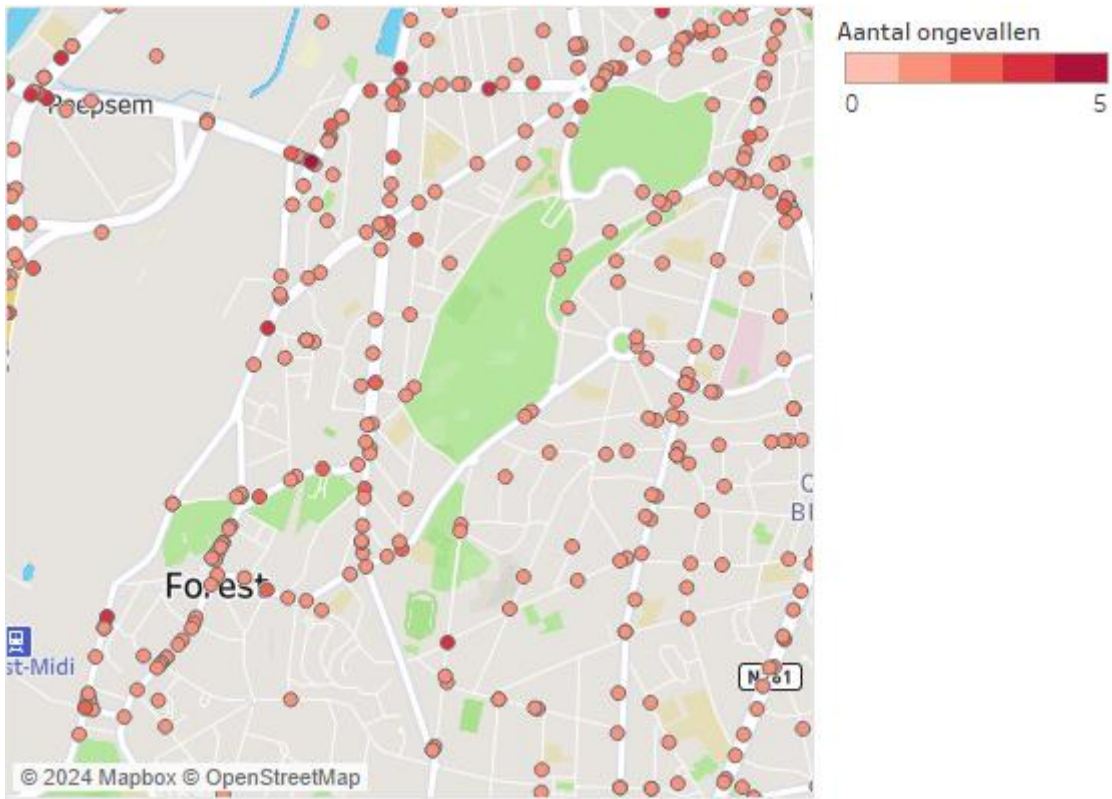
Ongevallen

Ongevallengegevens zijn onder meer beschikbaar op de website [Mobigis](https://data.mobility.brussels/mobigis/nl/)²², die een tab *Veiligheid* bevat, en [Statbel](https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen)²³, die cijfers over ongevallen ter beschikking stelt. Aan de hand van deze gegevens kunnen we het aantal ongevallen bepalen, de ernst ervan, het type gebruiker(s) dat of die erbij betrokken was of waren en waar de ongevallen plaatsvonden. Er is echter geen informatie over de oorzaken van deze ongevallen, waardoor het moeilijk is om te bepalen of het waarschijnlijk is dat een bepaald type ongeval zich opnieuw zal voordoen en, zo ja, hoe het kan worden voorkomen.

Het OGZ-dashboard, verstrekt door BM Verkeersveiligheid, toont gebieden met een hoge concentratie ongevallen, maar ook de geregistreerde ongevallen in het hele Gewest.

²² <https://data.mobility.brussels/mobigis/nl/>

²³ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>



Het Gewest zal gegevens ter beschikking stellen van de verkeersveiligheidscoördinatoren, zodat ze de omstandigheden van de verschillende geregistreerde ongevallen in hun gemeente kunnen nagaan.

4. Doelstellingen tegen 2030

Het **Gewestelijk** Actieplan Verkeersveiligheid bevat een reeks doelstellingen die tegen 2030 moeten worden bereikt. In het **Gemeentelijk** Actieplan Verkeersveiligheid zijn doelstellingen opgenomen die onder de bevoegdheid van de Gemeente vallen, namelijk:

1. Het aantal en de ernst van aanrijdingen met voetgangers verminderen.
2. De stijging van het aantal aanrijdingen met fietsers ombuigen. Aangezien het aantal verplaatsingen per fiets gestaag toeneemt, stijgt ook het aantal ongevallen met fietsers. We moeten er echter voor zorgen dat het aantal ongevallen niet evenveel stijgt als het aantal verplaatsingen.
3. Het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van bromfietsen en motorfietsen verminderen.
4. Het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van zware voertuigen terugdringen.
5. De rijsnelheid, die een oorzaak en een verzwarende factor is voor de aanrijdingen, verminderen en onder controle houden.
6. Het aantal eenzijdige aanrijdingen, dus zonder opponent, verminderen.
7. De veiligheid van de wegeninfrastructuur permanent beheren, door het identificeren en behandelen van de ongevalgevoelige zones (OGZ's).
8. Hoffelijkheid in het verkeer promoten.

5. Het Actieplan

Zoals hierboven vermeld, is het **Gewestelijk** Actieplan Verkeersveiligheid opgebouwd rond de volgende 6 pijlers:

1. Safe System
2. Safe Speed
3. Safe Street
4. Safe Behaviour
5. Safe Vehicle
6. Safe City

Het Gemeentelijk Actieplan is onderverdeeld in 5 pijlers, geïnspireerd op de eerste 5 pijlers van het Gewestelijk Plan:

1. Governance en transversaliteit
2. Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag
3. Infrastructuur
4. Gedrag
5. Voertuigen

PIJLER 1 Governance en transversaliteit

Verkeersveiligheid is gebaseerd op een groot aantal **kleine en grote** beslissingen van de verschillende actoren in de openbare ruimte. In het Brussels Gewest gaat het uiteraard om alle beleidsniveaus, de verschillende bestuursniveaus, de politie, scholen, ondernemingen, ... 'Vision Zero' vereist zowel een verhoogd bewustzijn van iedereen die een impact heeft op het verkeer als een goede samenwerking en wederzijds begrip.

Actie 1: Aanwerving van een 'verkeersveiligheidscoördinator'

PRIORITAIR

Het Gewest verleent subsidies aan de gemeenten voor *de aanwerving van personeel dat specifiek voor de verkeersveiligheid is ingezet*, overeenkomstig actie 13 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid.

De Gemeente werft een verkeersveiligheidscoördinator aan op basis van de gewestelijke subsidie, die hernieuwbaar is voor een periode van 3 jaar. Voordat deze subsidie afloopt, verzoekt de Gemeente het Gewest ervoor te zorgen dat de subsidie wordt verlengd. Als onderdeel van de dienst Wegen stelt de verkeersveiligheidscoördinator het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid op, hij volgt het op en geeft jaarlijks een stand van zaken. Hij ziet toe op de uitvoering van de verschillende acties van het plan, als uitvoerder of coördinator, en werkt samen met de verschillende actoren die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid (gemeentelijk en gewestelijk personeel, politie, scholen, ...). Tot slot brengt hij advies uit over elk project dat een impact heeft op de openbare ruimte (herinrichtingsplan, plaatsing van meubilair, vergroening, signalisatie, ...)

Actie 2: De Gemeente ontwikkelt een Actieplan voor Verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid, en voert dit uit

Het gaat om de uitvoering van Actie 1 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid, waarin het volgende wordt bepaald:

"De acties in dit plan, en dan vooral de acties in verband met snelheid (SAFE SPEED) en infrastructuur (SAFE STREET), richten zich tot de wegbeheerders, het gewest en de gemeenten. Om de met partners, met inbegrip van de gemeenten, vastgestelde doelstellingen te bereiken, moeten de gemeenten de acties overnemen in hun eigen investeringsplannen, actieplannen verkeersveiligheid of mobiliteitsinitiatieven.

In het kader van de opvolging van het Good Move-plan en de raadplegingen van de mobiliteitsactoren van alle horizonten konden de gemeenten al laten weten wat ze vinden van de voorgestelde opvolgingstabel, waarin de Good Move-acties, de doelstellingen ervan alsook de gemeentelijke doelstellingen zijn opgenomen. De acties van het actieplan voor

verkeersveiligheid zullen in die tabel, die nog in ontwikkeling is, worden ingeschreven en zullen

regelmatig worden opgevolgd in het kader van de monitoring van het gewestelijke mobiliteitsplan."

Het Actieplan Verkeersveiligheid wordt goedgekeurd door het College nadat het is voorgesteld in de Mobiliteitscommissie. Brussel Mobiliteit Verkeersveiligheid wordt uitgenodigd voor deze presentatie aan de Mobiliteitscommissie en het College. Vervolgens wordt de Raad geïnformeerd over het plan.

De voorbereiding en de opvolging van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid worden besproken tijdens de Mobiliteitscommissie, die elke maand plaatsvindt en die de burgemeester en schepenen bevoegd voor de openbare ruimte, de diensten Mobiliteit, Wegen, Stadsvernieuwing, de politiezone en occasionele deelnemers samenbrengt naargelang de besproken onderwerpen.

Actie 3: Jaarlijkse stand van zaken van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid

Elk jaar wordt een stand van zaken over het Actieplan voorgesteld op een vergadering van de Mobiliteitscommissie, waarvoor de leden van de Commissie Actieve Modi²⁴ worden uitgenodigd. Deze omvat:

- de uitgevoerde acties van het Plan, de voortgang van de lopende acties, uitgestelde acties en acties die eventueel geannuleerd worden;
- een diagnose van de verkeersveiligheid in Vorst, met bijzondere aandacht voor de evolutie van de ongevallencijfers in de richting van de doelstelling 'nul doden en nul zwaargewonden';
- eventuele nieuwe acties die in het Plan kunnen worden opgenomen. Indien nodig wordt het aangepaste Plan ter goedkeuring voorgelegd aan het College.

De datum van deze stand van zaken hangt af van de beschikbaarheid van de gegevens die nodig zijn om de diagnose van de verkeersveiligheid uit te voeren en die voornamelijk door het Gewest en de federale overheid worden verstrekt.

Als de acties en de diagnose niet gunstig evolueren, identificeert de verkeersveiligheidscoördinator de oorzaken en stelt hij mogelijke oplossingen voor.

Actie 4: Oprichting van een Commissie Actieve Modi

Zoals we in de diagnose hebben gezien, maken voetgangers en fietsers meer dan de helft uit van alle slachtoffers van ongevallen, of ze nu zwaar- of lichtgewond zijn²⁵. Het is dus essentieel om een goed inzicht te hebben in hun problemen en hun specifieke behoeften. Daarom heeft de Gemeente Vorst een Commissie Actieve Modi opgericht, die fungeert als platform voor ontmoeting, bewustmaking en gedachtewisseling over mobiliteit, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Ze helpt een visie te creëren en richtlijnen te formuleren, met name door de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van mobiliteitsplannen te ondersteunen. Ze komt twee keer per jaar samen en bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeentediensten (Mobiliteit, Wegen, Preventie), de lokale politiezone, Brussel Mobiliteit, de MIVB en leden die de belangen van fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen.

Actie 5: De Gemeente vraagt subsidies aan om veiligheidsprojecten te financieren

PRIORITAIR

Aangezien de financiën van de Gemeente beperkt zijn, is het essentieel om subsidies aan te vragen om veiligheidsprojecten uit te voeren. Elk jaar dient de Gemeente een reeks veiligheidsprojecten in bij het Gewest in het kader van de gewestelijke projectoproep voor de subsidiëring van acties ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen²⁶.

²⁴ Cf. [Actie 4: Oprichting van een Commissie Actieve Modi](#), p. 24.

²⁵ Cf. Diagnose, [slachtoffers per vervoerswijze](#), p. 10.

²⁶ Cf. Pijler 3 (Infrastructuur), [Actie 25: Ontwerp en uitvoering van herinrichtingsplannen voor prioritaire ingrepen waarvoor geen SV vereist is](#), p. 33.

Actie 6: De samenwerking en de coördinatie tussen de Gemeente en het Gewest verbeteren

De Gemeente en het Gewest (met inbegrip van de MIVB) moeten samenwerken, of het nu gaat om de heraanleg van een gemeenteweg die uitkomt op een gewestweg en omgekeerd, om de aanleg van netwerken (bijvoorbeeld voor fietsen) of om het garanderen van de veiligheid in de omgeving van een school aan een gemeenteweg, een bushalte, ...



Actie 6 is gericht op:

- het identificeren van gewestelijke referenten die snel kunnen reageren op verzoeken van gemeentepersoneel;
- het identificeren van acties die ingrepen vereisen op gewestwegen, in het bijzonder met het oog op het aanleggen van netwerken (bijvoorbeeld voor fietsen), en een officieel verzoek richten aan het Gewest om een samenwerking tot stand te brengen.
- Brussel Mobiliteit te herinneren aan haar verbintenis om de verschillende dashboards voor monitoring die zijn gemaakt op basis van ongevalgegevens²⁷ ter beschikking te stellen van de wegbeheerders, met inbegrip van de gemeenten, en een procedure op te stellen voor het overmaken van de post-aanrijdingsverslagen aan de gemeentelijke beheerders.²⁸

Actie 7: Overdracht van gemeentewegen naar het Gewest

Een goede staat van de wegen is essentieel om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen, vooral van tweewielers. Door de hoeveelheid en het type verkeer, met name gelede bussen, slijt het asfalt echter snel en verzakken de wegen. De kosten van het continue onderhoud van de wegen waarop deze bussen rijden, zetten de begroting van de Gemeente, die bijna 50 km aan wegen moet beheren, zwaar onder druk. Ze heeft een officieel verzoek ingediend bij het Gewest om het beheer van de wegen waar openbaar vervoer passeert, over te nemen.



PRIORITAIR

Actie 8: Verzoek voor de creatie van een gewestelijke subsidie voor de post van gemeentelijke referent voor het opzetten van acties ten gunste van scholen en het implementeren van schoolwijken

PRIORITAIR

Vorst telt een dertigtal scholen en een twintigtal kinderdagverblijven. Hoewel ze gemeenschappelijke kenmerken hebben, hebben deze instellingen elk hun eigen specifieke behoeften op het vlak van mobiliteit en veiligheid. De creatie van een post van referent scholen en kinderdagverblijven binnen het gemeentebestuur is noodzakelijk om de werklast die dit met zich meebrengt, op te vangen. Zijn taken bestaan erin alle kwesties inzake mobiliteit en verkeersveiligheid in verband met scholen te behandelen, meer bepaald meewerken, als coördinator of actor, aan de acties in dit plan in verband met scholen (schoolbezoek [Actie 9](#)), aanwezigheid van agenten in schoolomgevingen ([Actie 10](#)), audit van leveringszones ([Actie 19](#)), identificatie van niet-ingerichte schoolomgevingen ([Actie 40](#)), actieprogramma in schoolomgevingen ([Actie 41](#)), zichtbaarheid van scholen ([Actie 42](#)), sensibilisering i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in scholen ([Actie 48](#)), maar ook de

²⁷ Cf. Actie 7 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid: Geogelocaliseerde, maar anonieme statistische gegevens zijn beschikbaar, toegankelijk en bruikbaar voor wegbeheerders om te voldoen aan hun verplichtingen op het vlak van het beheren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur (prioritaire actie)

²⁸ Cf. Actie 9 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid: Elke aanrijding met dodelijke slachtoffers geeft aanleiding tot een inspectie en tot de opstelling van een post-aanrijdingsverslag (Gewest en gemeenten).

implementatie van schoolstraten en de haalbaarheid van de creatie van schoolwijken²⁹ in Vorst onderzoeken. De Gemeente verzoekt het Gewest een subsidie te creëren om de invoering van een dergelijke post te financieren.

Actie 9: Scholen – bezoek aan de directie

De referent scholen en kinderdagverblijven of, bij gebrek daaraan, de verkeersveiligheidscoördinator, vergezeld van een lid van de Mobiliteitsdienst, de Preventiedienst, de buurtpolitie en eventueel Brussel Mobiliteit, brengt een bezoek aan de directie van alle scholen, met inbegrip van de scholen gelegen aan gewestwegen, om:

- hen te verzoeken een referent mobiliteits- en verkeersveiligheidseducatie³⁰ aan te stellen, die verantwoordelijk is voor het centraliseren en verspreiden van informatie rond mobiliteits- en verkeersveiligheidseducatie binnen de school en die de projecten daaromtrent ondersteunt;
- hen te informeren over de verschillende acties die zij kunnen ondernemen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid³¹;
- hun specifieke behoeften inzake mobiliteit en veiligheid te identificeren. Hij staat in voor de opvolging van deze behoeften samen met alle betrokken actoren.

Actie 10: Scholen – aanwezigheid van agenten

Voertuigen die stoppen op het trottoir, op voetgangersoversteekplaatsen, overdreven snelheid, dubbel parkeren, inhalen ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen, conflicten tussen de verschillende weggebruikers, ... zijn dagelijkse kost rond scholen wanneer er scholieren aankomen. De aanwezigheid van gemeenschapswachten en politieagenten is welkom om de veiligheid van de kinderen, die bijzonder kwetsbaar zijn, te garanderen. Helaas zijn er niet genoeg gemeenschapswachten om deze taak voor alle scholen uit te voeren³². Daarom organiseert de Gemeente minstens twee keer per jaar een vergadering met de verschillende betrokken actoren (waaronder de Preventiedienst en de politiezone) om prioriteiten vast te stellen voor schoolomgevingen waar gemeenschapswachten en politieagenten aanwezig moeten zijn. De Gemeente onderzoekt ook de mogelijkheid om vrijwilligers (ouders of leden van het schoolteam) op te leiden om voetgangersoversteekplaatsen veiliger te maken.

Actie 11: Audit van kramen en terrassen (horeca)

De vergunningen die aan bepaalde handelaars zijn afgegeven voor het plaatsen van kramen of terrassen zijn soms relatief oud en voldoen mogelijk niet altijd aan de huidige criteria inzake verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers (met name voor slechtzienden en rolstoelgebruikers). De Gemeente maakt een inventaris op van de vergunningen die tot nu toe zijn afgegeven, gaat na welke een probleem vormen en zoekt naar een oplossing om ervoor te zorgen dat de beginselen van verkeersveiligheid en die vermeld in de GSV worden gewaarborgd. Ze zorgt er ook voor dat de voorschriften voor de plaatsing van kramen en terrassen aan deze behoeften worden aangepast en voert een procedure voor de afgifte van vergunningen in waarbij de verschillende betrokken partijen, waaronder de verkeersveiligheidscoördinator, worden betrokken.³³

²⁹ Een schoolwijk is een groep straten rond een of meer scholen waar het verkeer beperkt wordt en voorzieningen de verplaatsing met en de veiligheid van actieve modi (voetgangers, fietsers, ...) bevorderen.

³⁰ In dit verband voorziet de Federatie Wallonië-Brussel een vorming voor referenten mobiliteits- en verkeersveiligheidseducatie: <http://www.enseignement.be/index.php?page=28195&navi=4043>.

³¹ Cf. Pijler 4 (Gedrag), [Actie 48: Sensibilisering i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in scholen](#), p. 41.

³² Cf. [Preventiedienst](#), p. 15.

³³ Cf. Pijler 2 (Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag), [Actie 22: Kramen en terrassen \(horeca\) – Communicatie en controle](#), p. 30 .

Actie 12: Openstelling van gewestelijke overheidsopdrachten met betrekking tot de aankoop van voertuigen

Actie 28 van het **Gewestelijk** Actieplan stelt: "[...] moet Brussel Mobiliteit bij machte zijn prospecties van opdrachten waarin voorzieningen/inrichtingen van verkeersveiligheid voor de verschillende categorieën van voertuigen zijn opgenomen, ter beschikking te stellen van de plaatselijke besturen [...] met als doel hun integratie in bestekken te bevorderen." De Gemeente verzoekt het Gewest meer te doen door gemeenten hun overheidsopdracht(en) voor de aankoop van alle soorten voertuigen (bedrijfsvoertuigen, MPV (*multipurpose vehicles*), bestelwagens met kiepbak, ...) ter beschikking te stellen, waarbij deze opdracht(en) voldoet (voldoen) aan alle criteria inzake verkeersveiligheid en respect voor het milieu. Dit zal de uitvoering van actie 51 door de Gemeente vergemakkelijken.³⁴



Actie 13: Stuurgroep voor de invoering van erven

De principes voor de inrichting van een erf verschillen sterk van die van andere wegen. Mensen kennen vaak de geldende regels in die zones niet en automobilisten hebben de fysieke mogelijkheid om hun voertuig buiten de parkeervakken te parkeren, waardoor ze soms voetgangers hinderen. Wanneer een nieuw erf wordt aangelegd, richt de Gemeente een opvolgingsgroep op om de nieuwe regels aan de weggebruikers mee te delen en ervoor te zorgen dat ze worden nageleefd. In deze opvolgingsgroep zijn de diensten Mobiliteit, Wegen, Preventie, Administratieve Sancties, Informatie & Communicatie en de politie vertegenwoordigd, evenals andere actoren afhankelijk van het project (Brussel Mobiliteit als het om een gewestweg gaat, de dienst Economische Ontwikkeling in geval van een zone met handelszaken, de dienst Heropleving van de Wijken als deze de initiatiefnemer van het project is, ...).



Niet-naleving van de parkeerregels in een erf

³⁴ Cf. Pijler 5 (Voertuig), [Actie 51: Aankoop van gemeentelijke voertuigen uitgerust met voorzieningen om de verkeersveiligheid van andere weggebruikers te bevorderen](#), p. 43.

PIJLER 2 Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag

Actie 14: Inventaris van geautomatiseerde controle- en snelheidsmeetapparatuur

PRIORITAIR

Het Gewest, de Gemeente en de politiezone beschikken over meet- en controleapparatuur. Het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid:

- maakt een inventaris op van deze apparatuur en de locatie ervan, en bepaalt of deze voldoende is om aan de behoeften van de Gemeente te voldoen;
- identificeert de actoren die belast zijn met de installatie van dit materiaal en de analyse van de resultaten;
- bepaalt hoe de resultaten worden gecommuniceerd.



Actie 15: De gemeten snelheden en verkeersstromen in kaart brengen

Zoals hierboven vermeld, beschikt de Gemeente over een reeks gegevens inzake snelheid en verkeersstromen³⁵, maar deze zijn nog niet in kaart gebracht. De Gemeente brengt de gemeten snelheden en verkeersstromen in kaart om een algemeen beeld van de situatie te krijgen en dus de plaatsen te identificeren waar prioritair moet worden ingegrepen.



Actie 16: Controles-sancties in kaart brengen

Elke dag stellen personeelsleden van de Gemeente en politieagenten verkeers-pv's op. Door deze pv's in kaart te brengen, kan de Gemeente:

- plaatsen lokaliseren waar ingrepen nodig zijn op het vlak van inrichting, signalisatie, markering, ...
- de soorten inrichtingen identificeren die weggebruikers niet begrijpen of respecteren

Actie 17: Implementatie van een strategie voor mobiele controle, samen met de politiezone en het Gewest

De duurzame oplossing om de snelheid van voertuigen te verminderen, bestaat meestal uit het installeren van voorzieningen zoals zigzagdoorgangen, verkeersdrempels, versmalling van de rijbaan, ... Het is echter niet altijd mogelijk om deze fysieke oplossing te gebruiken, zoals op wegen waar bussen en vooral trams rijden. De Gemeente Vorst werkt in samenwerking met de lokale politiezone en Brussel Mobiliteit een strategie voor mobiele controle uit om snelheidsovertredingen te bestrijden op deze wegen, waar het plaatsen van snelheidsbeperkende inrichtingen geen optie is, maar ook in de risicozones geïdentificeerd op basis van de kaarten die in het kader van dit plan ter beschikking worden gesteld³⁶.

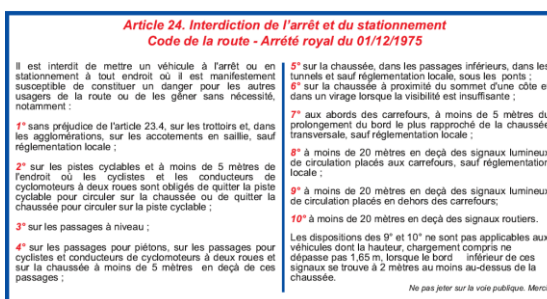
³⁵ Zie [Ongevallengegevens - Snelheden en controles](#), p. 20.

³⁶ Cf. Pijler 2 (Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag), [Actie 15: De gemeten snelheden en verkeersstromen in kaart brengen](#), p. 28 en Pijler 3 (Infrastructuur), [Actie 29: Stad 30 geloofwaardig maken – straten in kaart brengen waar de maximumsnelheid van 30 km/u niet geloofwaardig lijkt](#), p. 34.

Actie 18: Uitwerking van een controle-sanctiestrategie om hinderlijk parkeren tegen te gaan



Hinderlijk parkeren, vooral op het trottoir en voor en op voetgangersoversteekplaatsen, is schadelijk voor de veiligheid van voetgangers. Ook dubbel parkeren en parkeren op fietspaden zijn gevaarlijk voor tweewielers. In samenwerking met de politie werkt de Gemeente een controle-sanctiestrategie uit om weggebruikers te ontmoedigen dit gevaarlijke gedrag te plegen en te herhalen. De effectiviteit hangt af van de frequentie en het automatisch karakter van de sanctie, eventueel voorafgegaan door een preventiecampagne. De implementatie van een dergelijke strategie is meer bepaald essentieel voor de goede werking van de *dropzones*³⁷ en de gemeenschappelijke ruimte die binnenkort in het hart van Vorst wordt gecreëerd³⁸.



Waarschuingskaart voor verkeerd geparkeerde voertuigen in Estinnes

De uitwerking van de controle-sanctiestrategie is ook een gelegenheid om te beoordelen of de materiële en vooral de personele middelen toereikend zijn om deze uitdaging inzake verkeersveiligheid aan te gaan. Ze kwantificeert de behoefte aan vaststellende ambtenaren en bepaalt aan welke diensten ze moeten worden toegewezen. Bovendien zou parking.brussels, dat door de Gemeente Vorst is belast met de opvolging van betaald parkeren, ook de opdracht kunnen krijgen overtredingen inzake hinderlijk parkeren vast te stellen³⁹. Indien de Gemeente dit nodig acht in het kader van de uitwerking van haar controle-sanctiestrategie, zal ze de mogelijkheid onderzoeken om een overeenkomst in die zin te sluiten met parking.brussels, zoals de gemeente Anderlecht heeft gedaan.

³⁷ Cf. Pijler 3 (Infrastructuur), [Actie 39: Aanleg van dropzones en beheerplan](#), p.38.

³⁸ Cf. Pijler 1 (Governance en transversaliteit), [Actie 13: Stuurgroep voor de invoering van erven](#), p. 27.

³⁹ Cf. [parking.brussels](#), p. 17

Actie 19: Audit van leveringszones

Het goede verloop van leveringen draagt bij tot de veiligheid van de bezorgers en alle weggebruikers. De Gemeente voert een audit uit van de leveringszones op gemeente- en gewestwegen, waarbij wordt gekeken naar hun relevantie, de mate waarin ze worden gerespecteerd door de weggebruikers, hun tijdvak en het type signalisatie ter plaatse (zone met parkeerverbod gecontroleerd door de politie, de Gemeente of gele zone gecontroleerd door parking.brussels).



In deze audit worden ook de kiss-and-ridezones en de zones die voorbehouden zijn voor bepaalde categorieën, zoals schoolbussen en fietsen, opgenomen. Op basis van deze audit bekijkt ze samen met het Gewest of het relevant is om de signalisatie al dan niet te standaardiseren en parking.brussels te betrekken bij de controle van deze zones.

Actie 20: Audit van de tijdelijke bezetting van de openbare weg

De tijdelijke bezetting van de openbare weg door particulieren voor een verhuizing, een levering, de plaatsing van een lift, steiger, container, ... is niet zonder gevaar voor de andere weggebruikers. De Gemeente voert in samenwerking met de politie een audit uit van de moeilijkheden die de dienst Bezetting van de Openbare Weg (BOW)⁴⁰ ondervindt bij de omkadering van deze bezettingen. Ze hecht bijzonder veel belang aan de communicatie die met de particulieren moet worden gevoerd wanneer ze een vergunning aanvragen, alsook aan de controles en sancties die nodig kunnen zijn, in het bijzonder voor niet-toegestane bezettingen.

Actie 21: Een lijst opstellen van overtredingen in verband met verkeersveiligheid waarvoor een GAS kan worden opgelegd en de bevoegde autoriteiten aanmoedigen de nodige stappen te ondernemen om het toepassingsgebied van de GAS uit te breiden naar deze overtredingen.

Administratieve sancties zijn een interessant instrument voor de Gemeente omdat ze het mogelijk maken om overlast te bestrijden zonder afhankelijk te zijn van het gerechtelijk apparaat, dat vaak te traag of overbelast is. Op het vlak van verkeersveiligheid kan de Gemeente een reeks overtredingen met betrekking tot stilstaan en parkeren bestraffen (gemengde overtredingen)⁴¹. Andere overtredingen, zoals het aantal personen op een step, rijden onder invloed en lichte snelheidsovertredingen, zouden uiteindelijk kunnen worden ondergebracht bij de gemengde overtredingen, zoals soms het geval is in de andere 2 Gewesten van het land, zodat de Gemeente de verkeersveiligheid kan verbeteren. De Gemeente stelt een lijst van deze overtredingen op en stuurt deze naar de autoriteiten met beslissingsbevoegdheid ter zake, om hen aan te moedigen het toepassingsgebied van de GAS uit te breiden naar de overtredingen in de lijst.

Actie 22: Kramen en terrassen (horeca) – Communicatie en controle

Bij het afleveren van een vergunning voor het plaatsen van een kraam of terras moet de Gemeente de aanvrager informeren over de precieze regels die moeten worden nageleefd en er vervolgens op toezien dat deze regels worden nageleefd. Daartoe stelt de Gemeente een document op met deze regels⁴², dat ze aan de

⁴⁰ Cf. [Dienst Bezetting van de Openbare Weg](#), p. 14.

⁴¹ Cf. [Dienst Administratieve Sancties](#), p. 16.

⁴² Cf. [Actie 11: Audit van kramen en terrassen \(horeca\)](#), p. 26.

aanvrager overhandigt bij de afgifte van de vergunning, en implementeert ze in overleg met de politie een controlestrategie.

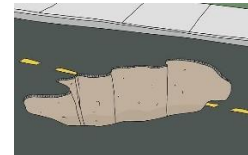
PIJLER 3 Infrastructuur



"Straten zijn plaatsen waar mensen wonen, praten, spelen, wandelen en elkaar ontmoeten. Ze geven mee vorm aan de identiteit van een wijk. Straten maken het bovendien mogelijk om je met verschillende vervoermiddelen te verplaatsen volgens het principe STOP⁴³ opgenomen in Good Move."

"Bij de inrichting van straten en openbare ruimten moet met al die verschillende functies rekening worden gehouden én ze moeten op een veilige en comfortabele manier worden gecombineerd. Het veilig maken van de openbare ruimte betekent dus zorgen voor veilige verplaatsingsomstandigheden voor alle vervoerswijzen en gebruikers (voetgangers, fietsers, gebruikers van nieuwe voortbewegingstoestellen, motorrijders, automobilisten en anderen). Dat kan door middel van een veilige en ook hoogwaardige infrastructuur, die niet alleen het verkeer, maar ook het plaatselijke leven tot ontplooiing laat komen. In die openbare ruimte moet de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op een faire manier worden verdeeld tussen de gebruikers van het vervoerssysteem en de bewoners."

"De infrastructuur kan, wanneer die niet veilig is of slecht wordt onderhouden, een rechtstreekse oorzaak van een aanrijding zijn; denk bijvoorbeeld aan putten in de weg, te weinig grip enz. die verlies van controle over het voertuig, valpartijen van tweewielers, voetgangers enz. kunnen veroorzaken."



"De infrastructuur kan ook onrechtstreeks betrokken zijn, wanneer er bijvoorbeeld een discrepantie bestaat tussen het beeld dat die uitstraalt en het gedrag dat van de gebruikers wordt verwacht. Een lange, rechte straat met aan weerszijden parkeergelegenheid kan automobilisten er immers toe aanzetten sneller te rijden dan een minder rechte weg, die zo werd ingericht dat die een mix van lokale functies in de hand werkt door middel van voorpleinen, zigzagbochten en beplanting."

Het ontwerp van de infrastructuur moet daarom leesbaar zijn en een duidelijke boodschap overbrengen aan de gebruikers. Het moet hen bijvoorbeeld informeren over hun plaats op de weg, de juiste rijsnelheid, hoe voorzichtig ze moeten zijn enz. Het moet ook mogelijk zijn om, naargelang de aard en de categorie van de weg, ruimtes te gebruiken voor andere activiteiten dan alleen maar zich verplaatsen in de openbare ruimte. De infrastructuur moet het dus mogelijk maken om de straat veilig te maken als een plaats voor multimodaal verkeer en als een plaats voor het buurtleven."

"Zonder noodzakelijkerwijs de 'oorzaak' van de aanrijding te zijn, kan de infrastructuur ook mee de gevolgen van de aanrijding helpen beperken door eventuele fouten van gebruikers op te vangen. Het begrip SAFE STREET overspant daarom verschillende benaderingen:

- De 'self explaining road', die zich zoveel mogelijk aanpast aan de context en die de juiste informatie geeft aan de gebruikers, zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen aan de omstandigheden;
- Een infrastructuur die fouten opvangt, "the forgiving road" (cf. SAFE SYSTEM), en dus de gevolgen ervan voor de slachtoffers en, in ruimere zin, voor de samenleving beperkt;

⁴³ Principe dat hiërarchisering van de verschillende vervoerswijzen invoert in de manier om de Stad te bedenken en in te richten, en ze promoot in deze volgorde: voetgangers, fietsen en actieve micromobiliteit (steps, skateboard, rollers, eenwielers, enz.), openbaar vervoer, collectief privévervoer (taxi, deelauto's, carpooling) en ten slotte, individueel privévervoer.

- Het begrip 'verblijf', volgens hetwelk de straat niet alleen de plaats is voor (functionele) verplaatsingen, maar ook een plaats waar het buurtleven zich afspeelt, in het bijzonder in de wijken."

"De inrichting van de weg moet de verschillende gebruikers in staat stellen te begrijpen welk gedrag er van hen wordt verwacht. De verkeersomgeving moet eenvoudig te ontcijferen zijn, moet de hoeveelheid benodigde informatie beperken en de werking van kruispunten en potentiële conflictgebieden verduidelijken. Een begrijpelijk ontwerp zal dus het nemen van risico's of rij- en/of beoordelingsfouten verminderen. De dichte stedelijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een grote verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden en activiteiten in de openbare ruimte, vereist ook dat er rekening wordt gehouden met de interacties tussen gebruikers."

"Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de beheerders om al het mogelijke te doen (middelenverbintenis) om te voorkomen dat hun infrastructuur een ernstige aanrijding veroorzaakt, of om de gevolgen van een eventuele aanrijding tot een minimum te beperken. Een intrinsiek veilige inrichting moet uiteraard het doel zijn wanneer wegen van gevel tot gevel worden heraangelegd, maar kleinere ingrepen kunnen al een groot verschil maken om die doelstelling te bereiken. Sinds 2013 maakt de procedure "verkeersveiligheidsaudit" het mogelijk de verbetering van de infrastructuur op gewestwegen te begeleiden. De aanwerving, via subsidies, op het gemeentelijke niveau van een medewerker die zich wijdt aan verkeersveiligheid, zou het mogelijk maken deze verkeersveiligheidsonderzoeken ook inzake projecten op gemeentewegen te realiseren. Er zullen ook vormingen voor auditors worden gepland. "⁴⁴

Actie 23: Identificeren van ongevalgevoelige locaties

PRIORITAIR

Op basis van de gegevens waarover ze beschikt⁴⁵, identificeert de Gemeente, in de vorm van een kaart, de gevoeligste punten op het vlak van verkeersveiligheid, in het bijzonder op gemeentewegen. Deze zwarte punten worden grondig geanalyseerd om de omstandigheden van de ongevallen die er hebben plaatsgevonden te bepalen.

Actie 24: Prioritering van de locaties waar veiligheidsingrepen moeten worden uitgevoerd

Deze prioritering gebeurt op basis van de resultaten van de vorige actie en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Mobiliteitscommissie. Er wordt onder andere rekening gehouden met de aanwezigheid van scholen, culturele en sportcentra, het aantal geregistreerde ongevallen en de ernst ervan. In het kader van deze actie kunnen aanbevelingen worden gedaan voor de aanpassing van mobiliteitsplannen (Gemeentelijk Mobiliteitsplan en Lokaal Mobiliteitscontract).

⁴⁴ Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030

⁴⁵ Zie [Ongevallengegevens](#), p. 20 en [Algemene diagnose van de verkeersveiligheid in Vorst](#), p. 7

Actie 25: Ontwerp en uitvoering van herinrichtingsplannen voor prioritaire ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning (SV) vereist is.

Er zijn veiligheidsaanpassingen zoals verkeersdrempels, trottoiruitbreidingen, markeringen voor voetgangersoversteekplaatsen of fietspaden gepland om de veiligheid op als prioritair beschouwde locaties te verbeteren. Er zijn subsidieaanvragen ingediend bij het Gewest om de uitvoering ervan te financieren⁴⁶. Met behulp van deze subsidies heeft de gemeente bijvoorbeeld een aantal schoolomgevingen veiliger kunnen maken en een fietspad (naar boven toe) kunnen aanleggen langs een deel van de Victor Rousseaulaan.



Veiligheidsaanpassingen in de buurt van de school Nos Enfants, gesubsidieerd door het Gewest (Meyerbeerstraat)

Actie 26: Uitschrijving en uitvoering van opdrachten voor werken om de herinrichtingsplannen inzake verkeersveiligheid uit te voeren

Deze opdracht(en), gefinancierd met subsidies van het Gewest, wordt (worden) elk jaar vernieuwd. Daartoe werft de gemeente (dienst Wegen) iemand aan die deze opdrachten voor werken opstelt en instaat voor de opvolging van de uitvoering.

Actie 27: Identificeren van wegen die opnieuw moeten worden geasfalteerd

PRIORITAIR



Een goede wegbekleding is essentieel om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen, vooral van tweewielers. Elk jaar identificeert de Gemeente de wegen waarvan de bekleding in slechte staat verkeert en zorgt ze ervoor dat deze wordt vernieuwd. Er wordt een markeringsplan opgesteld en uitgevoerd na de herasfaltering.

Actie 28: Aanpassing van de gemeentelijke verkeerslichten aan fietsverkeer

PRIORITAIR

⁴⁶ Cf. Pijler 1 (Governance en transversaliteit) [Actie 5: De Gemeente vraagt subsidies aan om veiligheidsprojecten te financieren](#), p. 24.



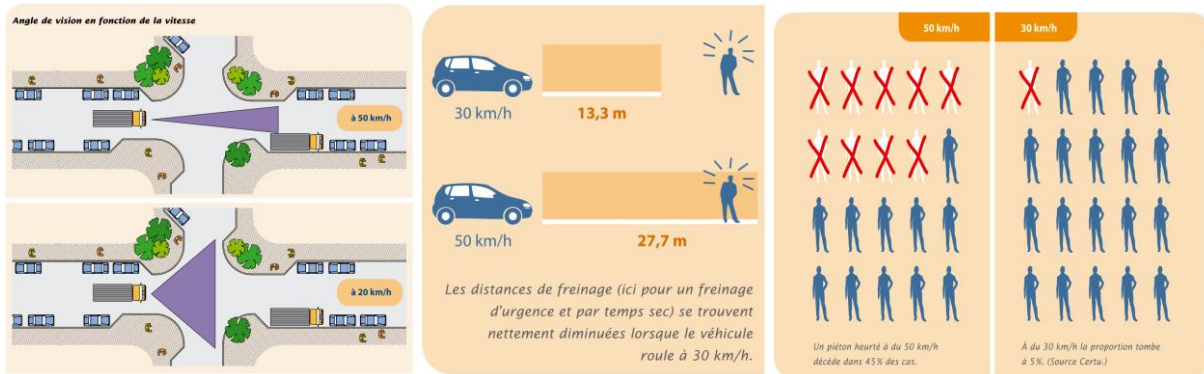
Steekspelstraat: gebrek aan aangepaste verkeerslichten voor fietsers, waardoor het onmogelijk is om van deze straat een straat met beperkt eenrichtingsverkeer te maken.

In samenwerking met het Gewest zijn de verkeerslichten aangepast zodat fietsers in de tegengestelde richting kunnen rijden en zijn er B22-borden geplaatst zodat fietsers de verkeerslichten kunnen voorbijrijden om rechtsaf te slaan.



Actie 29: Stad 30 geloofwaardig maken – straten in kaart brengen waar de maximumsnelheid van 30 km/u niet geloofwaardig lijkt

De invoering van Stad 30 in 2021 levert een aanzienlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Als een automobilist zijn snelheid vermindert, kan hij zijn gezichtsveld vergroten en indien nodig de remafstand verkleinen. De kans dat een voetganger omkomt bij een ongeval met een auto wordt aanzienlijk kleiner wanneer de snelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km/u.



Om deze redenen is een van de doelstellingen van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid om de snelheidslimiet van 30 km/u geloofwaardig te maken.

De volgende gegevens zijn in kaart gebracht:

- snelheidsmetingen (V85)
- de breedte van de rijbaan op gemeentewegen;
- snelheidsbeperkende inrichtingen;
- rijrichting;
- metingen van de verkeersintensiteit.

Aan de hand van de kaarten kunnen de wegen worden geïdentificeerd waar de snelheidsbeperking van 30 km/u niet geloofwaardig lijkt en welke maatregelen moeten worden genomen.

Actie 30: Stad 30 geloofwaardig maken – verkeersluwe plannen

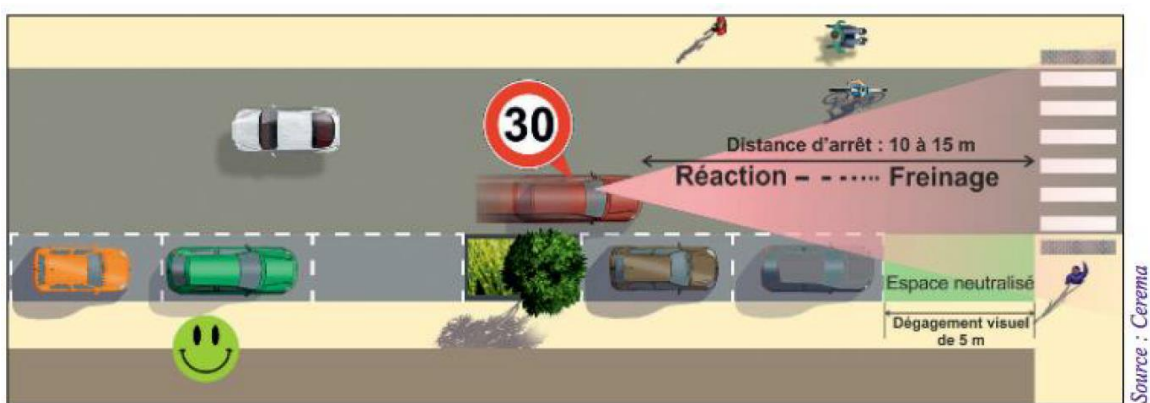
Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan en vooral de Lokale Mobiliteitscontracten (LMC) voorzien in de ontwikkeling van 'verkeersluwe' plannen, met als doel het doorgaand verkeer aanzienlijk te verminderen, de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren en verplaatsingen met actieve modi veiliger te maken. De invoering van deze nieuwe verkeersplannen zal dus een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de geloofwaardigheid van de snelheidsbeperking tot 30 km/u en aan de doelstelling van nul doden en zwaargewonden.

6 mazen bestrijken het grondgebied van Vorst. De maas *Neerstalle* bevindt zich momenteel in de implementatiefase. Het verkeersplan voor de maas VoorpleinEN, die zich voornamelijk in Sint-Gillis bevindt, werd in juli 2024 goedgekeurd. De maas *Hoogte 100* bevindt zich in de studiefase. De maas *Kastelein*, die zich hoofdzakelijk in Elsene bevindt en die slechts enkele stukken van straten in Vorst omvat, is nog niet gestart. De 2 resterende mazen, *Industrie Zuid 1* en *Industrie Zuid 2*, zullen geen voorwerp uitmaken van een LMC omdat ze zich voornamelijk langs spoorlijnen bevinden en dunbevolkt zijn.

Actie 31: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van niet-conforme voetgangersoversteekplaatsen

PRIORITAIR

Overeenkomstig artikel 24.4° van de wegcode is het verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op minder 5 meter voor voetgangersoversteekplaatsen. De zichtbaarheid van voetgangers, vooral kinderen, is essentieel bij het naderen van voetgangersoversteekplaatsen. Soms kunnen automobilisten echter parkeren in deze ruimte van 5 meter.



De Gemeente heeft alle voetgangersoversteekplaatsen geïdentificeerd die niet aan de voorschriften voldoen en gaat nu aan de slag om ze veiliger te maken door het plaatsen van fietsbogen, het markeren van verdrijvingsvlakken met paaltjes en, op de langere termijn, het uitbreiden van de trottoirs.



Actie 32: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van voetgangersoversteekplaatsen bij haltes van het openbaar vervoer

Het probleem van de zichtbaarheid van voetgangers doet zich ook voor op oversteekplaatsen bij haltes van het openbaar vervoer. De bus/tram bij de halte onttrekt voetgangers aan het zicht, waardoor het risico op een botsing toeneemt als een voertuig deze bus/tram inhaalt. Er zijn inmiddels twee maatregelen voorzien om dit risico te verminderen:



De Gemeente, de MIVB en Brussel Mobiliteit gaan na bij welke haltes deze maatregelen nog niet zijn ingevoerd en zorgen ervoor dat ze conform worden gemaakt.

Actie 33: Voetgangersoversteekplaatsen – identificatie van oversteekplaatsen waar meubilair en herhaaldelijk sluijstorten de zichtbaarheid belemmeren

De Gemeente gaat na op welke plaatsen het meubilair (verlichtingspalen, technische kasten, verticale signalisatie, parkeermeters, horecaterrassen, fietsboxen) het zicht op voetgangersoversteekplaatsen belemmert en zoekt naar oplossingen om de situatie te verbeteren. Ze doet hetzelfde voor zaken die op terugkerende basis in de openbare ruimte worden geplaatst, zoals afvalcontainers of sluijstorten.



Actie 34: Voetgangersoversteekplaatsen en -ruimten – integratie van de verkeersveiligheidscriteria in het onderhoudsbeheerplan van de groene ruimten

PRIORITAIR

De Gemeente stelt een beheerplan op voor het onderhoud van de groene ruimten, waarin de volgende verkeersveiligheidscriteria worden opgenomen: begroeiing op de trottoirs voorkomen en vermijden dat weggebruikers vóór voetgangersoversteekplaatsen en ook signalisatie minder goed zichtbaar zijn. De Gemeente zorgt voor voldoende personeel om het beheerplan uit te voeren.

Actie 35: Afdalende fietsers – identificatie van wegen met een sterke hellingsgraad en reflectie over de te nemen maatregelen inzake verkeersveiligheid

Het reliëf van de Gemeente is zodanig dat fietsers zich soms met hoge snelheid kunnen verplaatsen, wat het risico op botsingen en de ernst van mogelijke verwondingen verhoogt. Om deze redenen werd in een aantal eenrichtingsstraten verkeer in de tegenrichting niet toegestaan, bijvoorbeeld in de Mysteriesstraat en de Beukenberg, waar voetgangers, met name leerlingen van de scholen die er gevestigd zijn, niet altijd verwachten dat ze fietsers zullen tegenkomen die in de tegengestelde richting rijden.



De Gemeente identificeert wegen met een sterke hellingsgraad, met name eenrichtingsstraten, en onderzoekt binnen de Commissie Actieve Modi⁴⁷ manieren om de snelheid van tweewielers te beperken of hen te herinneren aan het verbod op rijden in de tegengestelde richting.

Actie 36: Zorgen voor een veilige en comfortabele infrastructuur voor fietsers op hellingen



Fietsers leveren meer inspanning en rijden langzamer wanneer ze hellingen oprijden. Het verschil in snelheid tussen fietsers en automobilisten is dus groter, wat leidt tot meer inhaalmanoeuvres en een verhoogd risico op ernstig letsel bij een botsing. De Gemeente identificeert wegen met steile hellingen⁴⁸ en denkt na over hoe ze een kwaliteitsvolle infrastructuur voor fietsers kan bieden. Ze past het STOP-principe⁴⁹ toe en beperkt het autoverkeer waar mogelijk.⁵⁰



⁴⁷ Cf. Pijler 1 (Governance en transversaliteit), [Actie 4: Oprichting van een Commissie Actieve Modi](#), p. 4.

⁴⁸ Cf. [Actie 35: Afdalende fietsers](#), p. 37.

⁴⁹ Het STOP-principe past een prioriteitsvolgorde van de verschillende verplaatsingswijzen toe: stappen - trappen - openbaar vervoer - privévervoer

⁵⁰ Het fietsvademecum "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek" beveelt de invoering van een gemarkeerd of apart fietspad aan op hellingen, zelfs in straten waar er weinig gemotoriseerd verkeer is.

Actie 37: Fietsersoversteekplaatsen – identificatie van probleempunten



Fietsers, met name op de gewestelijke of gemeentelijke fietsroutes, worden soms naar gewestwegen geleid die ze niet kunnen oversteken. De Gemeente brengt deze plaatsen in kaart en neemt contact op met het Gewest om ze oversteekbaar te maken.⁵¹

Actie 38: Identificatie van de wegen waar fietszones kunnen worden ingevoerd en bepaling van de materialisering ervan



Een fietsstraat moet vóór alles worden gezien als een middel om de aanwezigheid en veiligheid van fietsers te vergroten [...] waar, om diverse redenen, tot dusver geen bijbehorende fietsvoorziening kon worden gerealiseerd. ⁵² Het doel is dan ook om het fietsnetwerk te voltooien door de bestaande infrastructuur (markeringen en signalisatie) slechts licht aan te passen. Automobilisten mogen er echter geen fietsers inhalen.

Zoals commissaris Olivier Quisquater van de verkeerspolitie stelt: "[...] de fietser heeft het recht om in het midden van de rijbaan te rijden en mag niet worden ingehaald. [...] We willen er ook bij fietsers op aandringen deze centrale ruimte te gebruiken om gemotoriseerde gebruikers niet aan te moedigen om in te halen [...]" ⁵³ De Gemeente inventariseert de wegen waar fietszones kunnen worden ingevoerd, denkt na over de materialisering en het type communicatiecampagne dat kan worden gevoerd bij de invoering.



Actie 39: Aanleg van *dropzones* en beheerplan

Sinds 1 januari 2024 mogen vrije vloot tweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest enkel nog geparkeerd worden in *dropzones*, om te vermijden dat de circulatie in de openbare ruimte, in het bijzonder op trottoirs, bemoeilijkt wordt. Als het voertuig zich niet in een van deze zones bevindt, kan de gebruiker zijn sessie niet afsluiten. In de loop van het jaar 2024 hebben de Gemeente en het Gewest bijna 80 *dropzones* gecreëerd op gemeente- en gewestwegen. In 2025 plant de Gemeente er nog meer te creëren, waardoor het totaal aantal *dropzones* in Vorst rond de 110 zal liggen. Ondanks deze nieuwe regels blijft het parkeren van vrije vloot tweewielers een probleem, omdat het geolocatiesysteem niet nauwkeurig genoeg is, waardoor gebruikers hun sessie ook kunnen afsluiten als ze de tweewieler net buiten een *dropzone* parkeren. Zo stellen we vast dat er heel wat deelvoertuigen achtergelaten worden rond sommige *dropzones*, wat veiligheids- en comfortproblemen oplevert voor andere weggebruikers.

De Gemeente legt momenteel de laatste hand aan de markering van de geplande *dropzones* en stelt een beheerplan op om na te gaan rond welke *dropzones* vaak te veel tweewielers achtergelaten worden en om de

⁵¹ Cf. Pijler 1 (Governance en transversaliteit) [Actie 6: De samenwerking en de coördinatie tussen de Gemeente en het Gewest verbeteren](#), p. 25.

⁵² [Fietsvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest nr. 9 – Fietsstraten](#).

⁵³ Police fédérale, *Sécurité routière: La zone cyclable: pourquoi? Comment y circuler?*

<https://www.police.be/5998/fr/actualites/securite-routiere-la-zone-cyclable-pourquoi-comment-y-circuler>

nodige maatregelen te nemen, zoals de aanpassing van de grootte, de verplaatsing ervan, de verhoging van het aantal en de invoering van een controlestrategie⁵⁴.

Actie 40: Scholen – identificatie van niet-ingerichte schoolomgevingen

PRIORITAIR

Veel schoolomgevingen zijn de afgelopen jaren heringericht. De Gemeente gaat na welke schoolomgevingen nog niet werden heraangelegd of waarvan de inrichting niet meer voldoet aan de huidige criteria.



Geen 'voorplein' voor de school Kaléidoscope

Actie 41: Scholen – actieprogramma in schoolomgevingen

PRIORITAIR

De Gemeente maakt een inventaris op van de acties die moeten worden ondernomen om ervoor te zorgen dat de schoolomgevingen langs gemeentewegen steeds veilig zijn. Het plan omvat o.a. de volgende aspecten:

- Goede staat van de markeringen van oversteekplaatsen voor voetgangers en parkeervrije zones;
- Afwezigheid van elementen, zoals begroeiing, waardoor kinderen minder goed zichtbaar zijn, met name bij voetgangersoversteekplaatsen;
- Goede staat van het stadsmeubilair, zoals preventie-silhouetten en fietsbogen;
- Goede staat van de borden en de markeringen in de omgeving van de school;
- Goede werking van de preventieve radars in de schoolomgevingen.

De Gemeente spoort het Gewest aan om ook een dergelijk plan goed te keuren voor de schoolomgevingen langs gewestwegen.

Actie 42: Scholen – zichtbaarheid

PRIORITAIR



De Gemeente definieert een reeks elementen (meubilair, ludieke markeringen, ...) die aangebracht kunnen worden om een specifieke identiteit te geven aan straten of buurten waar scholen gelegen zijn. Zij maakt gebruik van de ervaring van andere Brusselse gemeenten om ervoor te zorgen dat de weggebruikers gewend raken aan dezelfde visuele boodschap.



Actie 43: Wegsignalisatie – aansprakelijkheid, inventaris en aanvullend reglement

⁵⁴ Cf. Pijler 2 (Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag), [Actie 18:Uitwerking van een controle-sanctiestrategie om hinderlijk parkeren tegen te gaan](#), p. 29.



De keuze en de plaatsing van de wegsignalisatie heeft een impact op de veiligheid van alle weggebruikers. Aangezien dit de verantwoordelijkheid is van de Gemeente voor haar wegen, moet er worden vastgelegd wie verantwoordelijk is voor de signalisatieplannen en de uitvoering ervan. Daarnaast wordt er een inventaris van de aanwezige signalisatie opgesteld en in kaart gebracht. Op basis van deze inventarisatie neemt de Gemeente het (de) *aanvullende verkeersreglement(en)* aan.

Actie 44: Wegsignalisatie – vorming van het personeel

Om ervoor te zorgen dat de wegsignalisatie altijd correct zou zijn, moet het gemeentepersoneel dat in het kader van het werk in de gemeente circuleert, abnormale situaties kunnen detecteren en melden. De Gemeente identificeert de personen die deze taak op zich kunnen nemen en biedt de nodige vorming aan.

Actie 45: Bouwplaatsen



Werkzaamheden vormen een grote bron van gevaar. De weggebruikers moeten zich aanpassen aan een nieuwe situatie, de signalisatie is niet altijd stabiel en wordt soms omvergeblazen door de wind, er vinden veel leveringen plaats, het wegdek is er soms vuil en dat is gevaarlijk voor tweewielers, ...

De Gemeente ziet erop toe dat de bouwplaatsen goed worden onderhouden en schrijft een proces-verbaal uit als de werfverantwoordelijke niet ingaat op de verzoeken van de Gemeente om de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen. Daartoe zorgt ze voor de vorming van het personeel dat de werfvergunningen toekent en voert ze de nodige instrumenten in om de sancties op te volgen. Voor grootschalige werkzaamheden en evenementen zorgt ze ervoor dat de verschillende betrokken actoren (Openbare Werken, politie, MIVB, ...) goed worden geïnformeerd en geraadpleegd.

Actie 46: Opvolging van storingen

PRIORITAIR

De Gemeente volgt de storingen op die door particulieren worden gemeld, met name via het platform "Fix my street".



PIJLER 4 Gedrag

"Menselijk gedrag is niet onfeilbaar. In een complexe omgeving waar tientallen of honderden mensen samenkomen – elk met hun eigen gedrag – kunnen gemakkelijk fouten gebeuren. Vooral wanneer ze verschillende vervoermiddelen gebruiken en het verkeer op het eerste gezicht moeilijk 'leesbaar' is.

Al die gedragingen worden beïnvloed door verschillende elementen: de infrastructuur, de omgeving, de staat van het voertuig, maar ook de kennis (o.a. van de verkeersregels) en de vaardigheden van de weggebruiker (...)"

"Het is van essentieel belang om het gedrag van alle gebruikers te sturen omdat er van daaruit een wisselwerking is met alle andere actietools voor een betere verkeersveiligheid. Wanneer gebruikers bijvoorbeeld te maken krijgen met een gebrekkige infrastructuur, kan een oordeelkundige en voorzichtige gedragskeuze immers zorgen voor meer verkeersveiligheid. Te snel rijden of al fietsend telefoneren zijn evenzeer persoonlijke keuzes die ditmaal een negatieve weerslag hebben op de verkeersveiligheid. Het bereiken van een evenwicht tussen beide aspecten, collectieve verantwoordelijkheid (bv. "forgiving roads") en individuele acties (bv. het respecteren van de verkeersregels), ligt volledig in de lijn van de "zero"-doelstelling die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt nagestreefd."

"Om doeltreffend te zijn moeten de op gedragsverandering gerichte acties deel uitmaken van een aanpak die uitgaat van levenslang leren (bv. kinderen die hun voetgangers- of fietsbrevet behalen, de eigen kennis van de verkeersregels bijspijkeren om een rijbewijs te behalen of een ander voertuig te besturen, zoals een motor, fiets of step), waarbij de klemtoon ligt op het opdoen van ervaring in levensechte omstandigheden."⁵⁵

Actie 47: Informatie- en vormingscampagnes weerklank geven

De Gemeente geeft weerklank aan de informatiecampagnes die op touw worden gezet door het Gewest of door andere actoren op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid, met name via haar online-informatiekanalen. Wanneer ze oordeelt dat een bepaald thema het voorwerp van een campagne zou moeten uitmaken, stelt ze dit voor aan het Gewest.

Actie 48: Sensibilisering i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in scholen



De Gemeente informeert scholen over de verschillende initiatieven die ze kunnen nemen om leerlingen en leerkrachten bewust te maken van mobiliteit en verkeersveiligheid⁵⁶. Ze informeert hen over de vormen die aan de leerlingen kunnen worden aangeboden om hen het juiste gedrag op vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid aan te leren. Ze organiseert of ondersteunt verschillende initiatieven zoals *Vollenbike*, *Kid's Day*, *Werelddag voor de Herdenking voor Verkeersslachtoffers*, het fietsbrevet, het voetgangersbrevet, ...

Actie 49: Vorming i.v.m. verkeersveiligheid voor gemeentepersoneel

De Gemeente waakt erover dat gemeentepersoneel dat voertuigen bestuurt (motorvoertuigen en fietsen) regelmatig bijscholing krijgt over de wegcode en defensief rijden. Om deze vormen te organiseren doet ze een beroep op de politiezone en indien nodig op rijsscholen. Ze stelt ook voor dat Brulocalis dit soort vormen organiseert.

⁵⁵ GAVV 2021-2030

⁵⁶ Cf. Pijler 1 (Governance en transversaliteit), [Actie 9: Scholen – bezoek aan de directie](#), p. 26.

PIJLER 5 Voertuigen

"Gelukkig hebben ongevallen tussen actieve gebruikers meestal slechts zeer beperkte gevolgen. Bij ernstige verkeersongevallen zijn er steeds voertuigen betrokken. Hoe groter, zwaarder en sneller het voertuig, hoe ernstiger de gevolgen."

"Ook de voertuigen zelf evolueren snel. De constructeurs ontwikkelen nieuwe modellen, motoren en zelfs nieuwe types voertuigen. De verkeersveiligheid van de (andere) weggebruikers is zelden de voornaamste bezorgdheid."



Toch zijn het ontwerp van en de regelgeving met betrekking tot voertuigen uiterst belangrijk. Er bestaan voorbeelden van technologische oplossingen die de dode hoek voor vrachtwagens kleiner kunnen maken. [...]"⁵⁷

"Het gros van de regelgeving betreffende het ontwerp en de constructie van voertuigen wordt aangenomen op andere niveaus dan het gemeentelijk beleid. De Gemeente beschikt echter over een hefboom wat betreft de lengte en het gewicht van de motorvoertuigen die op haar grondgebied rijden en geparkeerd staan⁵⁸. Ze kan er ook voor zorgen dat bij de aankoop van voertuigen rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid. "

Actie 50: Verkeersbeleid en betaald parkeren op basis van het type voertuig

"Voor kwetsbare weggebruikers is het risico om te overlijden **50%** groter als ze aangereden worden door een voertuig van 1.800 kg in plaats van een voertuig van 1.200 kg. Het risico op ernstige verwondingen ligt 10% hoger als de kwetsbare weggebruikers aangereden worden door een voertuig van 200 PK in vergelijking met een model met 120 PK. Dat zijn de resultaten van een nieuwe studie van Vias Institute. Voor het eerst werden daarbij de ongevalsgegevens gekruist met de databank van de ingeschreven voertuigen. Het doel was om de karakteristieken van voertuigen te identificeren die de impact vergroten van ongevallen met voetgangers en tweewielers."⁵⁹

Bovendien botst bij het uitwerken van herinrichtingsprojecten de noodzaak om meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers om hun veiligheid en comfort te verbeteren, met de toegenomen breedte van de motorvoertuigen. De breedte van de parkeerstrook, die voorheen 1,8 m bedroeg, is nu vergroot tot 2,1 m. Als er aan weerszijden van de weg wordt geparkeerd, betekent dit een aanzienlijk verlies van 60 cm.

Ten slotte hebben langere voertuigen ook invloed op het comfort en de veiligheid van voetgangers, vooral wanneer er haaks wordt geparkeerd. Vaak hangt een deel van het voertuig over het trottoir, waardoor voetgangers moeilijk kunnen bewegen en rolstoelen soms niet kunnen passeren.



⁵⁷ Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030

⁵⁸ In Elsene bijvoorbeeld wordt de vrijstellingskaart verhoogd met 120 euro per jaar voor elk voertuig dat langer is dan 4,9 m.

⁵⁹ Vias Institute: <https://www.vias.be/nl/newsroom/hoer-zwaarder-de-auto-hoe-meer-kans-op-overlijden-voor-de-kwetsbare-weggebruikers>



Momenteel is parkeren in nagenoeg het volledig gemeentelijk grondgebied voorbehouden voor motorfietsen, auto's, voertuigen voor dubbel gebruik en minibussen (zonebord E9b bij het binnenrijden van Vorst). Er is echter geen enkele actie ondernomen om het parkeren van vrachtwagens en bestelwagens tegen te gaan, aangezien er bijna geen parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor deze voertuigen, die essentieel zijn voor de economische dynamiek van de gemeente.

De Gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheid om:

- in haar **aanvullend verkeersreglement** (dat momenteel wordt geactualiseerd)⁶⁰ verkeers- en parkeermaatregelen op te nemen (bv. beperkingen van het tonnage) om grotere voertuigen te beperken, rekening houdend met de behoefte aan bedrijfsvoertuigen en vrachtwagens voor de economische dynamiek van de Gemeente;
- in haar **retributiereglement voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg** een gedifferentieerd tarief in te voeren voor zwaardere en/of krachtigere voertuigen, die een groter gevaar vormen voor andere weggebruikers.⁶¹

Actie 51: Aankoop van gemeentelijke voertuigen uitgerust met voorzieningen om de verkeersveiligheid van andere weggebruikers te bevorderen

Het gemeentebestuur bezit 65 motorvoertuigen en 33 fietsen (waarvan 17 elektrische). Bij de aankoop van deze voertuigen (4 tot 5 motorvoertuigen per jaar) wordt ernaar gestreefd dat ze uitgerust zijn met verkeersveiligheidsvoorzieningen, zowel voor lichte voertuigen, bedrijfsvoertuigen als vrachtwagens. Voertuigen worden systematisch uitgerust met remassistentiesystemen. Vrachtwagens worden uitgerust met achteruitrijalarmen en 360°-camera's om de dode hoek weg te werken. Cabines van vrachtwagens met perscontainer worden verlaagd om de zichtbaarheid vooraan te verbeteren. Tot slot wordt het systeem voor intelligente snelheidsaanpassing (ISA) geïnstalleerd op nieuwe voertuigen, conform de Europese wetgeving.

Actie 52: Het gemeentepersoneel aanmoedigen om zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen

Zoals we eerder hebben gezien⁶², neemt bij een ongeval het risico op ernstig letsel toe naarmate het gewicht en het vermogen van het (de) betrokken voertuig(en) toeneemt. Het verminderen van het gebruik van bestelwagens en auto's voor de verplaatsingen van gemeentepersoneel kan dus een positieve impact hebben op de veiligheid van de weggebruikers in Vorst. In het kader van haar bedrijfsvervoerplan moedigt het gemeentebestuur haar personeel dan ook aan om te opteren voor actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer en werkgerelateerde verplaatsingen. Daartoe:

⁶⁰ Cf. Pijler 3 (Infrastructuur), [Actie 43: Wegsignalisatie – aansprakelijkheid, inventaris en aanvullend reglement](#), p.40 .

⁶¹ In Elsene bijvoorbeeld wordt de vrijstellingskaart verhoogd met 120 euro per jaar voor elk voertuig dat langer is dan 4,9 m.

⁶² Cf. [Actie 50: Verkeersbeleid en betaald parkeren op basis van het type voertuig](#), p. 42.

- kent de Gemeente een gratis MIVB-abonnement toe aan alle personeelsleden;
- voorziet ze in een kilometervergoeding voor woon-werkverplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer (NMBS, De Lijn, TEC, ...);
- onderzoekt ze de mogelijkheid om een kilometervergoeding in te voeren voor werkgerelateerde verplaatsingen per fiets;
- levert ze de fietsers een helm en gepaste kledij om hun veiligheid en zichtbaarheid tijdens werkverplaatsingen te verbeteren;
- koopt ze meer fietsen, in het bijzonder elektrische fietsen, gezien de topografie van de Gemeente;
- houdt ze iemand in dienst om bakfietsen en/of cargofietsen aan te schaffen en het gebruik ervan onder het personeel te bevorderen.

6. Bijlage

PIJLER 1 Governance en transversaliteit	
Actie 1: Aanwerving van een 'verkeersveiligheidscoördinator'	
Sturende instantie	Mobiliteitsdienst
Andere actor(en)	College Gewest (subsidie)
Datum	Oktober 2023 <input checked="" type="checkbox"/>
Indicator(en)	Verkeersveiligheidscoördinator aangeworven
Actie 2: De Gemeente ontwikkelt een Actieplan voor Verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Mobiliteitscommissie College Raad
Datum (doelstelling)	Q1 2025
Indicator(en)	Plan goedgekeurd door het College en kennisgeving aan de Raad
Actie 3: Jaarlijkse stand van zaken van het Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Mobiliteitscommissie College BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	Elk jaar in november
Indicator(en)	Presentatie in de Mobiliteitscommissie
Actie 4: Oprichting van een Commissie Actieve Modi	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	D. Wegen D. Preventie Brussel Mobiliteit MIVB Politie Vertegenwoordigers van de belangen: - van fietsers - van voetgangers - van personen met een handicap
Datum (doelstelling)	2025
Indicator(en)	Oprichting van de Commissie Zesmaandelijks vergadering

<u>Actie 5: De Gemeente vraagt subsidies aan om veiligheidsprojecten te financieren</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen Mobiliteitscommissie College BM
Datum (doelstelling)	Jaarlijks (datum vastgelegd door het Gewest, meestal 1 februari)
Indicator(en)	Indiening van projecten bij het Gewest voor het verkrijgen van subsidies
<u>Actie 6: De samenwerking en de coördinatie tussen de Gemeente en het Gewest verbeteren</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen D. Mobiliteit D. Heropleving van de Wijken College BM MIVB
Datum (doelstelling)	Q3 2025 Doorlopend
Indicator(en)	Identificatie van de referenten en verzending van een officiële brief aan het Gewest om de netwerken te voltooien (cf. Actie 37) Samenwerking Gemeente-Gewest
<u>Actie 7: Overdracht van gemeentewegen naar het Gewest</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Mobiliteitscommissie College BM MIVB Gewest
Datum (doelstelling)	Na de vorming van de gewestregering Q2 2026
Indicator(en)	Contactname met het Gewest Overeenkomst Gewest – Gemeente
<u>Actie 8: Verzoek voor de creatie van een gewestelijke subsidie voor de post van gemeentelijke referent voor het opzetten van acties ten gunste van scholen en het implementeren van schoolwijken</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit College
Datum (doelstelling)	Q1 2025 Jaarlijkse herinnering indien nodig
Indicator(en)	Officiële brief aan de gewestregering Aanwerving

<u>Actie 9: Scholen – bezoek aan de directie</u>	
Sturende instantie	Referent scholen (cf. Actie 7), bij gebrek daaraan Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit D. Preventie Buurtpolitie D. Openbaar Onderwijs (indien FR gemeenteschool) D. NL Aangelegenheden (indien NL gemeenteschool) BM Verkeersveiligheid (indien school aan gewestweg) D. Heropleving van de Wijken (indien in de perimeter van een wijkcontract)
Datum (doelstelling)	Bij gebrek aan een referent scholen: bezoek aan minimaal 4 scholen per jaar
Indicator(en)	Na elk bezoek opstellen van een verslag met o.a. de uit te voeren acties
<u>Actie 10: Scholen – aanwezigheid van agenten</u>	
Sturende instantie	Referent scholen (cf. Actie 7), bij gebrek daaraan de verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Buurtpolitie D. Preventie D. Openbaar Onderwijs D. NL Aangelegenheden Burgemeester en/of afgevaardigde schepenen (Preventie en Mobiliteit)
Datum (doelstelling)	2 vergaderingen per jaar (in augustus ter voorbereiding van het nieuwe schooljaar en in januari om een balans op te maken)
Indicator(en)	Opstellen van een verslag na elke vergadering
<u>Actie 11: Audit van kramen en terrassen (horeca)</u>	
Sturende instanties	D. Wegen D. Economische Ontwikkeling
Andere actor(en)	D. Heropleving van de Wijken HUB Brussels Brulocalis College Raad
Datum (doelstelling)	Q4 2025
Indicator(en)	Actuele inventaris van alle kramen en terrassen Nieuw reglement of aanpassing huidig reglement
<u>Actie 12: Openstelling van gewestelijke overheidsopdrachten met betrekking tot de aankoop van voertuigen</u>	
Sturende instantie	D. Mobiliteit (BVP)
Andere actor(en)	College of afgevaardigde Schepenen
Datum (doelstelling)	Q2 2025 Jaarlijkse herinnering indien nodig
Indicator(en)	Verzending e-mail naar het Gewest Indien nodig officiële brief aan het Gewest

Actie 13: Stuurgroep voor de invoering van erven

Sturende instanties	Verantwoordelijke van het herinrichtingsproject en Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit Politie Burgemeester en/of afgevaardigde Schepenen D. Preventie D. GAS D. Communicatie & Informatie Brulocalis D. Heropleving van de Wijken (indien in de perimeter van een wijkcontract) BM indien gewestweg D. Economische Ontwikkeling indien handelszaken aanwezig Referent scholen indien school aanwezig D. Openbaar Onderwijs + NL Aangelegenheden indien gemeenteschool aanwezig
Datum (doelstelling)	Afhankelijk van de uitvoering van de erven (op komst: Baeck, ORHV, Glasblazerij)
Indicator(en)	Samenstelling en vergaderingen van de stuurgroep Communicatie met de buurtbewoners (verzending van een brievenbusbericht of ander kanaal waartoe tijdens de vergadering is besloten) Preventie bij de gebruikers van de betrokken openbare ruimte Controle

PIJLER 2 Meten en controleren-sanctioneren van gevaarlijk gedrag

Actie 14: Inventaris van geautomatiseerde controle- en snelheidsmeetapparatuur

Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Politie D. Wegen BM Mobiliteitscommissie
Datum (doelstelling)	Q2 2025
Indicator(en)	Actuele inventaris Presentatie in de Mobiliteitscommissie van de inventaris en van de afstemming van het materiaal op de beoogde doelstellingen

Actie 15: De gemeten snelheden en verkeersstromen in kaart brengen

Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	BM
Datum (doelstelling)	2025 2026
Indicator(en)	Snelheid in kaart gebracht Snelheid en verkeerstromen in kaart gebracht

Actie 16: Controles-sancties in kaart brengen

Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. GAS
Datum (doelstelling)	2027
Indicator(en)	Gegevens in kaart gebracht

Actie 17: Implementatie van een strategie voor mobiele controle, samen met de politiezone en het Gewest	
Sturende instantie	Politie
Andere actor(en)	Verkeersveiligheidscoördinator BM Verkeersveiligheid Mobiliteitscommissie Burgemeester of afgevaardigde Schepenen Referent scholen
Datum (doelstelling)	Q2 2026
Indicator(en)	Strategie uitgevoerd Verslag aan de Mobiliteitscommissie
Actie 18: Uitwerking van een controle-sanctiestrategie om hinderlijk parkeren tegen te gaan	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit D. GAS Politie D. Preventie Parking.brussels Brulocalis BM Verkeersveiligheid Mobiliteitscommissie Burgemeester of afgevaardigde Schepenen
Datum (doelstelling)	2027
Indicator(en)	Verslag aan de Mobiliteitscommissie
Actie 19: Audit van leveringszones	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit D. Economische Ontwikkeling D. GAS Politie BM parking.brussels Mobiliteitscommissie Referent scholen
Datum (doelstelling)	2028
Indicator(en)	Goedkeuring van het (de) aanvullende verkeersreglement(en) bij het aanvullende reglement Eventuele wijziging van het retributiereglement betreffende het betaald parkeren Aanpassing van de verticale en horizontale signalisatie
Actie 20: Audit van de tijdelijke bezetting van de openbare weg	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	BOW D. Wegen Politie D. GAS Brulocalis

Datum (doelstelling)	2025
Indicator(en)	Invoering van een methodologie met verkeersveiligheidscriteria Aanpassing van het toelatingsformulier
Actie 21: Een lijst opstellen van overtredingen in verband met verkeersveiligheid waarvoor een GAS kan worden opgelegd en de bevoegde autoriteiten aanmoedigen de nodige stappen te ondernemen om het toepassingsgebied van de GAS uit te breiden naar deze overtredingen	
Sturende instantie	D. GAS
Andere actor(en)	Politie Verkeersveiligheidscoördinator College Brulocalis
Datum (doelstelling)	2026
Indicator(en)	Verslag aan de Mobiliteitscommissie Brief aan/vergadering met de besluitvormende instanties Jaarlijkse herinneringsbrief indien nodig
Actie 22: Kramen en terrassen (horeca) – Communicatie en controle	
Sturende instanties	Verkeersveiligheidscoördinator en D. Economische Ontwikkeling
Andere actor(en)	D. GAS D. Preventie
Datum (doelstelling)	2026
Indicator(en)	Informatiedocument voor de aanvragers Controle (GAS)
PIJLER 3 Infrastructuur	
Actie 23: Identificeren van ongevalgevoelige locaties	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	BM Verkeersveiligheid Statbel
Datum (doelstelling)	Bij de jaarlijkse stand van zaken van dit Plan (cf. Actie 3)
Indicator(en)	Presentatie cartografie in de Mobiliteitscommissie
Actie 24: Prioritering van de locaties waar veiligheidsingrepen moeten worden uitgevoerd	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen Mobiliteitscommissie BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	Bij de jaarlijkse stand van zaken van dit Plan (cf. Actie 3)
Indicator(en)	Programma voorgesteld aan de Mobiliteitscommissie
Actie 25: Ontwerp en uitvoering van herinrichtingsplannen voor prioritaire ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning (SV) vereist is	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator

Andere actor(en)	D. Wegen BM Verkeersveiligheid Mobiliteitscommissie College
Datum (doelstelling)	Jaarlijks (datum vastgelegd door het Gewest, cf. Actie 4)
Indicator(en)	Indiening dossier bij het Gewest voor het verkrijgen van subsidies

<u>Actie 26: Uitschrijving en uitvoering van opdrachten voor werken om de herinrichtingsplannen inzake verkeersveiligheid uit te voeren</u>	
Sturende instantie	D. Wegen
Andere actor(en)	Verkeersveiligheidscoördinator
Datum (doelstelling)	2025 Jaarlijks
Indicator(en)	Aanwerving van een voltijdse medewerker bij de D. Wegen. Publicatie overheidsopdracht Uitvoering van de werken
<u>Actie 27: Identificatie van wegen die opnieuw moeten worden geasfalteerd</u>	
Sturende instantie	D. Wegen
Andere actor(en)	Verkeersveiligheidscoördinator
Datum (doelstelling)	Identificatie: Q1 van elk jaar Uitvoering jaarlijks Tweejarige overheidsopdracht
Indicator(en)	Uitvoering van de asfalterings- en de markeringswerken
<u>Actie 28: Aanpassing van de gemeentelijke verkeerslichten aan fietsverkeer</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	BM
Datum (doelstelling)	2024 <input checked="" type="checkbox"/>
Indicator(en)	Installatie van nieuwe verkeerslichten
<u>Actie 29: Stad 30 geloofwaardig maken – straten in kaart brengen waar de maximumsnelheid van 30 km/u niet geloofwaardig lijkt</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	Bij de eerste jaarlijkse stand van zaken van dit Plan (cf. Actie 3 en 23)
Indicator(en)	Presentatie van de kaarten aan de Mobiliteitscommissie in het kader van Actie 3 (jaarlijkse stand van zaken van het plan): Snelheidsmetingen Breedte rijbaan gemeentewegen Snelheidsbeperkende inrichtingen Rijrichting Verkeersintensiteit
<u>Actie 30: Stad 30 geloofwaardig maken – verkeersluwe plannen</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Mobiliteit BM Mobiliteitscommissie Verkeersveiligheidscoördinator Referent scholen
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Concretisering van de acties van het LMC Neerstalle en VoorpleinEN Goedkeuring van het LMC Hoogte 100

<u>Actie 31: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van niet-conforme voetgangersoversteekplaatsen</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen D. Mobiliteit
Datum (doelstelling)	2024: identificatie niet-conforme voetgangersoversteekplaatsen 2025: min. 80% conform 2026: min. 90% conform 2027: 100% conform
Indicator(en)	Uitvoering van werken (bogen, paaltjes, ...) Verslag aan de Mobiliteitscommissie in het kader van Actie 3 (jaarlijkse stand van zaken van het plan)
<u>Actie 32: Voetgangersoversteekplaatsen – beveiliging van voetgangersoversteekplaatsen bij haltes van het openbaar vervoer</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen MIVB
Datum (doelstelling)	Q3 2026
Indicator(en)	Markering stopstreep van bus/tram en ononderbroken witte lijn bij haltes van het openbaar vervoer
<u>Actie 33: Voetgangersoversteekplaatsen – identificatie van oversteekplaatsen waar meubilair en herhaaldelijk sluijkstorten de zichtbaarheid belemmeren</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen D. Openbare Netheid Commissie Actieve Modi
Datum (doelstelling)	2025: identificatie problematische voetgangersoversteekplaatsen 2025: min. 25 % conform 2026: min. 50% conform 2027: min. 75% conform 2028: 100% conform
Indicator(en)	Verslag aan de Mobiliteitscommissie Verplaatsing belemmering
<u>Actie 34: Voetgangersoversteekplaatsen en -ruimten – integratie van de verkeersveiligheidscriteria in het onderhoudsbeheerplan van de groene ruimten</u>	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Groene ruimten Commissie Actieve Modi
Datum (doelstelling)	Q3-Q4 2025
Indicator(en)	Integratie van de verkeersveiligheidscriteria in het beheerplan Integratie van deze acties in de tool voor het beheer van de groene ruimten (Grality)

Actie 35: Afdalende fietsers – identificatie van wegen met een sterke hellingsgraad en reflectie over de te nemen maatregelen inzake verkeersveiligheid

Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen Commissie Actieve Modi Politie Brulocalis Mobiliteitscommissie BM Fietsmanager BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	2026
Indicator(en)	Cartografie Voorbeelden van elders genomen maatregelen voorgesteld in de Mobiliteitscommissie Invoering van beperkt eenrichtingsverkeer, herinneringen aan het verbod om in de tegenrichting te rijden of andere maatregelen gedefinieerd het kader van de actie

Actie 36: Zorgen voor een veilige en comfortabele infrastructuur voor fietsers op hellingen

Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen D. Mobiliteit Commissie Actieve Modi Mobiliteitscommissie BM Fietsmanager BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	2025: cartografie en algemene denkoefening 2026: voorstel voor 40% van de wegen met een hellingsgraad van meer dan 5% 2027: 60%
Indicator(en)	Cartografie Programmering van de maatregelen

Actie 37: Fietsersoversteekplaatsen – identificatie van probleempunten

Sturende instantie	D. Wegen
Andere actor(en)	D. Mobiliteit Commissie Actieve Modi Mobiliteitscommissie BM Fietsmanager BM Verkeersveiligheid
Datum (doelstelling)	Q3 2025
Indicator(en)	Presentatie in de Mobiliteitscommissie Officiële brief aan de Brusselse gewestregering

Actie 38: Identificatie van de wegen waar fietszones kunnen worden ingevoerd en bepaling van de materialisering ervan	
Sturende instantie	D. Mobiliteit D. Wegen
Andere actor(en)	Mobiliteitscommissie
Datum (doelstelling)	Q2 2025 maas Neerstalle Q2 2026 maas VoorpleinEN Maas Hoogte 100: afhankelijk van de evolutie van het LMC
Indicator(en)	Presentatie in de Mobiliteitscommissie Subsidieaanvraag (cf. Actie 5)
Actie 39: Aanleg van dropzones en beheerplan	
Sturende instanties	D. Mobiliteit D. Wegen
Andere actor(en)	Verkeersveiligheidscoördinator Mobiliteitscommissie BM
Datum (doelstelling)	2024: aanleg van 35 dropzones op gemeentewegen Q2 2025: aanleg van 30 dropzones op gemeentewegen 2026: evaluatie (en aanpassing indien nodig)
Indicator(en)	65 geactiveerde dropzones op gemeentewegen Presentatie van de evaluatie in de Mobiliteitscommissie en voorstellen
Actie 40: Scholen – identificatie van niet-ingerichte schoolomgevingen	
Sturende instantie	Referent scholen (cf. Actie 8), bij gebrek daaraan Veiligheidscoördinator
Andere actor(en)	
Datum (doelstelling)	Q4 2025
Indicator(en)	Verslag voorgesteld in de Mobiliteitscommissie en melding aan BM Verkeersveiligheid voor de scholen aan gewestwegen
Actie 41: Scholen – actieprogramma in schoolomgevingen	
Sturende instantie	Referent scholen (cf. Actie 8), bij gebrek daaraan Veiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen Groene ruimten BM
Datum (doelstelling)	Q4 2025
Indicator(en)	Opstelling van het actieprogramma
Actie 42: Scholen – zichtbaarheid	
Sturende instantie	Referent scholen (cf. Actie 8), bij gebrek daaraan Veiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Wegen D. Stadsbeleid (speelnetwerk) BM Verkeersveiligheid Brulocalis Gemeenten van het BHG
Datum (doelstelling)	2026-2027
Indicator(en)	Goedkeuring van een 'charter' met alle elementen die in schoolomgevingen moeten worden ingevoerd, voorgesteld in de Mobiliteitscommissie, en communicatie van dit charter aan de betrokken actoren

Actie 43: Wegsignalisatie – aansprakelijkheid, inventaris en aanvullend reglement	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit D. Wegen Mobiliteitscommissie
Datum (doelstelling)	2026
Indicator(en)	Aanstelling van een verantwoordelijke signalisatie Goedkeuring van het (de) aanvullende verkeersreglement(en)
Actie 44: Wegsignalisatie – vorming van het personeel	
Sturende instantie	Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	Vormingsdienst Brulocalis
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Vormingen
Actie 45: Bouwplaatsen	
Sturende instantie	D. Wegen
Andere actor(en)	D. GAS BM
Datum (doelstelling)	2025: Start procedure en analyse 2026: Eindpunt
Indicator(en)	Invoering van een controle-sanctieprocedure voor bouwplaatsen
Actie 46: Opvolging van storingen	
Sturende instantie	D. Wegen
Andere actor(en)	D. Netheid BM Nutsvoorzieningen
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Afsluiting van tickets Fix My Street
PIJLER 4 Gedrag	
Actie 47: Informatie- en vormingscampagnes weerklank geven	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	BM
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Informatiecampagnes
Actie 48: Sensibilisering i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in scholen	
Sturende instantie	Referent scholen, bij gebrek daaraan Verkeersveiligheidscoördinator
Andere actor(en)	D. Mobiliteit Verkeersveiligheidscoördinator BM
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Georganiseerde activiteiten

<u>Actie 49: Vorming i.v.m. verkeersveiligheid voor gemeentepersoneel</u>	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	D. Personeel (Vorming) Politie Brulocalis
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	Aantal personen per dienst opgeleid in verkeersveiligheid
PIJLER 5 Voertuigen	
<u>Actie 50: Verkeersbeleid en betaald parkeren op basis van het type voertuig</u>	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	Verkeersveiligheidscoördinator Verantwoordelijke signalisatie (cf. Actie 43) D. GAS parking.brussels Brulocalis College Raad
Datum (doelstelling)	2025: Invoering van een gedifferentieerd tarief voor zwaardere en/of krachtigere voertuigen in het retributiereglement betreffende het betaald parkeren Goedkeuring aanvullend verkeersreglement inzake parkeerplaatsen voor verschillende soorten voertuigen 2026-27: Goedkeuring van de signalisatie, communicatie aan de buurtbewoners en controle
Indicator(en)	Wijziging van het retributiereglement betreffende het betaald parkeren Goedkeuring/aanpassing van het aanvullend reglement Aanpassing van de wegsignalisatie
<u>Actie 51: Aankoop van gemeentelijke voertuigen uitgerust met voorzieningen om de verkeersveiligheid van andere weggebruikers te bevorderen</u>	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	College
Datum (doelstelling)	Doorlopend
Indicator(en)	100% van de nieuwe voertuigen zijn uitgerust met apparatuur die de verkeersveiligheid voor andere weggebruikers verbetert
<u>Actie 52: Het gemeentepersoneel aanmoedigen om zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen</u>	
Sturende instantie	D. Mobiliteit
Andere actor(en)	Gemeentesecretaris College
Datum (doelstelling)	Doorlopend (BVP)
Indicator(en)	Maatregelen om verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen opnemen in het vervoerplan Aankoop van fietsen en voorzieningen voor fietsers Behoud van de functie verantwoordelijke cargofietsen