



GEWONE ZITTING 2023-2024

23 JANUARI 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot wijziging van het besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2018
betreffende de rijopleiding en het rijexamen
van categorie van motorvoertuigen B en
bepaalde aspecten voor alle categorieën
van motorvoertuigen**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Leila AGIC (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-694/1 – 2022/2023: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

23 JANVIER 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à modifier l'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018
relatif à la formation à la conduite et à l'examen
de conduite pour la catégorie de véhicules à
moteur B et à certains aspects pour toutes les
catégories de véhicules à moteur**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Leila AGIC (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: Mme Leila agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

Voir:

Document du Parlement:

A-694/1 – 2022/2023: Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Jonathan de Patoul, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Jonathan de Patoul legt uit dat het fenomeen van dooring, een term bedacht in Quebec, helaas een dagelijks probleem is voor de fietsers. Een bestuurder of een passagier opent onoplettend het autoportier terwijl een fietser aan komt rijden langs het voertuig. Dit is een moeilijk te voorspellen gevaar voor fietsers. Deze praktijk is verboden bij artikel 28 van het verkeersreglement. Volgens het Vias Institute ligt dooring aan de basis van 15% van de ongevallen tussen een fietser en een andere partij. Gelet op het feit dat het aantal fietsers in Brussel blijft stijgen, zal ook het aantal ongevallen door dooring hoogstwaarschijnlijk stijgen.

Een kandidaat-bestuurder die het rijexamen aflegt moet goed uit zijn doppen kijken alvorens de deur te openen. Hij moet eerst in de linkerachteruitkijkspiegel kijken en vervolgens in de deuropening voordat hij het portier volledig opent. Een specifieke methode wordt eigenlijk niet voorgeschreven. In de praktijk blijkt echter dat deze regels niet volstaan. De heer de Patoul stelt daarom voor om zich te laten inspireren door de huidige praktijk in Nederland, waar een zogenaamde Nederlandse greep bestaat uit het openen van de deur met de hand die er het verst vanaf staat, waardoor het lichaam een draaibeweging maakt en de bestuurder een beter zicht heeft op eventuele gevaren, van opzij of van achteren.

Deze Nederlandse greep moet onderdeel worden van het rijexamen, waarbij natuurlijk niet uit het oog mag worden verloren dat deze greep niet voldoende zal zijn om systematisch dooring te voorkomen. Eerst en vooral moeten we de veiligheid van de fietsers verhogen en de modal shift stimuleren. Sinds de staatshervorming van 2014 zijn de gewesten bevoegd voor het organiseren van rijexamens, maar de federale staat blijft bevoegd voor het bepalen van de kennis en vaardigheden die nodig zijn om het rijbewijs te halen. Het voorstel verzoekt dan ook de federale regering om het koninklijk besluit van 23 maart 1998 te wijzigen en er het aanleren van het Nederlandse greep in op te nemen, en de gewestelijke regering om het gewestelijk besluit van 29 maart 2018 betreffende het rijexamen aan te passen.

II. Algemene bespreking

De heer Arnaud Verstraete is een fervente voorstander van het voorstel. Het onderwerp klinkt misschien anekdotisch, maar het gaat wel om veel ongelukken met fietsers in steden, soms met ernstige gevolgen. Zoals vaak het geval is als het om fietsen gaat, waren onze Nederlandse burens pioniers in het bedenken van deze eenvoudige maar effectieve methode. Het voorstel van resolutie sluit aan bij de nulvisie die het aantal doden en ernstig gewonden op onze wegen tot nul wil terugbrengen en het gebruik van de fiets wil aanmoedigen.

I. Exposé introductif de M. Jonathan de Patoul, premier coauteur de la proposition de résolution

M. Jonathan de Patoul explique que le phénomène dit de l'« emportéage », terme conçu par les Québécois, est malheureusement monnaie courante pour les cyclistes. Il consiste en une ouverture intempestive de la portière d'une voiture par le conducteur ou un passager inattentif au passage imminent d'un cycliste le long du véhicule. C'est un danger pour ainsi dire imprévisible pour le cycliste. Cette pratique est pourtant interdite par l'article 28 du Code de la route. D'après l'institut Vias, elle est à l'origine de 15% des accidents entre un cycliste et un opposant. Vu l'augmentation continue du nombre de cyclistes à Bruxelles, le nombre d'emportéages risque lui aussi d'augmenter.

Un candidat à l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire doit faire preuve de vigilance avant d'ouvrir sa portière, en regardant dans le rétroviseur de gauche puis dans l'embrasure de la portière, avant de l'ouvrir complètement, mais aucune méthode particulière n'est prescrite. Il apparaît dans les faits que ces règles sont insuffisantes pour prévenir les accidents. M. de Patoul propose donc de s'inspirer des usages en vigueur aux Pays-Bas, où la méthode dite de « la poignée hollandaise » consiste à ouvrir la portière avec la main la plus éloignée de celle-ci, ce qui induit une rotation du corps et permet au conducteur d'avoir une meilleure vue des dangers qui pourraient survenir, du côté ou de l'arrière.

Il faudrait introduire cette technique de la « poignée hollandaise » dans le corpus des épreuves du permis de conduire, tout en ayant bien sûr conscience du fait que ce mécanisme ne suffira pas à éviter tout emportéage. Il s'agit avant tout d'accroître la sécurité des cyclistes, afin de tendre vers un transfert modal. Depuis la réforme de l'Etat de 2014, les régions sont compétentes pour organiser les épreuves du permis de conduire, mais l'Etat fédéral est en revanche resté compétent pour déterminer les connaissances et les aptitudes nécessaires pour obtenir ledit permis. La proposition demande donc au gouvernement fédéral de modifier l'arrêté royal du 23 mars 1998, en vue d'y insérer l'apprentissage de la « poignée hollandaise », et au gouvernement régional de modifier l'arrêté régional du 29 mars 2018 concernant l'examen.

II. Discussion générale

M. Arnaud Verstraete se rallie avec enthousiasme à la proposition. Le sujet peut paraître anecdotique, mais il concerne de nombreux accidents dans lesquels des cyclistes sont impliqués en ville, avec parfois des conséquences graves. Comment souvent en matière de vélo, nos voisins néerlandais ont été des précurseurs, en imaginant cette méthode simple mais efficace. La proposition de résolution s'inscrit dans l'objectif de la « vision zéro », qui tend à réduire à néant le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes, et entend également encourager l'usage du vélo.

Kandidaat-bestuurders zullen dus worden getest op hun kennis van deze techniek.

De heer Ibrahim Dönmez is het daarmee eens. Deze techniek moet deel gaan uitmaken van onze gewoonten. Fietzers en steppers moeten ook bewust worden gemaakt van de potentiële gevaren. De spreker is voorstander van het dragen van een helm, die gebruikers van actieve vervoersmiddelen de beste bescherming biedt tegen schedelbreuken en neurologische schade. Het doel van dit voorstel is ervoor te zorgen dat fietsers en automobilisten op een harmonieuze manier de weg delen.

Mevrouw Ingrid Parmentier voegt eraan toe dat het voor fietsers zeer stresserend is om rakelings langs geparkeerde wagens te moeten rijden omdat de straat te smal of druk is. Sommige automobilisten begrijpen ook niet altijd waarom een fietser in het midden van de rijbaan rijdt, maar dat is dus om een ongeval door dooring te vermijden. Het voorstel van resolutie komt daarom als geroepen, zodat automobilisten de juiste handelingen aanleren, maar ook begrijpen hoe fietsers hun plaats op de weg innemen.

Mevrouw Carla Dejonghe zegt dat toekomstige bestuurders vanaf het begin veilig moeten leren rijden, maar dat we niet zo ver moeten gaan om automobilisten daarvoor te bestraffen. In een stad met zoveel smalle straatjes als Brussel, en waar het toenemend aantal fietsers de weg moet delen met auto's, is dit voorstel heel logisch. De Nederlandse greep levert bemoedigende resultaten op in Nederland. Mevrouw Dejonghe kan dit voorstel alleen maar steunen, omdat het ongetwijfeld dramatische ongevallen zal voorkomen door het bewustzijn van bestuurders te vergroten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat de toename van het aantal fietsers, wat goed nieuws is, helaas ook gepaard gaat met een toename van het aantal ongevallen. Het Vias Institute heeft aangetoond dat een aanzienlijk deel van de ongevallen met fietsers het gevolg is van dooring en er heel wat ongevallen zijn zonder andere partij en zonder contact met automobilisten. Driekwart van de ongevallen met fietsers vindt plaats waar geen fietspaden zijn. Daarom moet aan de ontwikkeling en het onderhoud van de infrastructuur evenveel aandacht worden besteed als aan de verkeersveiligheid. De overzichtelijkheid van kruispunten laat vaak te wensen over, vooral vanwege de wegmarkeringen.

Mevrouw d'Ursel steunt daarom het voorstel van resolutie, hoewel ze van mening is dat eerst naar de infrastructuur gekeken moet worden. Een voorbeeld hiervan is de smalle bufferzone tussen geparkeerde voertuigen en fietspaden in het ontwerp van stedenbouwkundige verordening.

De heer Francis Dagrín is ook voorstander van het voorstel van resolutie als het kan helpen om dooring te voorkomen en fietsers te beschermen.

Il s'agira que les candidats au permis de conduire soient contrôlés sur leur connaissance de cette technique.

M. Ibrahim Dönmez partage cet avis. Cette technique doit entrer dans nos pratiques. Il convient également de sensibiliser les cyclistes et les trottinettistes aux dangers qu'ils pourraient rencontrer. L'intervenant est partisan du port du casque, qui est le meilleur instrument de protection contre les fractures crâniennes et lésions neurologiques, pour les usagers des modes actifs. Cette proposition vise une cohabitation plus harmonieuse entre les cyclistes et les automobilistes.

Mme Ingrid Parmentier ajoute que devoir rouler au plus près des voitures stationnées, quand la rue est étroite ou encombrée, est une source de stress pour les cyclistes. D'autre part, certains automobilistes ne comprennent pas pourquoi un cycliste roule au milieu de la voie, pour éviter un emportierage. La proposition de résolution est donc très opportune, pour que les conducteurs de voiture acquièrent les bons gestes mais aussi qu'ils comprennent le positionnement des cyclistes sur la rue.

Mme Carla Dejonghe affirme que les futurs conducteurs doivent apprendre les gestes de sécurité, dès leurs débuts, mais qu'il ne faudrait pas aller jusqu'à sanctionner des automobilistes sur cette base. Dans une ville comptant autant de rues étroites que Bruxelles, et où les cyclistes, toujours plus nombreux, roulent entourés de voitures, cette proposition a tout son sens. La « poignée hollandaise » livre des résultats encourageants dans son pays d'origine. Mme Dejonghe ne peut que se rallier à cette proposition, qui évitera sans doute des accidents dramatiques grâce à la sensibilisation des chauffeurs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel indique que la hausse du nombre de cyclistes, qui est une nouvelle réjouissance, s'accompagne malheureusement aussi d'une hausse du nombre d'accidents. L'institut Vias a démontré que l'emportierage constitue une part importante des accidents dont sont victimes les cyclistes, tout comme le sont aussi les accidents sans opposants, sans contact avec les automobilistes. Les trois quarts des accidents de cyclistes se déroulent là où il n'y a pas de piste cyclable. Il convient donc d'apporter la même attention à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures qu'à la sécurité dans le trafic. La lisibilité des carrefours laisse souvent à désirer, notamment à cause du marquage.

Mme d'Ursel soutient dès lors la proposition de résolution, même si elle estime qu'il faut d'abord porter l'effort sur l'infrastructure. On peut évoquer à cet égard l'étroitesse de la zone tampon figurant dans le projet de règlement d'urbanisme entre les véhicules stationnés et les pistes cyclables.

M. Francis Dagrín est également favorable à la proposition de résolution, si elle peut aider à éviter des emportierages et protéger les cyclistes.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient amendement nr. 1 in tot toevoeging van een derde streepje aan het verzoekend gedeelte, betreffende een bewustmakingscampagne door middel van het uitdelen van rode linten om aan de autoportieren te bevestigen.

De heer Jonathan de Patoul staat positief tegenover dit amendement.

Stemmingen

De negen consideransen worden bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden aangenomen.

De twee streepjes van het verzoekend gedeelte worden bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden aangenomen.

Amendement nr. 1 wordt bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden aangenomen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

De voorzitters van de vergadering,

Leila AGIC

Ingrid PARMENTIER
Arnaud VERSTRAETE

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n°1, complétant le dispositif par un troisième tiret, portant sur une campagne de sensibilisation, au moyen de la distribution de rubans rouges à apposer sur les portières.

M. Jonathan de Patoul jette un œil favorable sur cet amendement.

Votes

Les neuf considérants sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Les deux tirets du dispositif sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

L'amendement n°1 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est adoptée à l'unanimité des 14 membres présents.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La rapporteuse

Les présidents de séance,

Leila AGIC

Ingrid PARMENTIER
Arnaud VERSTAETE

V. Aangenomen tekst

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (hierna het “BBHR” genoemd) van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen;

Gelet op artikel 2.1.2 (Titel 2) van het BBHR, dat bepaalt: “De theoretische scholing heeft een minimumduur van twaalf uren voor de voorbereiding op het theoretisch examen.”;

Gelet op artikel 3.1.3 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: “Het theoretisch examen bepaald in artikel 23, § 1, 4°, van de wet heeft betrekking op de volgende stof: 4° Belang van de oplettendheid en van de houding ten opzichte van andere weggebruikers; 9° Specifieke risico’s in verband met de onervarenheid van andere weggebruikers en in verband met de kwetsbaarste categorieën van weggebruikers, zoals kinderen, voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit; 10° Risico’s in verband met deelneming aan het verkeer en het besturen van diverse voertuigtypen en in verband met het verschillende gezichtsveld van de bestuurders van deze voertuigen; 14° Voorzorgsmaatregelen bij het verlaten van het voertuig”;

Gelet op artikel 3.2.2 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: “Het praktisch examen bepaald in artikel 23, § 1, 2°, van de wet bestaat uit een proef op de openbare weg en gaat over de volgende punten: 18° De volgende manoeuvres worden op de openbare weg uitgevoerd: a) Voorafgaande controles. 5° De nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het verlaten van het voertuig”;

Gelet op artikel 3.2.14 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: “De proef op de openbare weg wordt volgens de volgende rubrieken beoordeeld: 9° gedrag ten overstaan van andere weggebruikers”;

Overwegende dat bij het openen van het portier momenteel van de kandidaat wordt verwacht dat hij zijn voorzorgen neemt voordat hij uit het voertuig stapt, door in zijn linkerzijspiegel te kijken voordat hij zijn portier lichtjes opent; dat hij bij het openen van het portier moet kijken of er niets aankomt voordat hij het portier volledig opent;

Overwegende dat er geen specifieke methode wordt vereist om het linkerportier van het voertuig te openen en dat de kandidaat deze zowel met de linker- als met de rechterarm mag openen;

Overwegende dat dooring tot ongevallen leidt die vermeden kunnen worden door de techniek van de Nederlandse greep in te voeren in de theoretische opleidingen en de praktische examens om het rijbewijs te behalen voor motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen;

V. Texte adopté

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (dénommé par la suite «AGRBC») du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l’examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects de pour toutes les catégories de véhicules à moteur;

Vu l’article 2.1.2 (Titre 2) de l’AGRBC qui énonce: «L’enseignement théorique a une durée minimale de douze heures pour la préparation à l’examen théorique.»;

Vu l’article 3.1.3 (Titre 3) de l’AGRBC qui énonce: «L’examen théorique visé à l’article 23, § 1er, 4°, de la loi porte sur la matière suivante: 4° Importance de la vigilance et du comportement vis-à-vis des autres usagers; 9° Risques spécifiques liés à l’inexpérience d’autres usagers de la route et à la participation à la circulation des catégories d’usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite; 10° Risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs; 14° Précautions à prendre en quittant le véhicule»;

Vu l’article 3.2.2 (Titre 3) de l’AGRBC qui énonce: «L’examen pratique visé à l’article 23, § 1er, 2°, de la loi consiste en une épreuve sur la voie publique et porte sur les points suivants: 18° Les manoeuvres suivantes sont exécutées sur la voie publique: a) contrôles préalables. 5° Prendre les précautions nécessaires avant de sortir du véhicule.»;

Vu l’article 3.2.14 (Titre 3) de l’AGRBC qui énonce: «L’épreuve sur la voie publique est évaluée selon les rubriques suivantes: 9° comportement vis-à-vis des autres usagers de la route.»;

Considérant, par rapport à l’ouverture de portières du véhicule, qu’on attend actuellement du candidat qu’il prenne des précautions avant de descendre du véhicule en regardant dans son rétroviseur de gauche avant d’entrouvrir sa porte; que le candidat regarde par l’ouverture de la portière qu’il ne vient rien avant d’ouvrir complètement sa porte;

Considérant qu’aucune méthode spécifique n’est exigée pour ouvrir la porte gauche du véhicule, le candidat pouvant ouvrir celle-ci aussi bien avec le bras gauche qu’avec le bras droit;

Considérant que le phénomène de l’emportillage entraîne des accidents qui pourraient être évités en introduisant la technique «de la poignée hollandaise» dans les formations théoriques et les examens pratiques visant à l’obtention du permis de conduire de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur;

Overwegende de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren en met name het voortdurend bijleren over de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsregels;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering:

- de federale regering, die bevoegd is voor het bepalen van de kennis en vaardigheden die vereist zijn om voertuigen te besturen, en met het oog op coherentie van de wetgeving tussen de verschillende gezagsniveaus, te verzoeken bijlage 4 (Theoretische kennis) en bijlage 5 (Rijvaardigheid) van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs te wijzigen, om er het aanleren van het principe van de Nederlandse greep in op te nemen”;

- vervolgens, na overleg met de betrokken actoren (erkende rij scholen, examencentra, gidsen, ziekenfondsen, uitgevers van handleidingen, Vias Institute, Gracq, Fietzersbond, Tous à pied...), het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen, te wijzigen, en meer bepaald:

1° artikel 3.1.3, 14°, om er het aanleren van de Nederlandse greep in te voegen;

2° artikel 3.2.2, 18°, a), 5°;

- een bewustmakingscampagne te organiseren om zoveel mogelijk mensen te informeren over deze nieuwe ontwikkeling in de rijopleiding, en rode linten, die als geheugensteuntje aan de handgrepen op de portieren kunnen worden bevestigd, laten uitdelen door partners die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid.

Considérant la nécessité d’améliorer la sécurité routière et, notamment, l’apprentissage continu de l’évolution des règles en matière de sécurité routière;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de demander au Gouvernement fédéral, compétent en ce qui concerne la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, et dans un esprit de cohérence entre législations de niveaux de pouvoir différents, de modifier l’annexe 4 (Connaissances théoriques) et l’annexe 5 (Contrôle des aptitudes) de l’arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire afin d’y insérer l’apprentissage du principe de la technique de la «poignée hollandaise»;

- de modifier ensuite, après un dialogue avec les acteurs concernés (écoles de conduite agréées, centres d’exams, guides, mutualités, éditeurs de manuels, Institut VIAS, GRACQ, Fietzersbond, Tous à pied...), l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l’examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur, et plus particulièrement:

1° l’article 3.1.3, 14°, en vue d’y insérer l’apprentissage de la technique de la poignée hollandaise;

2° l’article 3.2.2, 18°, a), 5° ;

- de prévoir le déploiement d’une campagne de sensibilisation afin d’avertir le plus largement possible le public de cette nouvelle évolution dans la formation à la conduite et la distribution par les partenaires actifs en matière de sécurité routière de rubans rouges à apposer sur les poignées de portières comme moyen mnémotechnique.

VI. Amendement

N° 1 (van mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL en de heer Sadik KÖKSAL)

Verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte met een derde streepje (nieuw) aanvullen, luidend:

- *“een bewustmakingscampagne te organiseren om zoveel mogelijk mensen te informeren over deze nieuwe ontwikkeling in de rijopleiding, en rode linten, die als geheugensteuntje aan de handgrepen op de portieren kunnen worden bevestigd, laten uitdelen door partners die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid”.*

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

VI. Amendement

Nr. 1 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. Sadik KÖKSAL)

Dispositif

Compléter le dispositif par un troisième tiret (nouveau), libellé comme suit :

- *«de prévoir le déploiement d'une campagne de sensibilisation afin d'avertir le plus largement possible le public de cette nouvelle évolution dans la formation à la conduite et la distribution par les partenaires actifs en matière de sécurité routière de rubans rouges à apposer sur les poignées de portières comme moyen mnémotechnique. ».*

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.