

Kwetsbare weggebruikers

Voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders zijn kwetsbare weggebruikers. Hun relatieve aandeel in de ongevalstatistiek blijft erg groot. Daarom verdienen ze prioritaire aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid. Wegbeheerders kunnen hen tegemoet komen door infrastructurele aanpassingen, maar ook educatie, sensibilisering en handhaving zijn belangrijke aspecten.



JERRY DE BRIE

'Prioritair aandacht voor fietsers en voetgangers'

Vooraf binnen de bebouwde kom zijn kwetsbare weggebruikers in de ongevalstatistiek sterk vertegenwoordigd, maar ook buiten de bebouwde kom stijgt hun relatieve aandeel in vergelijking met tien jaar geleden. "Ze verdienen prioritaire aandacht in het beleid", aldus Pascal Lammar van het Departement MOW.

Welke opvallende trends ziet u in de ongevallenstatistiek?

"Het aantal verkeersdoden is gelukkig al jaren in een dalende lijn, maar wie de cijfers nauwkeuriger gaat bekijken, merkt duidelijk verschillen. Zo valt het meteen op dat het relatieve aandeel doden bij de categorieën kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) de laatste twee decennia is toegenomen ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden. Terwijl het aantal verkeersdoden bij auto-inzittenden met ruim driekwart afnam, daalde het aantal verkeersdoden onder kwetsbare weggebruikers iets minder sterk, maar nog met 62 %."

Wie wordt het meest getroffen?

"Het aantal verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers is lichtjes toegenomen. Tussen 2000 en 2012 nam het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers toe met 3%, en bij voetgangers met 4%. Het aantal doden onder voetgangers en fietsers daalde wel. Uit het voetgangersrapport blijkt ook dat het risico op zware of dodelijke verwondingen voor een voetganger 8,7 keer hoger ligt dan voor een autobestuurder. Hier speelt de minst sterke fysieke bescherming van de voetganger natuurlijk een rol. Als we niet naar het aantal, maar naar het relatieve aandeel binnen de statistiek kijken, zien we dat het aandeel fiets- en voetgangersslachtoffers (binnen alle verkeersslachtoffers) is gestegen van bijna 1/5 naar 1/4."

Wat met bromfietsers en motorrijders?

"Bij de bromfietsers is er zowel bij de brom-

fietsers A als B een positieve evolutie. Het aantal verkeersslachtoffers met bromfietsers A kent de grootste daling. Bij de motorrijders valt een positieve evolutie op voor de motorrijders met zwaardere motorfietsen (> 400cc). Dat verklaart de positieve evolutie van de verkeersveiligheid bij de motorrijders. We merken echter geen daling op voor slachtoffers en doden bij motorrijders met lichtere motorfietsen (≤ 400cc) als we de periode tussen 2000 en 2012 bekijken. Het aantal slachtoffers stijgt in die periode zelfs met circa 40%. Het aantal doden bleef status quo."

Welke lessen kunnen we trekken?

"Het is duidelijk dat het aantal verkeersslachtoffers en doden bij de kwetsbare weggebruikers niet even snel daalt als bij de autobestuurders. Daarom verdienen deze categorieën prioritaire aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid, zowel op infrastructureel vlak als op vlak van educatie, sensibilisering en handhaving. Het is belangrijk dat dit op een gecoördineerde manier gebeurt, waarbij de verschillende initiatieven elkaar versterken. Snelheidsbeleid blijft bijvoorbeeld een belangrijk punt. Uit de gedragsmeting van het BIVW blijkt dat zes op tien autobestuurders te snel rijden op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur. Op wegen met 30 km/uur rijden zelfs 9 op tien autobestuurders te snel als er geen infrastructurele elementen zijn om de snelheid af te remmen. We moeten ernaar streven dat alle weggebruikers niet alleen weten wat verkeersveilig gedrag is, maar dit ook via de juiste attitude in de praktijk bren-



■ **Pascal Lammar,**
beleidsmedewerker
verkeersveiligheid
Departement MOW:
"De kwetsbare weg-
gebruikers verdienen
prioritair aandacht in
het verkeersveiligheids-
beleid."

gen. Sommige leeftijdscategorieën zijn ook oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistiek. Bijvoorbeeld beginnende fietsers en bromfietsers (maar ook jonge voetgangers) tussen 15 en 19 jaar, 70-plussers bij fietsers of 75-plussers bij voetgangers. Gerichtesensibilisering kan hier helpen. Al merken we bij fietsers ook een toename bij de leeftijdscategorieën ouder dan 25 jaar. Hier volstaat het dus niet langer om alleen de pijlen te richten op jongeren en senioren. Bij fietsers zien we trouwens een grote vertegenwoordiging van ongevallen op kruisingen, wellicht omwille van de vele tegengestelde verkeersbewegingen. Het is belangrijk dat daar bij de wegbeheerders voldoende aandacht voor is. Het vademecum fietsvoorzieningen kan hierbij een leidraad zijn. Het is ook van belang om voldoende aandacht te schenken aan nieuwe ontwikkelingen, zoals het stijgende gebruik van de elektrische fiets, en te werken aan een goede zichtbaarheid voor en van alle weggebruikers."

📄 Het voetgangersrapport en een analyse van de ongevalstatistiek worden ook voorgesteld op het Congres Verkeersveiligheid van 13 mei in Oostende. Na het congres worden de presentaties online gezet op www.verkeerskunde.be.

📄 De finale rapporten zijn terug te vinden op de website van het Steunpunt Verkeersveiligheid: www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/steunpunt_verkeersveiligheid/publicaties

Save Charter: Samen Actief voor Veilig Verkeer



Het SAVE-charter Steden & Gemeenten werd gelanceerd in het najaar 2011. Sedertdien hebben 25 Vlaamse steden en gemeenten het charter ondertekend. Aan de hand van het charter dat uit zeven doelstellingen bestaat, wil OVK de lokale besturen aansporen een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te voeren, vooral op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen, zodat er geen (jonge) verkeersslachtoffers meer vallen.

Hoe werkt het?

Na de ondertekening plant de gemeente een afspraak met de SAVE-coördinator van OVK. Ter voorbereiding van deze afspraak stelt de gemeente een inventaris op van wat op vlak van verkeersveiligheid al gebeurt. De zeven doelstel-

lingen van het SAVE-charter bieden hiervoor een houvast.

SAVE-coördinator Hannelore Van Loo: "Door de inventarisatie beschikken we over een mooi overzicht van de bestaande initiatieven. Zowel deze inventarisatie als het lokale mobiliteitsplan en het lokale verkeersveiligheidsplan worden gebruikt voor de samenstelling van het SAVE-actieplan. Het kan dus perfect dat bestaande initiatieven opgenomen worden in het actieplan, maar wel op voorwaarde dat er een nieuwe dimensie aan toegevoegd wordt. Het engagement geldt telkens voor een jaar. Gedurende dat jaar is de SAVE-coördinator ook beschikbaar voor vragen of bij problemen. Als het uitvoeringsjaar voorbij is, evalueert de stuurgroep. Bij een gun-

stige evaluatie wordt het SAVE-label uitgereikt. Dat geeft aan dat de gemeente een actieve bijdrage levert tot meer verkeersveiligheid. Vanaf dat ogenblik kan de gemeente zich ook opnieuw engageren voor een volgend jaar. Deelname kost de gemeente 0,01 Euro (één eurocent) per inwoner en per jaar".

Meer info op <http://save.ovk.be>



Hannelore Van Loo, SAVE-coördinator: "Het SAVE-label toont dat de gemeente actief bijdraagt aan de verkeersveiligheid."

Laarne

'Het SAVE-charter optimaliseerde ons verkeersveiligheidsbeleid'

Laarne ondertekende in 2012 het SAVE-charter. Alle actiepunten zijn ondertussen opgestart, de meeste zelfs al volledig uitgevoerd. "We blijven wel nadenken over toekomstprojecten", aldus schepen van mobiliteit, Alex De Smet.

Alex De Smet: "Een van de meest opvallende suggesties in het SAVE-charter was de optimalisering van onze verkeerscommissie. Die hebben we bij het begin van de nieuwe legislatuur geprofessionaliseerd. De commissie bestond vroeger willekeurig uit vertegenwoordigers uit verschillende raden. Nu zetelen er naast ikzelf en de burgemeester, ook het diensthoofd grondgebiedzaken, de mobiliteitsambtenaar, een vertegenwoordiger van de voetgangersbeweging en van de politiezone in, aangevuld met nog twee externe deskundigen. Om het brede draagvlak te behouden, vroegen we

alle raden (seniorenraad, jeugdraad, Gecoro, Minaraad, ...) om een agendapunt mobiliteit in te voeren. Als daar vragen, klachten of suggesties worden geformuleerd, richten zij zich tot de verkeerscommissie. Dat werkt prima. We hebben al meerdere suggesties ontvangen en uitgevoerd. Dankzij die opwaardering kunnen we nu sneller en efficiënter ingrijpen."

Gemachtigde opzichters

Andere aanpassingen naar aanleiding van het SAVE-charter zijn onder meer de optimalisering van de ongevallenregistratie, een duidelijker communicatiebeleid rond mobiliteit, een jaarlijkse busevacuatieoefening voor alle leerlingen van het lager onderwijs en de invoering van een jaarlijkse cursus voor gemachtigde opzichters. "Door sommige acties, zoals de cursussen voor gemachtigde opzichters, werken we langzaam aan een mentaliteitswijziging. Vorig jaar bezocht de mobiliteitsambtenaar samen met

de politie een personeelsvergadering van alle scholen, om de leerkrachten nog meer bewust te maken van het belang van gemachtigde opzichters, en gaf de politie een korte opfringscursus voor de leerkrachten/gemachtigde opzichters. Dat werkt: de opzichters oefenen hun taak nu uit conform de geldende wetgeving en hebben nu steeds hun wettelijke attributen (band en bordje) bij. Ook hun verantwoordelijkheidsgevoel is gegroeid."

Fietsexamen

"Dit jaar organiseren we in het kader van het SAVE-charter voor het eerst een fietsexamen voor alle leerlingen van het zesde jaar, in totaal 112 kinderen. Het enthousiasme is groot", aldus Alex De Smet. "We delen ook elk jaar schoolbereikbaarheidskaarten uit aan alle nieuwe leerlingen bij het begin van het schooljaar. Volgend jaar willen we opnieuw een meting van de modal split uitvoeren om te zien of de verkeersstromen naar de scholen nog kloppen met de huidige kaart. Indien nodig zullen we ze aanpassen. Daarna zijn zowat al onze punten uit het SAVE-charter gerealiseerd, en zullen we zeker nadenken over nieuwe actiepunten. Verkeersveiligheid is en blijft voor ons een prioriteit."



Alex De Smet, schepen van mobiliteit in Laarne: "Onze verkeerscommissie werd geprofessionaliseerd, ze werkt nu efficiënter."

Meer plaats voor voetgangers en fietsers in vernieuwde dorpskern

De dorpskern van het West-Vlaamse Spiere-Helkijn werd een paar jaar geleden grondig heringericht. Het zwaar verkeer werd uit de gemeentewegen van de dorpskern geweerd en de straten in het centrum zijn opgewaardeerd met veel plaats en aandacht voor fietsers en voetgangers: brede voetpaden, gemengd verkeer, asverschuivingen en zones 30. Sindsdien steeg de leefbaarheid en de verkeersveiligheid opmerkelijk. Het project werd deels gefinancierd door Europa, het Vlaams Gewest en de provincie.

■ Het hele centrum werd een zone 30 en is niet langer toegankelijk voor zwaar vervoer, met uitzondering van de gewestwegen die door het centrum lopen. Door de versmalling van de rijbaan op een aantal belangrijke straten worden auto's ook niet uitgenodigd om sneller te rijden.



JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

■ Op het vernieuwde Gemeenteplein werden brede, verhoogde voetpaden voorzien. Het vernieuwde plein is in de eerste plaats een verblijfsruimte met zongerichte terrassen, parkeren aan de noordzijde, een structurerende bomenrij, brede voorzone voor de toegang van het kerkhof en een brede aansluiting op Baljuwweg die de dorpskom verbindt met de Schelde.



JERRY DE BRIE

■ Vroeger was er in de Kerkstraat tweerichtingsverkeer, maar eigenlijk was de straat daar te smal voor waardoor voetgangers en fietsers verbannen werden naar een smalle strook. De Kerkstraat is nu omgevormd tot een enkelrichtingsstraat dorpinwaarts met een breed voetpad van 1,5 meter. Parallel aan de Kerkstraat werd een nieuwe weg aangelegd om het verkeer uit het dorp te leiden.

Publicaties

Tips voor een verkeersveilig openbaar domein



De Vlaamse overheid heeft meerdere publicaties die inspiratie kunnen bieden voor een verkeersveilige inrichting van het openbaar domein met de focus op kwetsbare weggebruikers. U vindt er overzichtelijke tips en inzichten die kunnen bijdragen tot een mooi resultaat.

Vademecums

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maakte i.s.m. het departement MOW voor voetgangers, fietsers en motorrijders een (apart) vademecum met duidelijke richtlijnen en voorbeelden. Daarnaast bestaat er ook een vademecum over de verkeersveilige inrichting van wegen en kruispunten en een vademecum dat toespitst op de toegankelijkheid van het openbaar domein. De vademecums staan vol praktische aanbevelingen: bijvoorbeeld over de minimumbreedte van een voetpad, het beste materiaal voor een fietspad, de inrichting van een fietsstraat, de consequenties van bepaalde obstakels voor motorrijders,... De vademecums worden regelmatig geüpdatet. De meest recente versies vindt u steeds online. De Vlaamse overheid werkt momenteel ook aan een digitale databank die al deze informatie verzamelt in één database. In de toekomst zal de informatie uit de verschillende vademecums dus gebundeld en geïntegreerd aangeboden worden in één document. Uiteraard houden wij u hierover verder op de hoogte.

Op www.mobielvlaanderen.be vindt u een rechtstreekse link naar de vademecums. Voor meer informatie over de herziening van de vademecums kunt u mailen naar expertise.verkeer.telematica@vlaanderen.be

Preventief werken aan verkeersveiligheid: een leidraad voor steden en gemeenten

Een ander interessant document voor wie werk wil maken van verkeersveiligheid is 'Preventief werken aan verkeersveiligheid: een leidraad voor steden en gemeenten'. Het document – een studie van de KUL, onderzoeksgroep voor gezondheidspsychologie – dateert van 2006 maar is nog steeds brandend actueel. Met deze leidraad kunnen lokale overheden een systematische en op wetenschappelijk bewijs gebaseerde aanpak van mobiliteit en verkeersveiligheid uitwerken. De leidraad heeft de vorm van een stappenplan om een preventief verkeersveiligheidsbeleid op te zetten en vertrekt vanuit een analyse van de lokale situatie. Daarbij wordt rekening gehouden met wetenschappelijk onderbouwde inzichten over verkeersgedrag.

Preventief werken aan verkeersveiligheid vindt u op www.mobielvlaanderen.be/studies (onder het jaartal 2007)

Vraag en antwoord

Waar let ik eerst op wanneer een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor een project?

Bij een nieuw project, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning wordt gevraagd, kan je in het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies' nagaan of een mobiliteitstoets of Mober/mobiliteitsstudie nodig is. Daarnaast speelt het algemene principe van de 'goede ruimtelijke ordening' van een project ook een rol.

De mobiliteitsimpact vormt daarin één van de mogelijke beoordeelingsgronden.

Kijk dus goed naar de omgeving waarin het nieuw project zou komen: gebeuren hier veel ongevallen, passeert er een belangrijke fietsroute, komt de ontwikkeling midden in een scholenwijk? Hebben de wegen de juiste categorisering meegeregelen en is er op het terrein wel voldoende ruimte om ze herin te richten, indien dat nodig is? Check dit met je collega mobiliteitsambtenaar.



Wat is de rol van de mobiliteitsambtenaar hierin?

De mobiliteitsambtenaar geeft vanuit zijn eigen discipline een advies aan de collega's van Ruimtelijke Ordening/Stedenbouw, die de aanvraag behandelen. Schets duidelijk de huidige situatie qua mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, geef aan tot waar de gevolgen van de nieuwe inplanting zich kunnen uitstrekken (een warenhuis is anders dan een cinema of een luchthaven), definieer met welke modi de site vooral bereikt zal worden en hoe je daar vanuit het beleid kan op inspelen, maar ook wat de beperkingen van 'milderende maatregelen' zijn.

Meer info op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Oproep

Dag van de Trage weg: doe mee

De Dag van de Trage Weg startte in 2007 met 38 deelnemende gemeenten. In 2013 vonden meer dan 72 activiteiten plaats in Vlaanderen en is het aantal deelnemers gestegen richting 10 000. De laatste jaren kreeg Dag van de Trage Weg ook ruime aandacht in de nationale media en groeit het enthousiasme rond trage wegen verder. Vele activiteiten tijdens Dag van de Trage Weg komen tot stand door een samenwerking tussen de gemeente en het lokale middenveld. Blijf met jouw gemeente niet achter en zet, samen met lokale verenigingen, jullie trage wegen in de kijker op Dag van de Trage Weg 2014. Dit jaar vindt het activiteitenweekend plaats op 18 en 19 oktober 2014.



Inschrijven en meer info: www.dagvandetrageweg.be

Projecten toegankelijke mobiliteit

Als Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid ijvert Enter ervoor dat mensen met een mobiliteitsbeperking meer mobiel worden door een betere toegankelijkheid van de vervoersmogelijkheden in Vlaanderen. Op 13 en 14 oktober 2014 organiseert Enter vzw het congres "Goede praktijken in toegankelijk vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperkingen". Daarvoor is Enter nog op zoek naar goede praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland die tijdens het congres aan bod kunnen komen binnen één van deze categorieën: informatievoorzieningen, toegankelijk openbaar vervoer (inclusief haltes/stations), operationeel en strategisch vervoersmanagement, samenwerking mobiliteit en welzijn. Kent u goede praktijkvoorbeelden in binnen- of buitenland, heeft u een interessante contactpersoon of heeft u zelf expertise binnen dit domein, neem dan contact op.

Meer info en contact: www.meermobiel.be/oproep - Liesbeth.opdebeek@entervzw.be - sigrid.mertens@entervzw.be

Fiets

Rapport fietsdelen online

Het voorbije jaar werden scenario's voor de invoering van fietsdeelsystemen in Gent en Roeselare ontwikkeld als onderdeel van de studie 'fijnmazige fietsdeelsystemen in de Vlaamse centrumsteden' in opdracht van de Vlaamse ministers van Steden en van Mobiliteit en Openbare Werken. Beide steden willen op basis van het onderzoek overgaan tot invoering van een fietsdeelsysteem. De stad Roeselare heeft met Blue-Mobility een derdebetalersregeling afgesloten die ingaat op 1 mei 2014. De stad Gent start met het plaatsen van 11 hubs met elk 10 fietsen aan 'nichelocaties'.



Meer info en het rapport van het onderzoek kunt u downloaden via www.thuisindestad.be

Agenda

Mei

19 mei • Verkeerslichtenregeling – Antwerpen

Juni

- 2 juni • Verkeersdata en -software in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid (Antwerpen)
- 4 juni • Mobiliteitscongres – Brussel
- 5 juni • Update van de wegcode (Gent)
- 12 juni • Inspiratiedag 'innovatie en coöperatie in mobiliteit' (Berchem)
- 13 juni • Hoe kunnen we werk maken van mobiliteit en gezondheid? (Brussel)
- 20 juni • Kwaliteitszorg in het lokale verkeersveiligheidsbeleid (Antwerpen)

September

30 sept. • Dag van de Mobiliteitsacademie (Leuven)

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden (Publicaties) - 'Mobiliteitsbrief'. Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.