



Verkeersveiligheid

Voor het Vlaamse Gewest is verkeersveiligheid een top-prioriteit. Samen met de lokale overheden, de provinciebesturen en organisaties die ijveren voor de belangen van de zachte weggebruiker wordt de verkeersonveiligheid hard aangepakt. Vooral de verbeteringen aan de infrastructuur springen in het oog, onder meer via het gevaarlijkepuntenprogramma. Ook via het mobiliteitsconvenant (grotere projecten) en de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (kleinere projecten) worden gewestwegen of bepaalde punten ervan aangepakt. Voorts ondersteunt het gewest ook niet-infrastructurele maatregelen en wetenschappelijk onderzoek van het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid.

Foto: Peter Van Hoof



De infrastructuurle aanpak: gevaarlijke punten worden versneld weggewerkt

Sinds 2003 trekt Vlaanderen jaarlijks belangrijke extra middelen uit om gevaarlijke punten weg te werken. Met het extra geld moeten 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen versneld veiliger worden.

Partners in de aanpak van gevaarlijke punten

- TV3V (Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen): projectbeheer.
- Provinciegouverneurs: coördinatie en communicatie met de gemeenten.
- Stuurgroep (Administratie Wegen en Verkeer, Provinciegouverneurs, Fietsersbond, Voetgangersbeweging, VVM De Lijn, federale politie, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen): organisatorische begeleiding en advies.

Hoe wordt bepaald welke gevaarlijke punten eerst worden ingericht?

De Backer: "De prioriteit van de gevaarlijke punten wordt vastgelegd in de jaarprogramma's. Die worden voorbereid door TV3V en bekrachtigd in de stuurgroep (zie kader). Bij de bepaling van de 800 punten in Vlaanderen is vertrokken van de behoefteanalyse van AWV. Voor alle punten op gewestwegen in Vlaanderen waar zich minstens 3 ongevallen in de afgelopen 3 jaar hebben voorgedaan is een gewogen som van de ernst van het ongeval berekend. Aan elk van deze 800 punten is dus een score gekoppeld. Bij het opstellen van de jaarprogramma's is deze score sterk bepalend. Naast de score van de behoefteanalyse is ook de ingeschatte ingreep van belang om te beslissen of een project al dan niet in een programma werd opgenomen."



Peter De Backer (afdelingshoofd AWV Oost-Vlaanderen):
"Een breed draagvlak is belangrijk. Daarom zijn we heel blij met de inbreng van onze partners."

Worden de herinrichtingen geëvalueerd?

De Backer: "Ja natuurlijk. Het is immers de bedoeling om uit dit proces zo veel mogelijk te leren. Uiteraard zal de evaluatie pas volop kunnen gebeuren eens de heringerichte punten een tijd opnieuw in gebruik zijn en de weggebruikers vertrouwd zijn met de aangepaste situatie."

Het gevaarlijkepuntenprogramma wordt overlegd in een stuurgroep met externen. Hoe ervaren jullie deze samenwerking?

De Backer: "Van in het begin van het project werden deze partners betrokken. Deze visie kadert binnen de filosofie van het mobiliteitsconvenantsbeleid. AWV wil een duurzame oplossing voor de verkeersveiligheid, en dit voor alle weggebruikers. De inbreng van deze partners is hierbij van heel groot belang."

Hoe worden de lokale overheden betrokken bij eventuele herinrichtingen in hun stad of gemeente?

De Backer: "De gemeenten in kwestie worden van bij het begin van het proces betrokken om het probleem te schetsen en om mee te zoeken naar een oplossing. Zowel voor de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) als voor de Provinciale Auditcommissie (PAC) worden de gemeenten uitgenodigd om deel te nemen aan de discussies en dit vooral vanuit hun kennis van de plaatselijke toestand. In beide commissies wordt naar een consensus gestreefd zodat de voorgedragen oplossing een breed draagvlak, ook lokaal, heeft."

Stuurgroep denkt mee

Voor de herinrichting van de gevaarlijke punten werkt het Vlaamse Gewest samen met een stuurgroep (zie p. 1). We laten enkele partners aan het woord.

Lodewijk De Witte (*provinciegouverneur Vlaams-Brabant*):

“Ik ben vooral blij over de constructieve samenwerking tussen TV3V en AWW. Dit zorgt voor continuïteit. Wel moeten de duidelijke afspraken bij het begin ten volle worden gerespecteerd. Een goed beheer, goede afspraken met de gemeenten en een goede planning binnen de provincie zijn alleen mogelijk binnen een vast financieel kader. Vandaag is al duidelijk dat dit speciaal programma kan zorgen voor het versneld wegwerken van zwarte punten.”



Tom D'Hollander (*Voetgangersbeweging*): “Bijzonder positief is de structurele betrokkenheid van gebruikersgroepen. Dat verhoogt het draagvlak. Er wordt ook op de noden van alle gebruikers geanticipeerd. Wat de voetganger betreft, is specifieke knowhow bij het uitwerken van de dossiers een absolute must. Specifieke voorzieningen zoals toegankelijkheid en netwerking worden regelmatig vergeten. Het is goed dat de overheid op grote schaal in verkeersveiligheid investeert. De inspanningen moeten dan ook na de herinrichting van de gevaarlijke punten verdergezet worden.”



Foto: Johan Mertens

Patrick D'Haese (*Fietsersbond*): “De versnelde aanpak van gevaarlijke punten is een goede zaak. De snelheid waarmee de dossiers door de administratieve malle-molen worden gejaagd, is enerzijds positief, maar heeft anderzijds het neveneffect dat het soms iets te snel gaat. We moeten toch vermijden dat door té snel te willen gaan, er werken worden uitgevoerd die achteraf niet het verwachte resultaat geven. We merken dat ook de gemeenten niet altijd kunnen volgen, zodat ze later al eens terugkomen op eerdere toezeggingen. En dat kan toch best voorkomen worden. De Fietsersbond heeft ondertussen de aanpak van heel wat punten van nabij opgevolgd. Met onze adviezen wordt duidelijk rekening gehouden, en daar zijn we zeer tevreden mee. Ook de globale aanpak is een goede zaak.”



Foto: Fietsersbond

Francis Herbert (*Ouders van Verongelukte Kinderen*): “Jarenlang was het voor ons onaanvaardbaar dat de verkeers- onveiligheid die onze wegen teisterde als een onomkeerbare fataliteit werd beschouwd. Daarom vinden we het heel belangrijk dat de overheid als eerste haar verantwoordelijkheid neemt door in te grijpen op alle gebieden waar zij tot minder doden kan bijdragen. Wij staan dan ook 100% achter het gevaarlijkepuntenprogramma. Gecombineerd met de opgedreven controles en een strengere verkeerswetgeving wordt het signaal aan de burger gegeven: ‘Wij nemen onze verantwoordelijkheid waar wij bevoegd zijn; gedraag u nu ook als een redelijke en veiligheidsbewuste verkeersdeelnemer.’”



Kleinere aanpassingen

De Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) wil zorgen voor meer verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen door kleinschalige maatregelen of ingrepen.

Wat doet de PCV?

De PCV onderzoekt kleinschalige, niet convenantgebonden maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen. Deze maatregelen moet relatief snel op het terrein geïmplementeerd kunnen worden. De PCV moet elk dossier afgehandeld hebben binnen een tijdsspanne van 2 maanden, te rekenen vanaf het binnenkomen van de aanvraag op de afdeling.

Welk soort maatregelen komt aan bod in de PCV?

In de PCV worden projecten besproken die wegens hun beperkte budgettaire impact niet nominatief in een investeringsprogramma van AWW vermeld worden. Aanpassingen tot maximaal 200.000 euro kunnen als kleine aanpassingen beschouwd worden. Bijvoorbeeld kleine aanpassingen van kruispunten ten voordele van voetgangers en fietsers of het openbaar vervoer, of eenvoudige wijzigingen in het wegbeeld zoals lokale middenbermen, asverschuivingen, uitstulpingen van voetpaden, wegversmallingen, verkeersplateaus, wenselijkheid van gemarkeerde voetgangersoversteekplaatsen, ... Aanpassingen die het budget van 200.000 euro overschrijden, moeten voorgelegd worden aan de Provinciale auditcommissie (PAC).

Wie zetelt in de PCV?

Het afdelingshoofd van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer (voorzitter), de mobiliteitscoördinator van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer, de bevoegde dienstkringeningenieur en/of betrokken districtschef van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer, de afdeling Verkeerskunde, de afdeling Elektriciteit en Mechanica, De Lijn, de federale politie, de lokale overheid, het BIVV, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de provincie (als er een provincieweg betrokken is).

De PCV in uw provincie?

Lokale overheden die een knelpunt willen bespreken op de PCV kunnen een aanvraag indienen bij hun provinciale afdeling van AWW.

Afdeling Wegen en Verkeer	Contactpersoon
Antwerpen	Bert Van Gaver tel.: 03-224.68.32 e-mail: bert.vangaver@lin.vlaanderen.be
Limburg	Willy Jeurissen tel.: 011-74.23.15 e-mail: willy.jeurissen@lin.vlaanderen.be
Oost-Vlaanderen	Bart Boucké tel.: 09-241.75.00 e-mail: bart.boucke@lin.vlaanderen.be
Vlaams-Brabant	Freddy Haemels tel.: 02-257.23.00 e-mail: freddy.haemels@lin.vlaanderen.be
West-Vlaanderen	Patrick Demeyer tel.: 050-44 11 27 e-mail: Patrick.demeyer@lin.vlaanderen.be

Wetenschappelijk onderzoek

De Vlaamse overheid richtte drie jaar geleden in het kader van het wetenschapsbeleid het Steunpunt Verkeersveiligheid op. Het moet de verkeersveiligheid in Vlaanderen verbeteren door beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek.

Stijn Daniels (directeur Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid): *“Goed wetenschappelijk onderzoek is de basis van een degelijk beleid. Wie weet kunnen in de toekomst ook lokale overheden bij ons aankloppen?”*



Stijn Daniels: “Het Steunpunt Verkeersveiligheid is een samenwerkingsverband tussen vier partners: het Limburgs Universitair Centrum, de Vrije Universiteit Brussel, de Provinciale Hogeschool Limburg en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. Momenteel zijn er 14 onderzoekers uit deze instellingen die bijna allemaal voltijds onderzoek doen voor het Steunpunt. We krijgen een vergoeding van 750.000 euro per jaar. Met dat budget doen wij professioneel wetenschappelijk onderzoek naar verkeersonveiligheid. In onze rapporten formuleren we ook aanbevelingen voor de Vlaamse overheid.”

Kunnen lokale overheden ook bij jullie terecht?

Daniels: “De Vlaamse overheid is onze opdrachtgever. Maar onze rapporten kunnen door alle geïnteresseerden ingekeken worden. Sommige thema’s kunnen ook voor lokale overheden interessant zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan het onderzoek over rotondes waar we nagingen of vrijliggende fietspaden beter zijn dan aanliggende of niet. Regelmatig presenteren wij onze onderzoeken op congressen of studiedagen. Wie bij wil blijven, kan zich ook gratis abonneren op onze nieuwsbrief.”

Wat zijn jullie belangrijkste verwezenlijkingen van de voorbije 3 jaar?

Daniels: “Wij leveren kennis, geen concrete maatregelen. Het is dus moeilijk om de effecten van onze onderzoeken direct te meten. Het maatschappelijke debat over verkeersveiligheid in Vlaanderen verliep in het verleden nog te vaak op basis van intuïtie en emotie, niet op basis van betrouwbare cijfers en onderzoek. We hopen dat we daarin verandering hebben kunnen brengen.”

Wat zijn de toekomstperspectieven van het Steunpunt Verkeersveiligheid?

Daniels: “Het Steunpunt zal zeker bestaan tot einde 2006. Daarna moet de Vlaamse regering beslissen of het project wordt verdergezet. Wij denken dat er een permanente noodzaak is naar degelijk wetenschappelijk onderzoek als basis voor een goed beleid. Persoonlijk zou ik het heel interessant vinden als in de toekomst ook lokale en provinciale overheden een beroep kunnen doen op onze expertise. Maar zo ver zijn we nog niet.”

In samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde organiseert het Steunpunt Verkeersveiligheid onder meer het jaarlijks congres Verkeersveiligheid. In 2005 heeft dit congres plaats in april.

Meer info: Steunpunt Verkeersveiligheid, Universitaire Campus gebouw D, 3590 Diepenbeek – tel.: 011-26.81.90 - fax: 011-26.87.11 - info@steunpuntverkeersveiligheid.be – www.steunpuntverkeersveiligheid.be. Via de website kunt u zich ook gratis abonneren op de nieuwsbrief.

Niet-infrastructurele projecten

Naast infrastructuuraanpassingen stimuleert het Vlaamse Gewest ook andere projecten rond verkeersveiligheid, onder meer via module 15 van het mobiliteitsconvenant en via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

Module 15

Via module 15 van het mobiliteitsconvenant subsidieert het Vlaamse Gewest lokale overheden voor niet-infrastructurele projecten. De tegemoetkoming bedraagt 33 % van het totale bedrag. Voor de voorwaarden van de subsidiëring via module 15 van het mobiliteitsconvenant, verwijzen we graag naar de website (zie meer info).

Riemst organiseert cursus wagenbeheersing

De gemeente Riemst organiseerde in oktober 2003 een cursus wagenbeheersing voor jonge chauffeurs. 500 jonge chauffeurs uit Riemst kregen een uitnodiging. Aan de cursus namen 96 geïnteresseerden deel. Voor de deelnemers kostte de cursus 15 euro. Het organiseren van de cursus kostte ongeveer 7000 euro, het Vlaamse Gewest subsidiëerde voor circa 3000 euro via module 15 van het mobiliteitsconvenant. Wegens het grote succes organiseert Riemst dit jaar opnieuw een wagenbeheersingscursus. Deze keer wordt alles uit de gemeentekas betaald, omdat module 15 geen herhaalde activiteiten subsidieert.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde onderneemt verschillende acties rond verkeersveiligheid. Een van de meest recente initiatieven zijn de ‘verkeersouders’. Verkeersouders zijn verbonden aan scholen en zetten zich in voor een verkeersveilige schoolomgeving en praktijkgerichte verkeersactiviteiten op school. Meestal zijn verkeersouders lid van het oudercomité en zetelen ze in de verkeerscommissie van de gemeente. Momenteel ontwikkelt de VSV een startpakket voor verkeersouders (begin 2005 beschikbaar). Verkeersouders kunnen ook nu al een beroep doen op de VSV voor ondersteuning bij het organiseren van verschillende activiteiten.



Foto: VSV

Verkeersouders in uw gemeente?

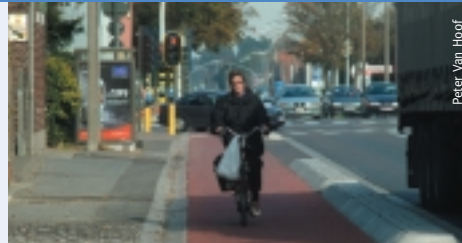
Zijn er al verkeersouders in de scholen van uw stad of gemeente? Bespreek het in de verkeerscommissie van uw stad of gemeente of licht de schooldirecties in over dit initiatief.

Meer info:

- Over module 15 van het mobiliteitsconvenant: <http://mobiliteit.vlaanderen.be/convenants> (4. modules) of neem contact op met Peter Hofman - peter.hofman@lin.vlaanderen.be - 02-553.78.80.
- Over de Vlaamse Stichting Verkeerskunde: www.verkeerskunde.be (verkeersveiligheid - verkeersouders) of neem contact op met Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Dirk Gabriëls - Bruul 101, 2800 Mechelen - tel. 015-44 65 56.

Gewijzigd wegbeeld in Waregem

Waregem is een van de Vlaamse steden waar al een kruispunt is aangepast in het kader van het gevaarlijkpuntenprogramma.



Peter Van Hoof

De fietspaden op de Gentseweg werden ontubbeld en kregen een rode kleur.



Jo Deprez (Verkeersdeskundige Waregem):
"Als stadsbestuur werden we nauw betrokken bij het project. Het nieuwe kruispunt is zeker veiliger."

Gebeurden op het kruispunt veel ongevallen?

Jo Deprez: "Op het kruispunt tussen de Gentseweg en de Roterijstraat werden tussen 1999 en 2002 18 ongevallen geregistreerd. In die periode is er ook één dode gevallen. Daardoor had het kruispunt prioriteitsfactor 33. De fietsprioriteitsfactor was 5. Dat is vrij hoog."

Wat is er precies veranderd aan het kruispunt?

Deprez: "De vorige kruispuntconfiguratie is behouden, maar er zijn vooral aanpassingen gebeurd ten gunste van de zachte weggebruikers. Zo werd onder meer de alles-roodtijd aan het kruispunt verlengd, zodat fietsers en voetgangers meer tijd krijgen om veilig over te steken. De snelheidslimiet is teruggebracht van 90 naar 70 km/uur. Ook de verlichting ter hoogte van de zebra's is verbeterd. De fietspaden werden ontubbeld en zichtbaarder gemaakt door ze een rode kleur te geven."

Hoe is de lokale overheid betrokken bij de herinrichting van het kruispunt?

Deprez: "Het stadsbestuur van Waregem is in verschillende fasen nauw betrokken bij het project. Eerst en vooral kregen we inspraak op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV), samengeroepen door AWV West-Vlaanderen. Maar ook bij de opmaak van het definitieve ontwerp werden we geconsulteerd. Hetzelfde geldt voor het bepalen van de startdatum en de wegomleggingen. We waren ook steeds aanwezig op de werfvergaderingen."

Hoe werden de burgers over het project geïnformeerd?

Deprez: "Alle inwoners zijn per brief op een infovergadering uitgenodigd. Daar waren het stadsbestuur, TV3V, het studiebureau en de aannemer aanwezig. De pers is geïnformeerd op de maandelijkse persconferentie op het stadhuis. Daarna zijn er verschillende artikelen in de pers verschenen. Er stond ook een infoartikel in de stadskrant. Via e-mail hielden we geïnteresseerden voor en tijdens de werken ook wekelijks op de hoogte van de vooruitgang van de werken en de wegomleggingen."

Wat vindt u van het resultaat?

Deprez: "Wij zijn tevreden met het resultaat. Het wegbeeld ter hoogte van het kruispunt is zodanig gewijzigd dat de bestuurders automatisch vertragen. Dat komt vooral door de aanleg van verhoogde vluchtheuvels tussen het fietspad en de rijweg samen met een versmalling van de rijstroken."

Kreeg u al reacties van inwoners of weggebruikers?

Deprez: "Autobestuurders vinden de rijweg te smal. Fietsers zijn dan weer wel enthousiast over de aanpassingen."



Peter Van Hoof

De rijvakken voor de auto's werden smaller. De alles-roodtijd werd langer.

Goed om weten

Studiedag gemeentelijk mobiliteitsbeleid ■ **Inhoud:** Op deze studiedag zijn de rechtstreeks betrokken partners aan het woord. Concrete vragen zijn: Welke verwachtingen leven er bij steden en gemeenten, provincies en De Lijn? Hoe kijkt de Vlaamse Administratie aan tegen het mobiliteitsconvenant als instrument? Welke krachtlijnen zullen de nieuwe ministers hanteren? In de namiddag zijn er ook drie workshops:

Mobiliteitsprojecten binnen een gebiedsgerichte aanpak - Een rode draad van fietspadprojecten van Bree tot As: van startnota door overleg, tot ont-eigeningen en aanleg, met of zonder subsidiëring - Een flankerend beleid voeren loont: draagvlakversterking en duurzame mobiliteit. ■ **Doelgroep:** beleidsverantwoordelijken van het Vlaams Gewest, provincies en gemeenten; provinciale en gemeentelijke mobiliteitsambtenaren; gemeentelijke mobiliteitsdiensten, verkeersdiensten en technische diensten; duurzaamheidsambtenaren; wegbeheerders van het Vlaamse Gewest, provincies en gemeenten; preventiediensten; De Lijn en NMBS; intercommunales en studie-bureaus; politie; organisaties werkzaam rond mobiliteit; centrummanagers ■ **Organisatie:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), Langzaam Verkeer vzw, Vereniging Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) ■ **Plaats:** Brussel - Consciencegebouw ■ **Datum:** 26 oktober 2004 ■ **Prijs:** 55 euro ■ **Meer info en inschrijving:** VSV, Stijn Dergent, tel 015-44 65 55.

Aanpassing kruispunt Gentseweg-Roterijstraat in Waregem

- Snelheidsreductie van 90 naar 70 km/uur.
- Er werden roodlicht- en snelheidscamera's geplaatst.
- De alles-roodtijd werd verlengd.
- Er werden bijkomende boogpalen met lichten in de zijtakken geplaatst.
- De fietspaden op de Gentseweg (N43) werden ontubbeld.
- Een aanpalende straat werd ook versmald tot één rijstrook.
- De fietspaden werden zichtbaarder gemaakt met rode asfalt.

Uitvoering: 17 mei tot 9 juli 2004.

Oprachtgever: Administratie Wegen en Verkeer, Afdeling Wegenbeleid en -beheer.

Kostprijs: 530.000 euro inclusief BTW, integraal gefinancierd door het Vlaamse Gewest via het gevaarlijkpuntenprogramma.