



# Mobiliteitsbrief

november 2006

9e jaargang, nr 80  
verschijnt maandelijks  
behalve in juli en augustus

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

## Motorrijders

Motorrijders verdienen speciale aandacht bij de (her)aanleg van wegen. Doordat zij niet beschermd worden door een koetswerk, zijn ze bijzonder kwetsbaar. Motorvriendelijke weginfrastructuur kan het verschil betekenen tussen een zwaar ongeval en enkele schrammen. Ook in het parkeerbeleid mogen ze niet vergeten worden; zowel langs de weg als in parkeergarages hebben motorfietsen aangepaste parkeerplaatsen nodig.

Foto: Peter Van Hoof



## Wie rijdt met de motorfiets?

**Motorrijden zit in de lift. Steeds meer mensen gebruiken de motorfiets niet enkel in hun vrije tijd, maar ook als alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer. Maar motorrijders blijven kwetsbaar, dat bewijzen de ongevalencijfers.**

Eind december 2004 waren er in ons land 329.786 motorfietsen ingeschreven. Dat waren er 77% meer dan tien jaar voordien, zo becijferde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Dit jaar, van januari tot en met september 2006, werden 78.490 motorfietsen ingeschreven, tegenover 77.214 in dezelfde periode vorig jaar en 74.653 het jaar daarvoor. Het aantal inschrijvingen gaat dus nog altijd in stijgende lijn. Ook het aantal schrapingen nam toe, maar toch in mindere mate. Wie zijn die motorrijders? "Vroeger waren het mannen die er in het weekend in clubverband op uit trokken", zegt Theo Beeldens, algemeen directeur van de belangenvereniging Motorcycle Action Group (MAG). "Dat beeld is blijven bestaan maar het komt al lang niet meer overeen met de werkelijkheid. De clubrijders zijn een minderheid geworden, mensen rijden alleen of met enkele vrienden. De motor is ook een vervoermiddel voor elke dag dat steeds belangrijker wordt voor de woon-werkverplaatsingen."

gers op de motorfiets blijkt te kloppen, die leeftijdsgroepen zijn oververtegenwoordigd. Meer dan de helft van de ondervraagde motorrijders zijn arbeiders. Bedienden (37%) en zelfstandigen (11%) rijden minder met de motorfiets dan hun aandeel in de bevolking zou laten veronderstellen. De meeste ondervraagden hebben een rijbewijs B (46%) of C (21%). Maar een vijfde heeft een specifiek motorrijbewijs. Iets meer dan de helft nam trainingslessen in aanloop naar het rijexamen of volgde cursussen om zijn rijvaardigheid te vervolmaken. 19% van de geïnterviewde mannen rijdt altijd met de motorfiets naar het werk, 36% doet dat nooit. Bij de vrouwen is dat respectievelijk 6% en 54%. In de vrije tijd gebruikt 63% van de ondervraagde vrouwen altijd de motorfiets, tegenover 52% van de mannen.

### Veel ongevallen

De betrokkenheid van motorrijders bij ongevallen en valpartijen is opmerkelijk hoog. 15% was de afgelopen vijf jaar bij minstens één ongeval betrokken, 19% bij een valpartij. In 61% van de ongevallen waren er gewonden. Uit het onderzoek komt geen significant verband naar voor tussen de betrokkenheid bij ongevallen en de jaren rijervaring. Oudere motorrijders hebben wel minder ongevallen dan hun jongere collega's. En hoe meer kilometers iemand rijdt, hoe groter de kans dat hij een ongeval heeft.

Verkeersveiligheidsmaatregelen voor motorrijders, zo besluit de studie, moeten inhaken op een combinatie van de drie klassieke factoren: mens, voertuig, omgeving. De onderzoekers schuiven twee specifieke aandachtspunten naar voren: een aangepaste training of rijopleiding en sensibilisatie van alle weggebruikers omdat het niet of te laat opmerken van een motorrijder de oorzaak is van veel ongevallen.



Theo Beeldens, algemeen directeur van de MAG:  
"Vroeger waren motorrijders mannen die er in het weekend in clubverband op uit trokken. Dat beeld is blijven bestaan maar het komt al lang niet meer overeen met de werkelijkheid."

### Mannen van 30 en 40

Het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt publiceerde in maart 2006 het rapport 'Profiel, rijgedrag en ongevallenbetrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen'. De studie is gebaseerd op interviews met duizend motorrijders, uitgevoerd door leden van de MAG. 89% van de ondervraagden zijn mannen, 11% vrouwen. Het beeld van de dertigers en veerti-

## Vlaanderen werkt aan motorvriendelijke infrastructuur

**Motorrijders zijn kwetsbaar. Een motorvriendelijke infrastructuur is belangrijk om ongevallen en valpartijen te voorkomen en om, als ze zich toch voordoen, de gevolgen ervan te beperken. Daarom maakt de Vlaamse overheid werk van voor motorrijders veilige vangrails en van het doordacht aanbrengen van wegmarkeringen.**

Sinds enkele jaren is er permanent communicatie tussen de Vlaamse overheid en de Motorcycle Action Group. “De vraag van de motorrijders naar veilige infrastructuur is gewettigd”, zegt Armand Rouffaert, hoofd van de afdeling Verkeerskunde van de Vlaamse overheid. “Dat betekent niet dat we op al hun vragen kunnen of moeten ingaan. Soms lopen hun behoeften gelijk met die van de andere weggebruikers: wat goed is voor de motorrijders is dan ook goed voor anderen. Soms hebben zij heel specifieke vragen: voor motorrijders bijvoorbeeld zijn boordstenen tussen rijweg en fietspad potentieel gevaarlijk, voor fietsers werken ze beschermend. De belangen lopen lang niet altijd gelijk. Het is dan aan de beleidsmensen om keuzes te maken.”



Armand Rouffaert: “Markeringen over de volle breedte van de rijstroken moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Uitzondering wordt enkel gemaakt voor stopstrepen en dwarsstrepen met haaiantanden.”

### Verf

Het overleg tussen Vlaanderen en de MAG resulteerde in een dienstorder over wegmarkeringen, vangrails en betonnen trottoirbanden. Het document van 8 april 2004 komt tegemoet aan enkele van de belangrijkste verzuchtingen van de motorrijders. Het eerste punt, de wegmarkeringen, gaat over grip hebben op het wegdek. Daarvoor moet de wegbedekking voldoende stroef zijn, maar vooral de wegmarkeringen vormen een probleem. “Verffabrikanten kunnen de stroefheid maar voor een periode van achttien maanden garanderen”, verklaart Theo Beeldens, directeur van de MAG. “Van dan af begint de markering slijtage te vertonen en wordt ze gladder. Het verschil in stroefheid tussen het gewone wegdek en de verf die erop is aangebracht, is zeer gevaarlijk voor motorrijders. Ofwel moet je de markering om het anderhalf jaar vernieuwen, maar dat is budgettair niet haalbaar, ofwel moet je doordachter met verf omspringen.”

De dienstorder van LIN/AWV zet voorop dat markeringen over de volle breedte van de rijstroken zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Armand Rouffaert: “Uitzondering wordt enkel gemaakt voor stopstrepen en dwarsstrepen met haaiantanden. In alle andere gevallen moet er op een rijstrook minstens een halve meter ruimte zijn zonder markering. Dat is een vrij eenvoudige maatregel die geen extra geld kost. De mensen die de markering uitvoeren, moeten de juiste richtlijnen krijgen. Dat is alles.”

### Gevangen

Veel ingrijpende en duurder zijn de aanpassingen van vangrails. De MAG heeft vooral problemen met de metalen exemplaren



De vangplank verbergt de gevaarlijke metalen steunpalen van vangrails. Hier en daar zijn ze al geplaatst, binnenkort worden er in elke provincie 2.000 meter van aangebracht.

Foto: BIW

die met palen in de grond bevestigd zijn. Een motorrijder kan zelfs bij een vrij onschuldige val ernstige verwondingen oplopen als hij tegen zo'n paal schuift. “De oplossing is een doorlopende plank aangebracht onderaan de vangrail en over de steunpalen heen”, zegt Armand Rouffaert. “Het is natuurlijk niet haalbaar om overal zo'n afschermplank te plaatsen. Binnenkort worden er in elke provincie 2.000 meter van aangebracht op de meest gevaarlijke plaatsen. En als we ergens nieuwe vangrails plaatsen, dan zullen we als het mogelijk is uiteraard ook de voorkeur geven aan de meer gesloten types.”

Ten slotte zegt de dienstorder van LIN/AWV ook iets over ‘discontinue betonnen trottoirbanden die in opstand geplaatst zijn en veiligheidsstootbanden (geprefabriceerde elementen met onderbrekingen ertussen)’. Het zijn boordstenen die moeten voorkomen dat voertuigen van de weg afrijden en in de zijberm of op het fietspad geraken. Omdat er ruimte gelaten wordt tussen die boordstenen zijn ze zeer gevaarlijk voor motorrijders die er tegenaan schuiven. De dienstorder bepaalt dat die trottoirbanden in de eerste plaats doorlopend moeten gemaakt worden aan de buitenkant van bochten met beperkte straal.

### Screening

De Vlaamse overheid werkt niet enkel met de MAG samen op het vlak van infrastructuur, ze maakt ook de gratis screening van motorrijders mogelijk door de belangenvereniging. Jaarlijks leggen duizend motorrijders een rijtest af onder begeleiding van MAG-monitoren. “Rijd ik zo goed als ik denk dat ik rijd? Dat is de vraag”, zegt Theo Beeldens. “Vaak is het antwoord negatief. De instructeurs kunnen meteen al heel wat eenvoudige tips geven om beter te rijden. Bovendien is de screening vaak een opstap naar het volgen van een vervolmingscursus. Plots beseffen de motorrijders dat een extra opleiding geen overbodige luxe is.”



Foto: MAG

Op dit kruispunt in Merelbeke waren eerst discontinue geplaatste boordstenen aangebracht.



Foto: MAG

Ze werden vervangen door doorlopende, motorvriendelijke boordstenen.

# Het parkeerprobleem van de motorrijder

**De aantrekkingskracht van motorfietsen, zeker in het woon-werkverkeer, is dat ze minder filegevoelig zijn dan auto's. Op het eerste gezicht is het ook makkelijker een motorfiets te parkeren dan een wagen. Dat is slechts schijn. Parkeren in steden is voor motorrijders een probleem.**

Bij parkeren denken de meeste steden en gemeenten aan de auto en de fiets. Voor motorfietsen voorzien ze maar zelden in speciale parkeermogelijkheden. Het BIVV houdt in zijn brochure 'Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur' een pleidooi voor speciaal voor motorfietsen ontworpen parkeerplaatsen. Ze zijn uitgerust met in de grond verankerde beugels. De motorfiets kan eraan vastgemaakt worden waardoor de kans op diefstal gevoelig afneemt. De beugels zorgen er ook voor dat auto's er niet kunnen parkeren. De ideale locatie voor de parkeerplaatsen zijn stations en andere knooppunten van openbaar vervoer, stadscentra en attractiepolen. Het BIVV stelt voor één parkeerplaats voor motorfietsen aan te leggen per twintig plaatsen voor auto's.

## Restruimte

In enkele steden is er al wat parkeerruimte voor motorfietsen. "Aan de Kortrijkse Expo zijn er nu 29 voorbehouden parkeerplaatsen voor motorfietsen", zegt Erwin Steegmans van de MAG. "Ook in Antwerpen hebben we enkele parkeerplaatsen. Aan het station in Mechelen zijn er enkele plaatsen in een ondergrondse parkeergarage, vlakbij het kantoor van de parkeerwachter." Toch blijft parkeren een probleem voor motorrijders. Soms zijn motorfietsen in ondergrondse parkeergarages gewoon niet toegelaten. Dat komt onder andere doordat de uitbater niet geïnvesteerd heeft in een (duurder) detectiesysteem dat ook motorfietsen detecteert die voor de slagboom staan te wachten.



Foto: MAG

Bij voorkeur zijn de parkeerplaatsen voor motorfietsen uitgerust met in de grond verankerde beugels. Op die manier neemt de kans op diefstal gevoelig af.

In andere ondergrondse garages worden ze verwezen naar de restruimte, vaak kleine en slecht verlichte hoekjes. Bovengronds zijn de motorrijders aangewezen op parkeerplaatsen voor auto's. Regelmatig laten ze zich verleiden tot wildparkeren, soms op plaatsen die hinderlijk zijn voor vooral de zachte weggebruikers.

## Betalend parkeren

Motorfietsen vallen niet onder de reglementering van de blauwe zone. In een blauwe zone mogen ze dus onbepikt parkeren, zonder parkeerschijf. Motorrijders hebben ook geen bewonerskaart nodig. Een probleem is er wel in de zones waar betalend parkeren geldt. Ook motorrijders moeten er betalen voor hun plekje. Maar wat doen ze met het parkeerticket? Ze moeten het ergens op een goed zichtbare plaats leggen of vasthangen. Een mogelijke oplossing is het ticket in een stevig, doorzichtig hoesje te schuiven.



Foto: MAG

Motorfietsparkeerplaatsen zijn zo ontworpen dat auto's er niet kunnen parkeren.



Foto: MAG

Aan de Kortrijkse Expo zijn er nu 29 betalende parkeerplaatsen voorbehouden voor motorfietsen.

# Ruim vijftig gemeenten ondertekenen charter

Is de dialoog met de Vlaamse overheid al stevig ingeburgerd, dan zetten de motorrijders in 2006 ook de stap naar steden en gemeenten. Ruim vijftig lokale besturen ondertekenden het charter voor motorvriendelijke infrastructuur.

Stroefheid van het wegdek, niet te kwistig omspringen met geleverde wegmarteringen, goed ontworpen vangrails, het zijn Vlaamse aandachtspunten die ook voor steden en gemeenten nuttig zijn als ze hun wegen herinrichten. Heel specifiek op gemeentewegen zijn de vele snelheidsremmers in de vorm van bloembakken, paaltjes, verkeersdrempels en -plateaus. Voor motorrijders zijn alle obstakels op of naast de weg zeer gevaarlijk bij valpartijen. Niet goed gesignaleerde of slecht verlichte wegversmallingen of verkeersdrempels kunnen aan de basis liggen van ongevallen en valpartijen.

Het beperken van obstakels op de weg is één van de punten die het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) naar voren schuift in de brochure 'Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur'. Het BIVV heeft verder ook veel aandacht voor de zichtbaarheid van de motorrijders voor andere weggebruikers. Uit studies blijkt dat een belangrijke oorzaak van ongevallen met motorrijders is dat automobilisten de motorfiets niet of te laat zagen aankomen. Wellicht speelt het verkeerd inschatten van de snelheid waarmee een motorfiets kan optrekken daarin een grote rol. Maar even goed kunnen bijvoorbeeld verkeersborden, een boom of een struik het zicht van de automobilist belemmeren. Wegbeheerders moeten daar oog voor hebben.



Erwin Steegmans, voorzitter van de MAG:  
*"Vaak lopen de belangen van de verschillende weggebruikers parallel. Een slecht verlichte verkeersdrempel, een obstakel vlak na een bocht is gevaarlijk voor iedereen."*

## Dialoog

De MAG stuurde begin 2006 de BIVV-brochure samen met een charter voor een motorvriendelijke infrastructuur naar alle Belgische steden en gemeenten. Kortrijk en Antwerpen waren de eerste om positief te reageren. "Wij werken al lang samen met de MAG", zegt de Kortrijkse schepen van Mobiliteit Guy Leleu.



Guy Leleu, schepen van Mobiliteit in Kortrijk:  
*"De behoeften van de motorrijders verdienen bijzondere aandacht."*

"De organisatie geeft in de Kortrijkse scholen theoretische en praktische lessen om met de motor- of de bromfiets te rijden. Het charter was een logische volgende stap. De behoeften van de motorrijders verdienen bijzondere aandacht. Concreet zorgen we er bijvoorbeeld voor dat signalisatie op het wegdek wordt aangebracht met verven met voldoende stroefheid. We zien er ook nauwlettend op toe dat onze wegen geen putten vertonen. We besteden bijzondere aandacht aan parkeerplaatsen voor motorfietsen. Wanneer we een nieuwe weg aanleggen of een bestaande weg vernieuwen, maakt het charter deel uit van het dossier, net als het mobiliteitsplan of het fietsplan."

Intussen ondertekenden ruim vijftig lokale besturen het charter. Erwin Steegmans, voorzitter van de MAG: "We verwachten van gemeenten niet dat ze heel hun infrastructuur opbreken, we willen wel een dialoog tot stand brengen. Als de gemeente een weg heraanlegt, willen we er van bij het begin bij zijn zodat de behoeften van de motorrijders meegenomen worden. Begrijp me niet verkeerd, we willen de andere weggebruikers niet wegduwen. Uiteraard zijn de vragen van voetgangers, fietsers en automobilisten vaak gewettigd, de motorrijders zijn maar één van de doelgroepen waarmee een overheid rekening moet houden. Ik besef dat het soms zoeken is naar een compromis. Maar vaak lopen de belangen van de verschillende weggebruikers parallel. Een slecht verlichte verkeersdrempel, een obstakel vlak na een bocht is gevaarlijk voor iedereen."

Meer info over motorrijders en motorvriendelijke weginfrastructuur:

- Het onderzoek van IMOB en MAG 'Profiel, rijgedrag en ongevallenbetrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen' is raadpleegbaar op [www.imob.uhasselt.be/index.php?page=36](http://www.imob.uhasselt.be/index.php?page=36)
- De brochure 'Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur' van het BIVV is te vinden op [www.bivv.be](http://www.bivv.be) (klikken op 'Publicaties & materiaal', daarna op 'Weginfrastructuur')
- De Vlaamse overheid werkt op dit moment aan een 'Vademecum Motorrijders'. Dat zal in de loop van 2007 klaar zijn.
- Contactgegevens MAG: MAG Belgium v.z.w., Hoek 13, 2850 Boom, tel. 03 888 41 63, fax 03 888 97 43, [info@mag.be](mailto:info@mag.be), [www.mag.be](http://www.mag.be)

## Goed om weten

### Mobibuzz

Bent u op zoek naar een ludieke manier om mensen te sensibiliseren over duurzame mobiliteit, openbaar vervoer en verkeersveiligheid? Organiseert u een autoluwe dag of een verkeersweek? Of plant u een evenement waarop u ook het thema verkeer en mobiliteit aan bod wilt laten komen? Vanaf nu kunt u een beroep doen op de Mobibuzz, een interactieve doe-tentoonstelling over mobiliteit. Sinds 2004 trekken de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en De Lijn met deze bus heel Vlaanderen rond. Tot nu toe was dit aanbod er alleen voor basisscholen, maar vanaf nu kan de Mobibuzz ook worden ingezet op evenementen voor een ruimer publiek. ■ **Prijs:** 100 euro voor volledige dag, 50 euro voor een halve dag ■ **Meer info:** Stijn Dergent, 015 44 65 55, [stijn.dergent@verkeerskunde.be](mailto:stijn.dergent@verkeerskunde.be), [www.verkeerskunde.be/onderwijs/mobibuzz](http://www.verkeerskunde.be/onderwijs/mobibuzz)

### Meeting 'Publiek Private Samenwerking: woon-werkverkeer op wiel'tjes'

Woon-werkverkeer is een essentieel onderdeel van onze mobiliteit en beleidsmatig één van de cruciale thema's voor de volgende jaren. Van de overheid wordt verwacht dat haar beleid een kader schept waarbinnen nieuwe initiatieven gestimuleerd worden en zich ook kunnen ontplooiën, maar zonder concrete inspanningen vanuit de bedrijfsweld blijft mobiliteitsmanagement in de praktijk een lege doos. Tijdens de meeting wordt met concrete voorbeelden uit Vlaanderen aangetoond dat PPS op vlak van mobiliteit haar verdienste heeft en dat zakelijke en maatschappelijke belangen hier prima samengaan. Aan het einde van de meeting reikt Vlaams minister van Mobiliteit, Kathleen van Brempt, de prijs 'Mobiële Onderneming 2006' uit. ■ **Organisatie:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) in samenwerking met VOKA Halle-Vilvoorde, Kempen, Leuven en Mechelen ■ **Wanneer:** 28 november 2006 ■ **Kostprijs:** gratis ■ **Meer info:** Frederik mollen, 015 44 65 58, [frederik.mollen@verkeerskunde.be](mailto:frederik.mollen@verkeerskunde.be), [www.verkeerskunde.be/kalender?agendalD=187](http://www.verkeerskunde.be/kalender?agendalD=187)