



Verkeersveiligheidsplan scholen en schoolgaande jeugd

't Stad
is van
iedereen.

Stuurgroep verkeersveiligheid en scholen



Politie

Lokale Politie Antwerpen



Verkeersveiligheidsplan scholen en schoolgaande jeugd

Stuurgroep verkeersveiligheid
en scholen

Datum: 1 september 2010



Inhoudstabel

1. Inleiding	5
2. Situatiebeschrijving	7
2.1. Scholen en scholengemeenschappen	7
2.2. Schoolgaande jeugd	9
3. Verkeersveiligheid	13
3.1. Subjectief onveiligheidsgevoel	13
3.2. Statistische gegevens verkeersongevallen en verkeersslachtoffers	14
4. Doelstellingen	19
4.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid	19
4.2. Verkeersveiligheidsplan	20
4.3. Gekoppelde doelstellingen	21
5. Stand van zaken	25
5.1. Stuurgroep verkeersveiligheid en scholen	26
5.2. Eerstelijnszorg	28
5.3. Infrastructuur	31
5.4. Verkeerseducatie	33
5.5. Campagnes	35
5.6. Fietsvriendelijke stad	37
5.7. Gebruik openbaar vervoer	39
5.8. Slachtofferhulp	41
6. Conclusie	43



Inleiding

In 2004 ontstond, onder impuls van schepen Voorhamme, een beleidsnota over de 'verkeersveiligheid voor jongeren'. Deze nota handelde over de problematiek van de verkeersveiligheid in een grootstad, meer bepaald in schoolomgevingen.

Met het huidige 'verkeersveiligheidsplan scholen en schoolgaande jeugd' wordt weergegeven welke projecten en samenwerkingsverbanden er, in functie van een verkeersveilige schoolomgeving, reeds gerealiseerd zijn. Zo is er een plan van aanpak uitgewerkt voor het realiseren van verkeersbegeleidende ingrepen in schoolomgevingen. Het doel van deze ingrepen is om de schoolomgeving zicht- en voelbaar in overeenstemming te brengen met het zone 30-regime.

De verkeerspolitie werkt samen met de Antwerpse scholen, de districten, algemeen onderwijsbeleid, de provinciale Verkeerstuin Rivierenhof en de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde gerichte educatieve acties uit met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Daarnaast investeert de stad Antwerpen al geruime tijd in het uitbouwen van haar verkeerseducatief aanbod.

Naast deze en vele andere samenwerkingsverbanden, zijn er natuurlijk ook nog openstaande zaken die mee kunnen bijdragen aan een nog verkeersveiliger schoolomgeving voor de Antwerpse jeugd. Het uitbouwen van een netwerk van verkeersgangmakers in scholen (om gerichter en pro-actiever samen te werken met scholen) is hier een voorbeeld van. De verdere uitbouw van de werking van 'School aan de Beurt' naar alle scholenclusters is een ander voorbeeld. Kortom, de inspanningen van alle diensten binnen de groep stad Antwerpen moeten nog beter op elkaar afgestemd worden.

Bij het lezen van dit verkeersveiligheidsplan, zal u dan ook merken dat er veel gerealiseerd is om de schoolomgevingen verkeersveiliger te maken maar dat, zolang er ongevallen met scholieren gebeuren, er nog veel moet gebeuren. Antwerpen tot een verkeersveilige omgeving voor scholieren maken, is dan ook een uitdaging waar de groep stad Antwerpen zich, samen met haar externe partners, volop voor blijft inzetten!



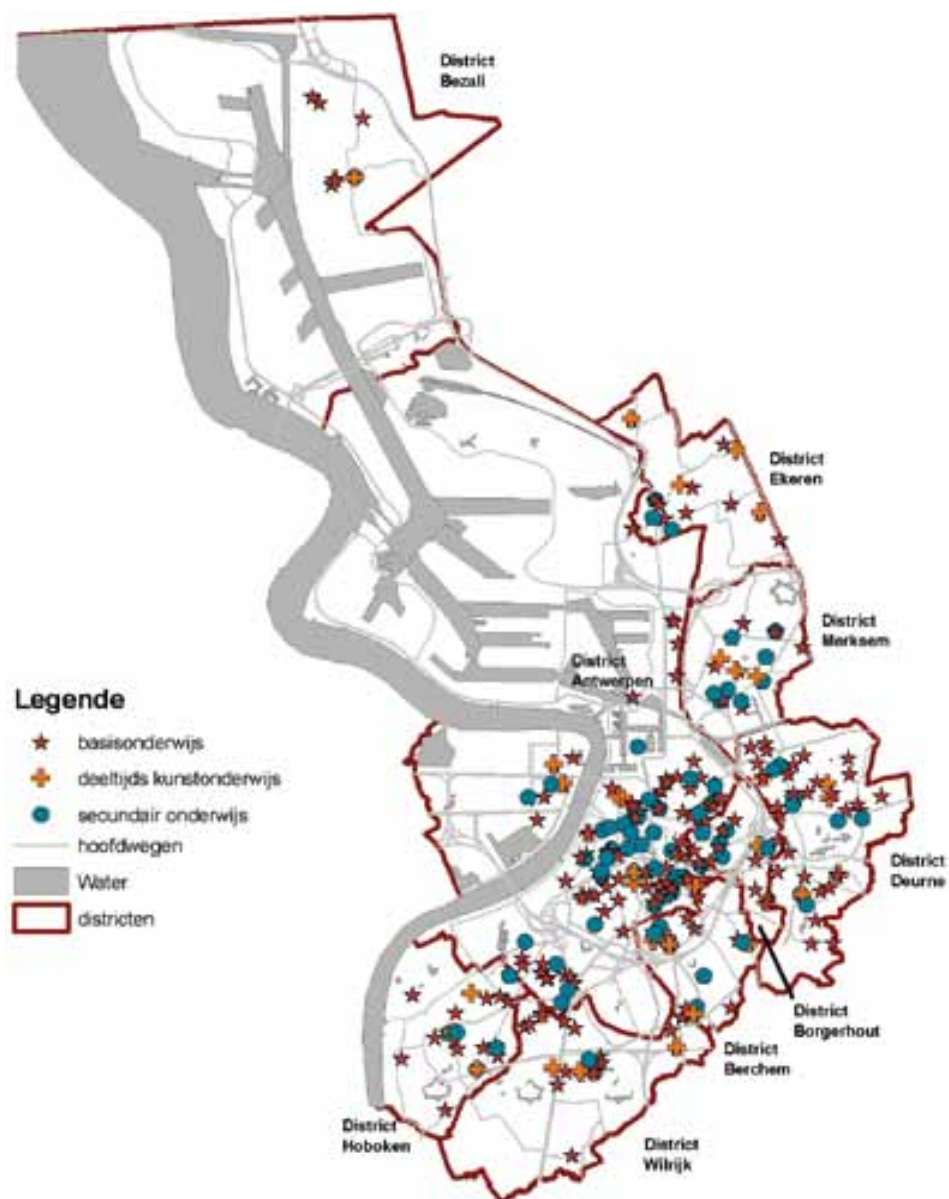
2. Situatiebeschrijving

2.1. Scholen en scholengemeenschappen

Op het grondgebied van de stad Antwerpen zijn meer dan 500 scholen actief welke vallen onder de koepel van

- het gemeenschapsonderwijs
- het gesubsidieerd officieel onderwijs
- het gesubsidieerd vrij onderwijs
- het provinciaal onderwijs.

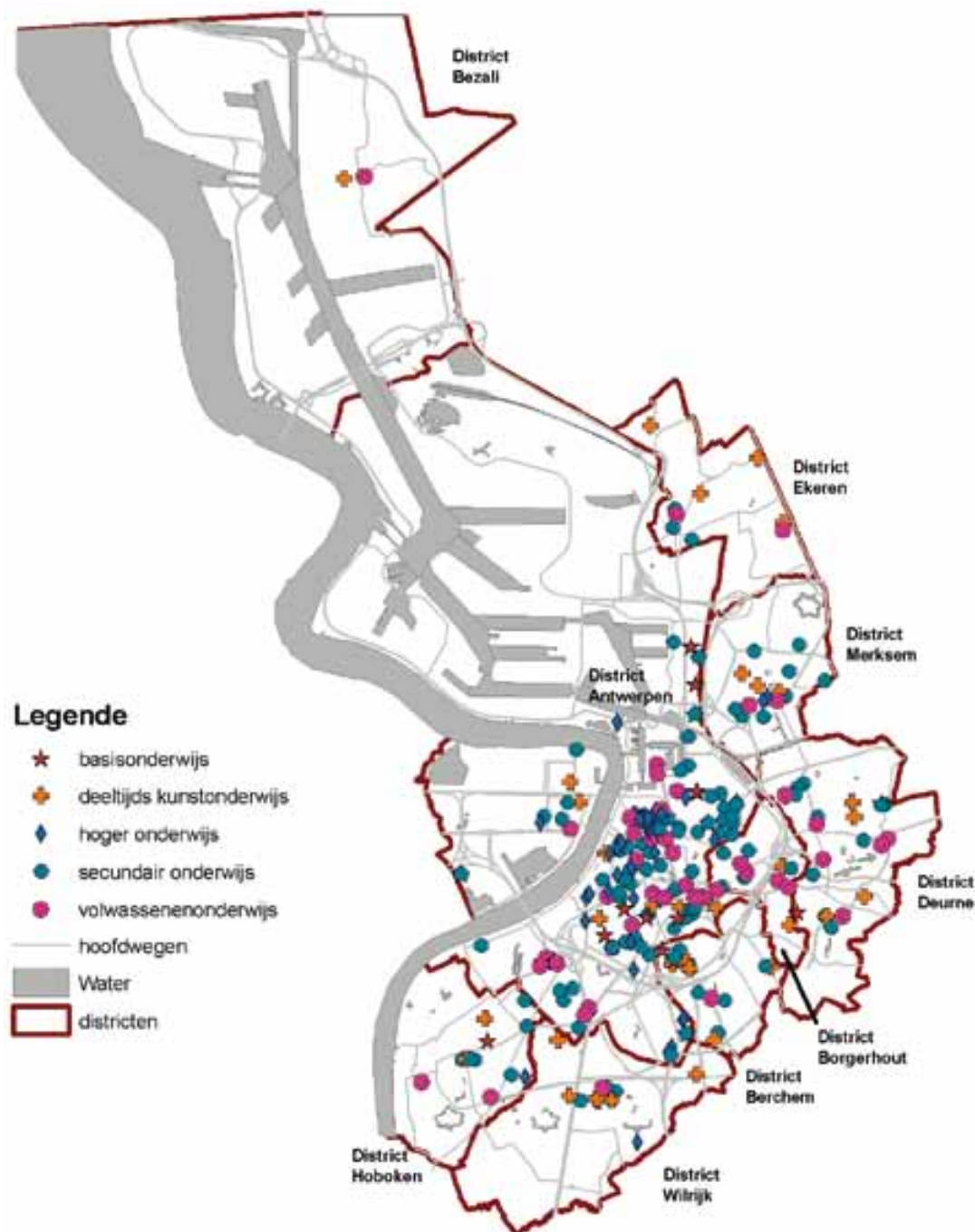
Schoolsites



Bron: stad Antwerpen, Monitor Ruimtelijke Ordening, 2008

Scholen verenigen zich in een scholengroep of scholengemeenschap met het oog op een efficiënter gebruik van de beschikbare middelen en een beter management. Daarnaast stemmen scholen die geografisch in elkaars nabijheid liggen verschillende acties en initiatieven ook meer en meer op mekaar af. Deze samenwerkingsverbanden maken dat scholen ook op het gebied van verkeersveiligheid en -educatie hun krachten kunnen bundelen.

Scholengroepen of -gemeenschappen



Bron: stad Antwerpen, Monitor Ruimtelijke Ordening, 2008

2.2. Schoolgaande jeugd

Bij het hertekenen van een schoolomgeving in functie van een betere mobiliteit en/of een grotere verkeersveiligheid, wordt het probleem opengetrokken naar ouders, handelaars en buurtbewoners. Deze laatsten komen immers in contact met de schoolgaande jeugd in functie van het woon-schoolverkeer ('s morgens en 's avonds) en tijdens de middagpauze.

Het is immers niet alléén de schoolomgeving die, wanneer ze veiliger is, ouders zal doen aanzetten om hun kinderen, via andere vervoersmodi hun verplaatsing woon-school te laten doen. De route van en naar school dient ook onder de aandacht te worden gebracht van de bevoegde diensten om zo de nodige infrastructurele ingrepen uit te voeren. Ervaring leert dat ouders de tijd die ze aan de schoolpoort verliezen vaak op de woonschoolroute trachten in te halen.

Dit neemt echter niet weg dat de kinderen/jongeren, binnen dit geheel, prioritair blijven en dit verkeersveiligheidsplan zich dan ook (hoofdzakelijk) op de schoolgaande jeugd focust.

Stromen woon-schoolverkeer (groter dan 80 leerlingen) voor het secundair niveau



Bron: departement Onderwijs van de Vlaamse overheid, schooljaar 2008-2009

2.2.1. Antwerpen en schoolgaande jeugd

In Antwerpen wonen 484 850 inwoners (januari 2010). De recente bevolkingsgroei situeert zich onder de mintienjarigen. Bevolkingsprognoses wijzen uit dat deze voor de komende jaren zal blijven aanhouden. Binnen deze groep zijn er heel wat (potentieel) zwakke weggebruikers.

2.2.2. Overzicht aantal leerlingen basis- en secundair onderwijs per wijk

Wijk	kleuter- onderwijs	lager onderwijs	secundair onderwijs
Amandus - Atheneum	788	1 106	1 022
Borgerhout - Extra Muros	594	981	906
Borgerhout - Intra Muros	1 773	2 488	2 571
Brederode	513	798	712
Centrum	276	494	546
Dam - Eilandje	284	382	350
Deurne - Centrum	563	914	908
Deurne - Noord	839	1 211	1 210
Deurne - Oost	575	867	965
Deurne - Zuid	961	1 468	1 611
Diamant - Stadspark	830	1 188	882
Donk	281	478	533
Ekeren Centrum	424	748	863
Groenenhoek	378	578	738
Haringrode - Zurenborg	669	985	791
Haven	2	14	8
Hoboken - Centrum	511	895	947
Hoboken - Noord	674	1 084	1 123
Hoboken - West	199	320	354
Hoboken - Zuidoost	173	304	382
Hoogte	171	282	310
Justitie - Harmonie	356	516	486
Kiel	1 156	1 601	1 344
Koornbloem - Neerland - Industrie	238	450	519
Lambrechtschoeken	304	559	734
Leuvenberg	54	109	124
Linkeroever	595	839	948
Mariaburg	133	256	276
Merksem - Heide	438	756	934
Nieuw - Kwartier	422	605	650
Nieuwde reef	153	311	351
Oosterveld - Elsdonk	271	412	437
Oud - Berchem	740	1 069	1 086
Oud - Merksem	460	592	712
Petroleum - Zuid	22	42	45
Polder	370	704	804
Schoonbroek - Luchtbal	553	773	753
Sint-Andries - Bourla	275	459	489
Stadhuis - Sint-Jacob - Hessenhuis	223	273	304
Stuivenberg	1 148	1 640	1 654
Tentoonstelling - Den Brandt	185	276	229
Tuinwijk	154	242	320
Valaar	482	749	749
Zuid - Museum	254	327	369
Totaal	20 464	31 145	32 049

Bron: Vlaamse Gemeenschap, departement onderwijs, afdeling begroting en gegevensbeheer (2007)



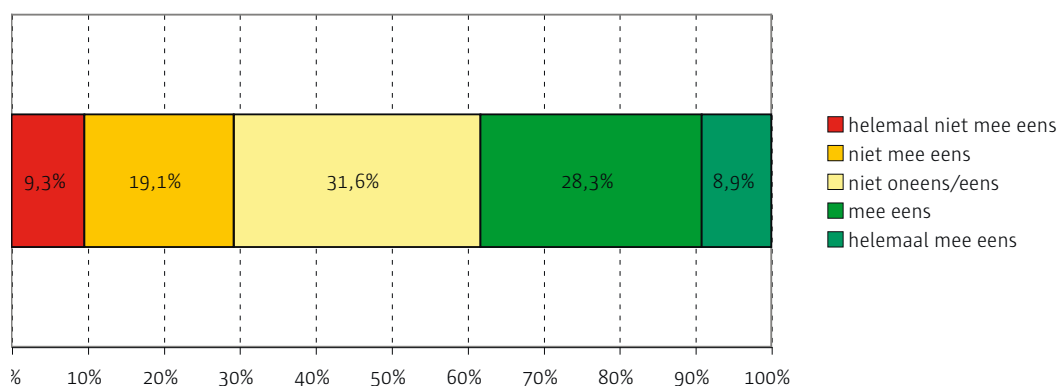


3. Verkeersveiligheid

3.1. Subjectief onveiligheidsgevoel

De verkeersonveiligheid in de schoolomgeving blijkt een subjectieve onveiligheid te zijn. Objectieve cijfers wijzen uit dat er in de onmiddellijke omgeving van de school geen of bijna geen ongevallen voorkomen. En toch heerst er een gevoel van onveiligheid. Waarschijnlijk is dit te wijten aan de enorme chaos die ontstaat bij de aanvang of op het einde van de schooltijd. Het potentieel gevaar voor jongeren situeert zich eerder op de route huis-school.

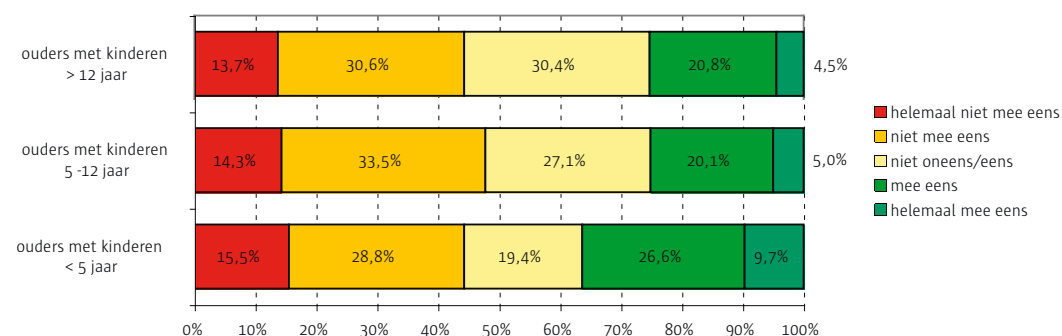
Perceptie van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving door buurtbewoners



Bron: Antwerpse monitor, november 2009 tot maart 2010

28,4% van de Antwerpenaren is het er niet mee eens dat de schoolomgeving verkeersveilig is in de buurt. Voor ouders met kinderen ligt dit significant hoger en bedraagt dit percentage 45% van een perceptie van verkeersonveiligheid van de schoolomgeving in de buurt.

Perceptie van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving door buurtbewoners met kinderen



Bron: Antwerpse monitor, november 2009 tot maart 2010

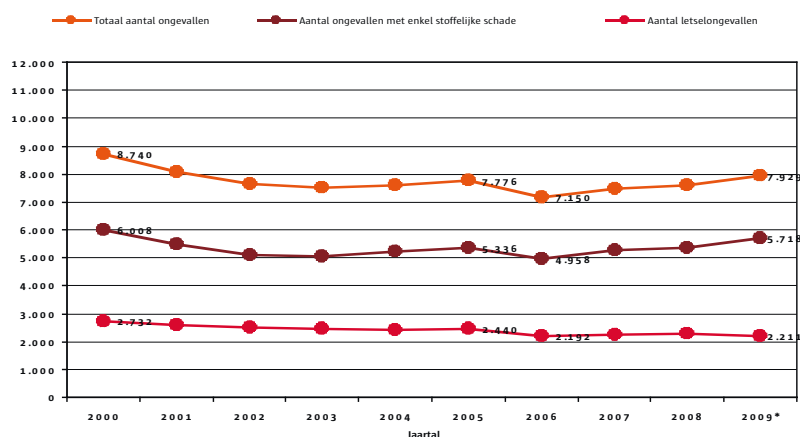
3.2. Statistische gegevens verkeersongevallen en -slachtoffers

3.2.1. Algemeen evolutie

In 2009 bedraagt het aantal verkeersongevallen 7 929. Ongeveer 27% hiervan zijn ongevallen met slachtoffers, waarvan het grootste gedeelte lichtgewond. Het aantal geregistreerde ongevallen kende tussen 2000 en 2006 een daling. Hierna volgde een stijging tot 2009.

De stijging de laatste jaren is voor het grootste deel toe te schrijven aan de ongevallen met enkel stoffelijke schade. Deze stijging is grotendeels het gevolg van een betere registratie en wil dus niet zeggen dat er verhoudingsgewijs meer ongevallen met stoffelijke schade gebeurd zijn. Het aantal ongevallen met verkeersslachtoffers nam nauwelijks toe.

Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersongevallen volgens type

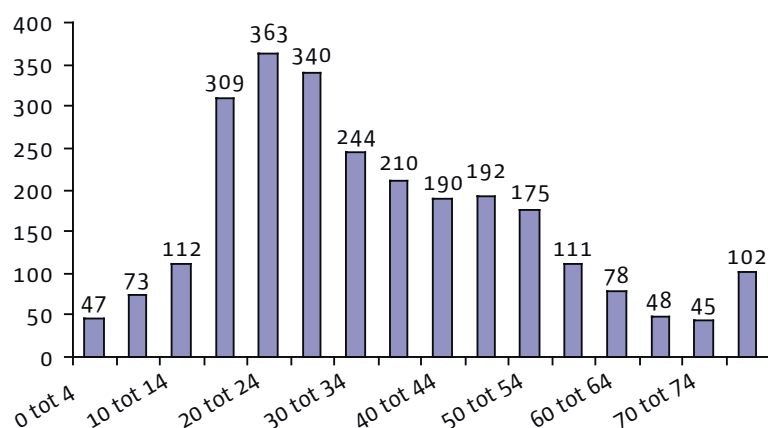


Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2000-2009

3.2.2. Verkeersslachtoffers naar leeftijd

Indien we de verkeersslachtoffers opdelen naar leeftijd blijkt dat vooral jongeren een grotere kans hebben om slachtoffer te worden in een verkeersongeval. Vooral tieners, twintigers en dertigers komen veel voor in de statistieken.

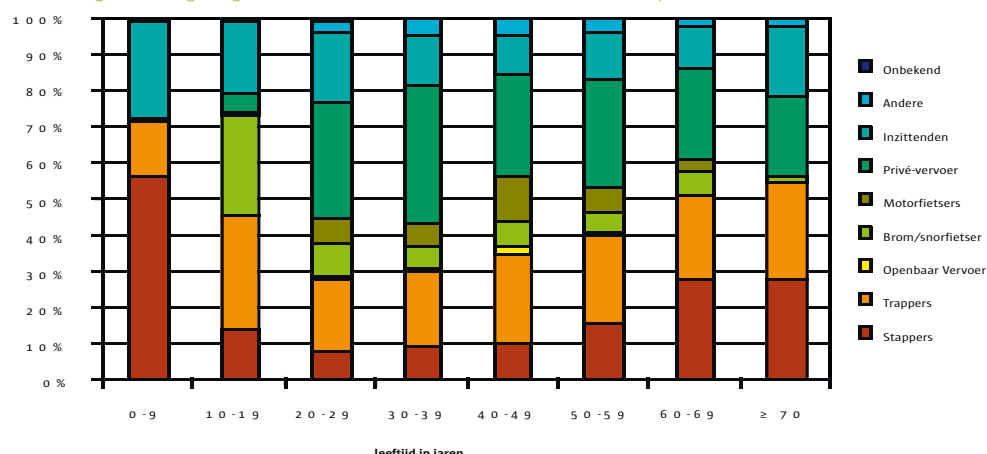
Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar leeftijd



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

De verdeling bekijken van het aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijd en vervoerswijze leert ons dat het aandeel stappers hoger ligt bij kinderen en bij 60+'ers. Bij tieners en 70+'ers zien we in vergelijking met de andere categorieën een hoger aandeel fietsers. Bij de tieners is er ook een hoog aandeel van bromfietzers. Het aandeel bestuurders van personenwagens ligt het hoogst bij slachtoffers op beroepsactieve leeftijd.

Verdeling aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoermiddel



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

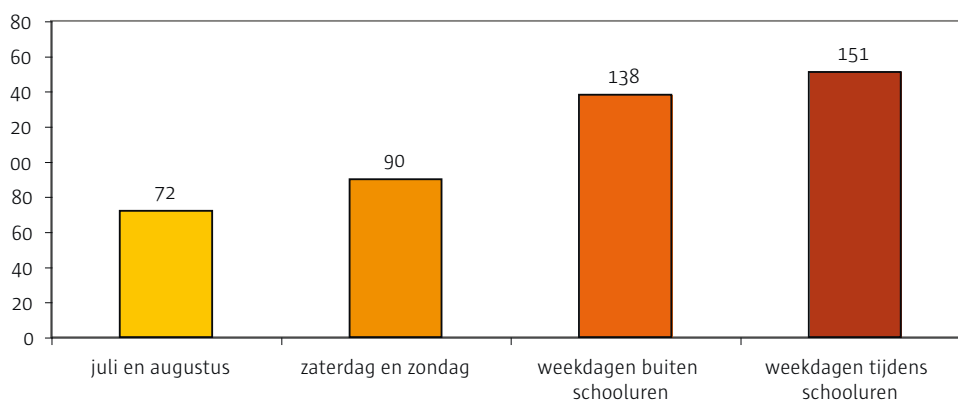
3.2.3. Verkeersslachtoffers van en naar school

3.2.3.1. Afbakening van tijdstip en leeftijd

Door de verkeerspolitie werd nagegaan of het aandeel van de verkeersslachtoffers die onderweg of op terugweg waren van de school kan ingeschat worden. Er is immers geen sluitende registratie waarbij het mogelijk is af te bakenen of iemand al dan niet verkeersslachtoffer werd op weg van of naar de school.

Op basis van het tijdstip van het ongeval en de leeftijd van het slachtoffer is het evenwel mogelijk om een benaderende inschatting te maken: in totaal waren er 2 693 verkeersslachtoffers in 2009. Daarvan zijn 541 slachtoffers tussen de 4 en 19 jaar. Dit betekent de schoolgaande jeugd 20 % van het totaal aantal verkeersslachtoffers uitmaakt.

Aantal verkeersslachtoffers van 4 tot en met 18 jaar¹



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

¹ Schooluren zijn gedefinieerd als >6:59 en <9u en >11:59 en <14u en >14:59 en <17u

Opvallend is dat het grootste aandeel van de jonge slachtoffers binnen de schooluren valt.

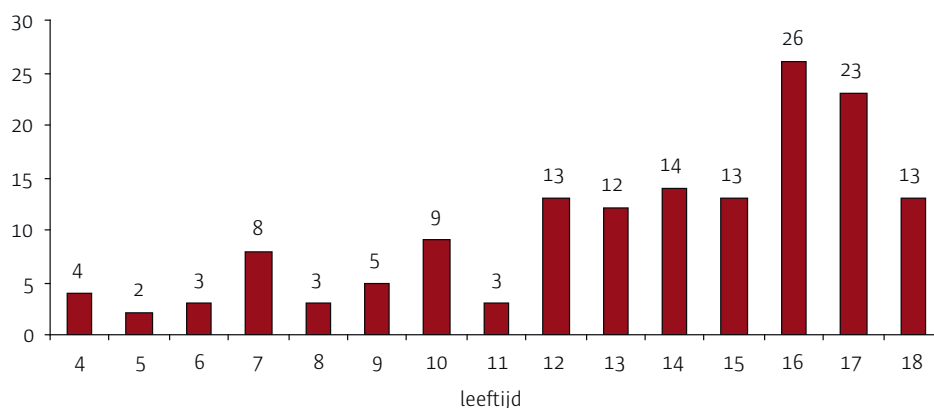
Met 100% zekerheid kunnen we niet zeggen dat deze slachtoffers steeds op weg van en naar het school waren. Gezien de afbakening in de dimensie tijd is de kans daarvan echter vrij hoog. Met een vrij grote zekerheid kan gesteld worden dat het woon-schoolverkeer een sterke risicofactor is binnen de leeftijdscategorieën van schoolgaande jongeren.

3.2.3.2. Ernst van slachtofferschap

In 2009 raakten 8 van de 151 verkeersslachtoffers op schoolgaande leeftijd zwaargewond.

3.2.3.3. Detail leeftijd

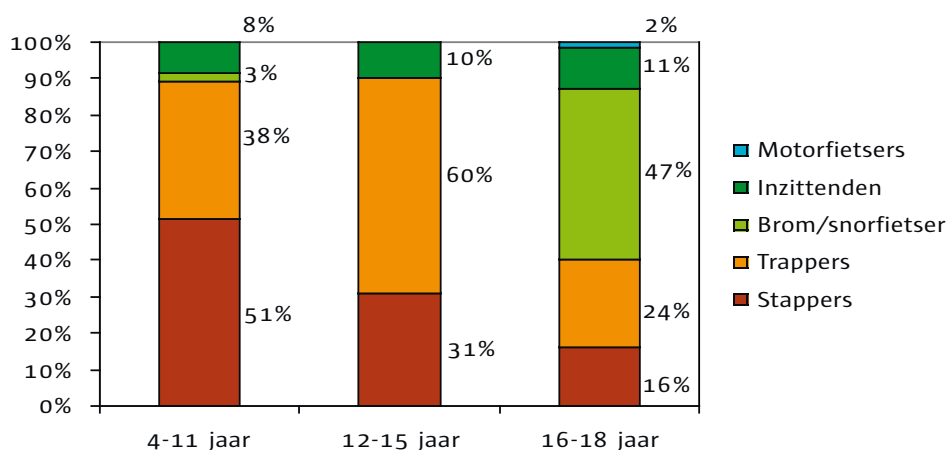
Aantal slachtoffers naar leeftijd op tijdstippen voor en na school²



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

Voor de slachtoffers van 2009 op schoolleeftijd met een ongeval op een tijdstip voor en na de schooluren zien we duidelijk dat de 16 en 17 jarigen een vrij hoog risico lopen.

Verdeling van slachtoffers naar vervoerswijze³



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

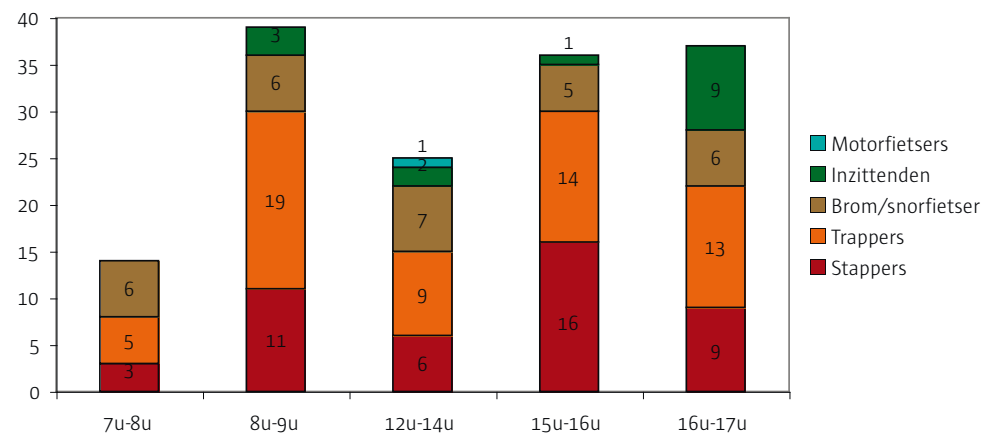
² Gedefinieerd als >6:59 en <9u en >11:59 en <14u en >14:59 en <17u.

³ Weg van en naar school werd bepaald op basis van het tijdstip van het ongeval

De 4- tot 11-jarigen worden overwegend als stapper slachtoffer. Voor 12-15 jarigen is dit als trapper en bij 16- tot 18-jarigen zijn dat in grote mate brom/snorfietzers.

3.2.3.4. Detail tijdstip

Aantal slachtoffers naar tijdstip en vervoerswijze



Bron: verkeerspolitie Antwerpen, 2009

Voornamelijk bij het einde van de schooltijd blijken er meer verkeersslachtoffers te zijn.





4. Doelstellingen

4.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

4.1.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

Dit stadsbestuur maakt van veilig verkeer een belangrijk thema. Daarom organiseerde de stad in april 2008 de eerste lokale Staten-Generaal van de verkeersveiligheid (SGVV). Tijdens dit congres werden alle belanghebbenden samengebracht voor een debat: de verkeerspolitie, de stedelijke diensten, de districten, andere overheden, partnerorganisaties, experts, belangengroeperingen en ervaringsdeskundigen.

De Staten-Generaal besprak en selecteerde prioriteiten en engagementen voor een verkeersveilige stad. De stad legde haar engagementen vast in het Witboek van de verkeersveiligheid, dat sindsdien het beleidskader vormt voor de verkeersveiligheidsmaatregelen van de stad.

Na de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werd een opdrachthouder aangeduid om de uitvoering van de engagementen uit het Witboek op te volgen. De voortgang wordt elk kwartaal door de betrokken diensten gerapporteerd aan het stadsbestuur. Tijdens de tweede Staten-Generaal van de verkeersveiligheid - in juni 2010 - werden de inspanningen van de voorbije jaren gerapporteerd en samen met alle betrokkenen geëvalueerd.

Om dit overleg voor te bereiden, werd er onder andere teruggerepen naar de beleidsnota uit 2004 'verkeersveiligheid voor jongeren' van schepen Voorhamme.

4.1.2. Engagementen die verband houden met scholen en schoolgaande jeugd

Tijdens de eerste Staten-Generaal werden er 64 engagementen door de stad aangegaan. De engagementen die (in de ruime betekenis van het woord) verband houden met scholen en schoolgaande jeugd zijn:

- Engagement 3: **Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district.** Door ingrepen aan het openbaar domein het aantal verkeersongevallen doen dalen en het (subjectief) onveiligheidsgevoel verminderen.
- Engagement 7: **Verkeersveilige schoolomgeving.** Via een postbusfunctie creëert de stad voor alle scholen, diensten en particulieren op haar grondgebied een centraal punt voor vragen in verband met een verkeersveilige schoolomgeving en mobiliteit.
- Engagement 8: **Met de allerkleinsten veilig op stap – stappersbrevet.** De brevettenreeks leert stappertjes hoe ze zich veilig op het openbaar domein kunnen verplaatsen.
- Engagement 9: **Met de allerkleinsten veilig op stap – gemachtigd opzichter.** Kinderen veilig laten oversteken in de schoolomgeving.
- Engagement 14: **Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers.** Een bewustmaking rond verkeersveiligheid volgens het STOP-principe.
- Engagement 15: **Zorg voor slachtoffers.** Slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren.
- Engagement 16: **100 km fietspaden aanleggen, te beginnen met de ontbrekende schakels.** We werken aan een fietsvriendelijke stad. Een fietsroute is zo aantrekkelijk als haar zwakste schakel. Een onveilig of ontbrekend stuk in een route, doet fietsers omrijden of afzien van dat traject of zelfs van de fiets op zich als verplaatsingsmiddel.
- Engagement 17: **Fietsen door de parken.** Vanaf de zomer 2008 kan er op de paden van de parken gefietst worden. Parken zijn aangename fietsroutes en kunnen de fietsweg korter maken. Fietsen verhoogt ook de (sociale) activiteit in een park. In een park kunnen jongeren (veiliger) leren fietsen.
- Engagement 24: **Zones voor fietsopleiding in de stad.** Iedereen de kans geven om te leren fietsen op speciaal daarvoor ingerichte en uitgeruste plaatsen.

- Engagement 26: **Functionele werk- en schoolroutekaart**. De fiets als alternatief aanprijzen door fietsveilige en fietsvriendelijke routes in kaart te brengen. Op deze kaart moeten ook de grote fietsenstallingen staan.
- Engagement 27: **Fietspooling van en naar de school**. Kinderen kunnen gezamenlijk en onder begeleiding van en naar de school fietsen.
- Engagement 28: **Iedereen veilig op de fiets: fietsbrevetten**. Fietsers leren hoe ze zich veilig op het openbaar domein verplaatsen en kunnen daar een brevet voor krijgen.
- Engagement 29: **Iedereen veilig op de fiets: verkeerseducatieve routes**. Beginnende stappers en/of trappers leren en oefenen hoe ze zich veilig in het verkeer kunnen begeven. De bewegwijzering met verkeerseducatieve borden is een meerwaarde voor iedereen.
- Engagement 31: **Elke fiets in orde**. Enkel veilige fietsers garanderen een veilige verkeersdeelname.
- Engagement 32: **Verplichte verkeersklas voor de betrapte overtredders onder de jonge bromfietzers**. Jonge overtredders bewust maken van de risico's van een opgevoerde bromfiets.
- Engagement 50: **Zone 30 in de districtskernen en woonzones** en schoolomgevingen. De stad wil een herkenbaar en leesbaar openbaar domein. Daarom werden in 2008 alle straten die enkel 'rustig rijden' verdragen, geclusterd en werd er een zone 30 van gemaakt. We passen de infrastructuur aan met maatregelen op maat van het snelheidsregime.
- Engagement 51: **Infrastructurele oplossingen om dodehoekongevallen te vermijden**. Kruispunten worden zo ingericht dat de zwakke weggebruikers uit de dode hoek van het zwaar vervoer blijven. De stad voorziet haar eigen wagenpark van alle mogelijke preventieve maatregelen zoals een dodehoekspiegel en vraagt hetzelfde van haar contractanten.
- Engagement 56: **Vorming, training en onderwijs voor jong en oud**. Organiseren van training voor jonge chauffeurs, senioren, motorrijders en vrachtwagenchauffeurs. De schoolgaande jeugd wordt bewust gemaakt van het risicogedrag in het verkeer. De stad Antwerpen geeft zelf het voorbeeld.
- Engagement 57: **Opleiding dode hoek voor de kleintjes**. Organiseren van een opleiding dode hoek voor de kinderen van het vierde leerjaar.

4.2. Verkeersveiligheidsplan

Het verkeersveiligheidsplan van de lokale politie heeft tot doel vorm te geven aan een **lokaal geïntegreerd beleid**. Op basis van de ongevallencijfers werd een analyse gemaakt van de bestaande situatie, waarna de visie en doelstellingen werden geformuleerd. Op basis daarvan zijn concrete beleidsvoorstellen geformuleerd die terug te vinden zijn in het basisplan.

Zij leggen de focus vooral op:

- het streven naar duurzame **infrastructurele oplossingen**
- het streven naar een mentaliteitsverandering en het werken aan een permanente **verkeerseducatie**
- het **handhaven** van de verkeersregels
- het werken aan **betrokkenheid en verantwoordelijkheid**
- het verzekeren van **optimale randomstandigheden** voor de vormgeving van een verkeersveiligheidsbeleid.

Jaarlijks wordt een uitvoeringsplan opgesteld en vindt ook een evaluatie plaats. Alle initiatieven worden getoetst aan hun effect op de objectief vastgestelde verkeersveiligheid. Het hoofdobjectief blijft hier het terugdringen van verkeersslachtoffers.

4.3. Overzicht gekoppelde doelstellingen

4.3.1. Actieve stad: doelstelling 4 - Scholen en schoolomgevingen zijn aangename leer- en leefomgevingen waar veiligheid, integriteit en respect gewaarborgd zijn voor leerlingen, leerkrachten en de buurt

4.3.1.1. Nagestreefde doelstelling 1 - Net- en sectoroverschrijdende samenwerkingsverbanden regelen de aanpak van veiligheid, respect en integriteit in en rond Antwerpse scholen

Via 'School aan de Beurt'-acties krijgen scholen ondersteuning voor een gecoördineerde aanpak rond veiligheid, respect en integriteit in en rond de school

4.3.1.2. Nagestreefde doelstelling 4 - Door communicatie, educatie, sensibilisering worden scholen op het grondgebied van de stad Antwerpen verkeersveiliger

De voorbije bestuursperiode is er gewerkt aan de uitbouw van een structurele samenwerking tussen de bevoegde schepenen in de districten, de lokale politie, stadsontwikkeling, stedelijk wijkoverleg, het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA), actieve stad / algemeen onderwijsbeleid, enz.

Mee door deze samenwerking wordt een centraal info-/aanspreekpunt gecreëerd met postbusfunctie waar het leerplichtonderwijs over de verschillende onderwijsnetten heen terecht kan met alle vragen inzake verkeersveilige schoolomgeving, verkeers- en mobiliteitseducatie.

De stedelijke overheid wil conform het bestuursakkoord opnieuw een degelijke coördinatie op zich nemen naar sensibilisering, educatie en coördinatie toe. Vanuit haar expertise staat actieve stad de onderwijsnetten bij in functie van beter verkeers- en mobiliteitsgedrag van jongeren in en rond Antwerpse basis- en secundaire scholen alsook naar hun mobiliteit en weerbaarheid in het verkeer.

Het college bekrachtigde via goedkeuring op 10/12/2004 de beleidsnota 'Verkeersveiligheid voor Jongeren' waarin de situatiebeschrijving, de adviesbepaling, het actieplan en de middelen met conclusie en aanbevelingen werden opgenomen waardoor met de uitbouw en werking kon worden gestart. In volgende strategische doelstelling wordt ten gronde ingegaan op de domeinen waarvoor het leerplichtonderwijs bij het algemeen onderwijsbeleid terecht kan.



4.3.2. Stadsontwikkeling: doelstelling 6 - Antwerpen is een bereikende, bereikbare, toegankelijke, verkeersveilige en verkeersleefbare stad

4.3.2.1. Nagestreefde doelstelling 1 - De stad verbetert de structurele samenwerking tussen alle mobiliteitspartners - van hogere overheid tot districten

De stad coördineert ook bij de uitvoering van gemeenschappelijke projecten. Mobiliteitspartners zijn zowel hogere als lagere overheden, bedrijfseenheden en dochters van de stad en aanbieders van gemeenschappelijk vervoer.

4.3.2.2. Nagestreefde doelstelling 2 - Wie in de stad werkt, wie er woont of op bezoek gaat, voelt zich aangesproken om de trendbreuk in het verplaatsingsgedrag te realiseren

Mobiliteitsmanagement geeft de aanzet tot een trendbreuk. Het gaat hier om een wijziging van het verplaatsingsgedrag via het STOP-principe zoals bepaald in het mobiliteitsplan.

4.3.2.3. Nagestreefde doelstelling 3 - Antwerpen is een fietsvriendelijke stad

De stad investeert in meer en betere fietsvoorzieningen. Het fietsgebruik bij bewoners, bezoekers en werknemers is verhoogd. Tegen 2009 zijn de plannen en de budgettaire afspraken voor minstens 100 km nieuwe fietspaden klaar, tegen 2013 zijn ze gerealiseerd overeenkomstig het fietsvademecum. Bestaande fietsvoorzieningen worden zoveel mogelijk aangepast overeenkomstig het fietsvademecum.

Tegen 2013 is het aantal kwalitatieve fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen verhoogd. De behoefte aan fietsenparkeerplaatsen en fietsenstallingen wordt structureel mee opgenomen in ontwerpen van straten en pleinen. Fietsen wordt gestimuleerd door het aanbrengen van bewegwijzering en flankerende maatregelen. Hierbij wordt rekening gehouden met integrale toegankelijkheid en wordt de diversiteitstoets toegepast.

4.3.2.4. Nagestreefde doelstelling 4 - Antwerpen heeft kwalitatief en efficiënt gemeenschappelijk vervoer

Meer mensen maken gebruik van bus, tram, light-rail en trein of delen een wagen. De stad stimuleert de aanpassing van het openbaar vervoer aan de behoeften van de stedeling, waarbij speciale aandacht gaat naar integrale toegankelijkheid en basismobiliteit. Ook hier wordt de diversiteitstoets toegepast.

4.3.2.5. Nagestreefde doelstelling 5 - De stad zet in samenwerking met de districten planmatige, concrete stappen naar een verkeersveiliger en leefbaarder woon- en werkomgeving

Door het voortzetten van de opmaak en uitvoering van wijkcirculatieplannen wordt sluipverkeer verminderd en ontstaan ook verkeersveilige schoolomgevingen. Schoolroutes en schoolomgevingen worden veiliger door infrastructuuringrepen.

Zwarte punten worden weggewerkt en aandachtspunten verbeterd door infrastructuuringrepen met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker. Hierbij wordt rekening gehouden met integrale toegankelijkheid en wordt de diversiteitstoets toegepast.

Een verhoging van de verkeersleefbaarheid toont zich onder andere door een terugval van het aantal verkeersslachtoffers, een verbetering van het stedelijk leefmilieu - door de verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van de geluidsoverlast, en dergelijke.





5. Stand van zaken

In functie van het optimaliseren van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en in uitvoering van een integrale aanpak, worden volgende items overlopen:

5.1. Stuurgroep verkeersveiligheid en scholen

5.2. Eerstelijnszorg

5.3. Infrastructuur

5.4. Verkeerseducatie

5.5. Campagnes

5.6. Geïntegreerd fietsbeleid

5.7. Gebruik openbaar vervoer

5.8. Slachtofferhulp

Elk actiepunt wordt hierna toegelicht waarbij er enerzijds wordt gekeken naar de huidige stand van zaken en anderzijds wordt vooruitgekeken naar een aantal nog te behalen realisaties of te overwegen acties.



5.1. Stuurgroep verkeersveiligheid en scholen

5.1.1. Doel

De **stuurgroep verkeersveiligheid en scholen** heeft als doel de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te optimaliseren via een integrale, gecoördineerde en sensibiliserende aanpak. De stuurgroep stemt inspanningen op elkaar af en creëert, daar waar nodig, nieuwe samenwerkingsverbanden.

5.1.2. Stand van zaken

5.1.2.1. Gemeenschappelijke databank

Als werkinstrument ontwikkelde de stuurgroep een databank die (netoverschrijdend) alle verkeerseducatieve acties in de Antwerpse scholen weergeeft alsook de geplande ingrepen in het openbaar domein in de nabijheid van deze scholen.

Volgende gegevens worden weergegeven:

- de naam en locatie van de school
- de politiezone waarin de school gelegen is
- de educatieve acties door de lokale politie en het algemeen onderwijsbeleid in deze school
- de ingrepen om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken en het bedrag dat hiervoor geraamd wordt.

Deze databank wordt actueel gehouden door de betrokken diensten.

5.1.2.2. Samenwerkingsverbanden

Zowel intern als extern wordt een verbetering van de samenwerkingsverbanden nagestreefd:

- Samen met de verkeerspolitie, de districten, het Vlaams Gewest en De Lijn worden **zwarte punten** aangepakt, zowel op de stads- als de gewestwegen.
- De Lijn en de stad werken in overleg aan veilige op- en afstaphaltes, betere benutting van de vrije tram- en busbanen, vlottere doorstroming van het **openbaar vervoer**, de uitbreiding van het tramnetwerk en de stimulering van het openbaar vervoergebruik.
- Om de projecten van de verschillende overheden beter op elkaar af te stemmen, hebben de stad, het Vlaams Gewest, de districten, De Lijn, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en andere betrokken instanties het '**Charter Openbaar domein**' ondertekend. Dat charter is bedoeld om een gemeenschappelijke meerjarenplanning op te maken.
- Met **module 10** verbinden het Vlaams Gewest, de lokale overheid, de school en De Lijn zich tot een herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg:
 - om de verkeersveiligheid voor de scholieren te verbeteren
 - om hun verplaatsingen te voet, met de fiets, bus, tram, trein of carpool te bevorderen
 - om een evenwicht na te streven tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers.



- De Verkeerspolitie werkt samen met de Antwerpse scholen, de districten, algemeen onderwijsbeleid, de provinciale Verkeerstuin Rivierenhof en de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) gerichte educatieve acties uit voor alle leeftijdscategorieën, met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Hierbij kunnen zij rekenen op de betrokkenheid van ouders, grootouders en andere betrokken buurtbewoners, die zich vrijwillig inzetten voor de verkeersveiligheid rond de scholen. De dienst mobiliteit en verkeer, de verkeerspolitie en het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) werken samen aan sensibiliseringscampagnes rond duurzame verplaatsingen.
- Met **Trammelant**, een project van De Lijn, in samenwerking met het algemeen onderwijsbeleid en Antwerpse scholen, worden jongeren aangespoord tot hoffelijkheid op het openbaar vervoer. Schoolspotters van het algemeen onderwijsbeleid ondersteunen dit project en acties die daaruit voortspuiten.
- De Antwerpse scholen nemen deel aan het **‘10op10-project’** van de provincie wat hen de kans biedt om op een gestructureerde manier aan verkeers- en mobiliteitseducatie te doen en tegelijk de vijf daaraan gekoppelde eindtermen te realiseren. Via een subsidie biedt het hen de mogelijkheid om hun omgeving verkeersveiliger te maken.
- Scholen op het grondgebied van Antwerpen en de districten kunnen terecht bij het algemeen onderwijsbeleid om, in het streven naar de opgelegde eindtermen, de nodige **educatieve spellen en materiaal** te ontleen. Het verder uitwerken van dergelijk materieel blijft een constante.

5.1.2.3. Verkeersveiligheidsplan voor scholen en schoolgaande jeugd

Met dit verkeersveiligheidsplan wil de stuurgroep ‘verkeersveiligheid en scholen’ een aanzet geven tot het verder verkeersveilig maken van de schoolomgevingen en van het woon-schoolverkeer alsook het luik verkeerseducatie verder optimaliseren.

5.1.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Door het aanbieden van een gemeenschappelijk databestand, wordt het voor de verkeerspolitie en het algemeen onderwijsbeleid mogelijk om hun onderlinge **samenwerking** nog verder te intensifiëren en optimaliseren.
- Momenteel is de databank een Excelbestand dat beheerd wordt door AOB met input van de andere betrokken partners. Het is de bedoeling om dat bestand **door alle partners aanvul- en raadpleegbaar** te maken.
- Niet alleen de bovenvermelde diensten werken rond verkeersveiligheid in schoolomgevingen en hebben dus baat bij het **breder ontsluiten** van deze databank. We denken hierbij aan het stedelijk wijkoverleg, de provincie en het Vlaams Gewest, ...
- De input voor deze databank wordt momenteel aangeleverd door de verkeerspolitie, stadsontwikkeling en algemeen onderwijsbeleid. Het verkeerseducatief luik in scholen wordt echter door een veelvoud van actoren aangeboden die deze databank zouden kunnen **vervolledigen**: scholen zelf, de provincie Antwerpen, het Vlaams Gewest, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), ...

5.2. Eerstelijnszorg

5.2.1. Doel

Vragen die verband houden met het verkeersveiliger maken van schoolomgevingen komen niet alleen van de scholen of scholengemeenschappen, maar ook van omwonenden, ouderverenigingen, vriendenkringen van scholen en stedelijke diensten als het wijkoverleg.

Om structureel om te gaan met deze vragen is het aangewezen om deze te verzamelen bij of door te spelen aan **één info-/aanspreekpunt**. Dit punt kan dan ondersteuning bieden bij de verdere behandeling van de vraag of zelf actief op zoek gaan naar verkeersveiligheidsgerelateerde vragen die leven in de scholen. Dit gebeurt via haar werking (**School aan de Beurt**) of netwerk (**verkeersgangmakers**).

5.2.2. Stand van zaken

5.2.2.1. Info-/aanspreekpunt verkeersveilige schoolomgeving

Met dit punt biedt actieve stad / algemeen onderwijsbeleid een **eerstelijnszorg** aan scholen die vragen hebben met betrekking tot verkeersonveilige situaties in de directe schoolomgeving of op zoek zijn naar verkeers- en mobiliteitseducatie. In 2009 kwamen er 900 aanvragen binnen.

Vanuit een **centrale postbusfunctie** bekijkt het algemeen onderwijsbeleid samen met de scholen de situatie en gaat na welke instanties betrokken moeten worden om hieraan iets te verbeteren. Afhankelijk van de mogelijke ingreep wordt een dossier opgestart. Algemeen onderwijsbeleid volgt dit dossier op en houdt de scholen op de hoogte van de vorderingen.

Districten die beschikken over een scholenoverleg kunnen een eigen **lokale postbus** beheren en prioriteit geven aan deze dossiers. De verschillende lokale postbussen dienen te worden doorgestuurd naar de centrale postbus zodat er een globaal overzicht blijft.

Leerkrachten die, in functie van het bereiken van de eindtermen, op zoek zijn naar **ondersteuning voor verkeers- of mobiliteitseducatie**, kunnen gratis gebruik maken van het educatief aanbod. Dit aanbod betreft spellen waardoor de leerlingen praktijkgericht werken rond verkeersveiligheid en mobiliteit. Het unieke aanbod dat de stad met deze werking heeft, kent heel wat succes.

De verkeerspolitie stelt hesjes ter beschikking voor scholen die op stap gaan. Deze kunnen via actieve stad uitgeleend worden. Ook het materiaal nodig voor de gemachtigd opzichters wordt door de verkeerspolitie voorzien en door actieve stad aan de scholen ter beschikking gesteld.

5.2.2.2. School aan de Beurt

Tijdens het project 'School aan de Beurt' (SAB) werken scholen, stedelijke diensten en andere partners zeer intens samen. Samen gaan ze voor een gezellige, herstelde, propere en veilige schoolomgeving met sociaal vaardige leerlingen. Daarnaast is er extra aandacht voor het voorkomen van geweld en asociaal gedrag. Het project is een initiatief van actieve stad / algemeen onderwijsbeleid en samen leven.

De werking van SAB bestaat uit:

- Stand van zaken opmaken van de thema's gezellig, hersteld, proper, sociaalvaardig en veilig.
- Door leerkrachten, leerlingen en buurtbewoners te bevragen, brengt SAB pijnpunten in de school en de schoolomgeving in kaart. Bijvoorbeeld: parkeerdruk, kapot straatmeubilair, zwerfvuil, hanggedrag van leerlingen na schooltijd.

- SAB zoekt lokale partners (bv. bewonersgroepen, buurtsport en culturele organisaties) om de problemen in de schoolomgeving aan te pakken. Samen met de stedelijke diensten verbinden deze lokale partners er zich toe om intensief en zichtbaar acties te ondernemen in en rond scholen.
- Voorbeelden van acties:
 - fietscontrole en -graveeracties
 - leerlingen die ouders aanspreken over hun foutief parkeergedrag
 - levering van straatmeubilair
 - extra poetsrondes door de stad
 - poetsacties van leerlingen samen met Opsinoren
 - opfrissen van lelijke muren.
- De school gaat een partnerschap aan met haar buurt. Afhankelijk van de problemen (welke soms schooloverstijgend zijn) kan SAB andere scholen aanspreken als ze in de omgeving (site) liggen van een school die deelneemt aan het project. Op deze manier wordt een structurele ondersteuning uitgewerkt.
- De school gebruikt het project SAB om te werken rond de thema's verantwoordelijkheid, respect en burgerzin. Trainingen die SAB ondersteunt zijn:
 - weerbaarheid
 - conflictantering
 - sociale vaardigheden.

SAB-acties ontstaan als:

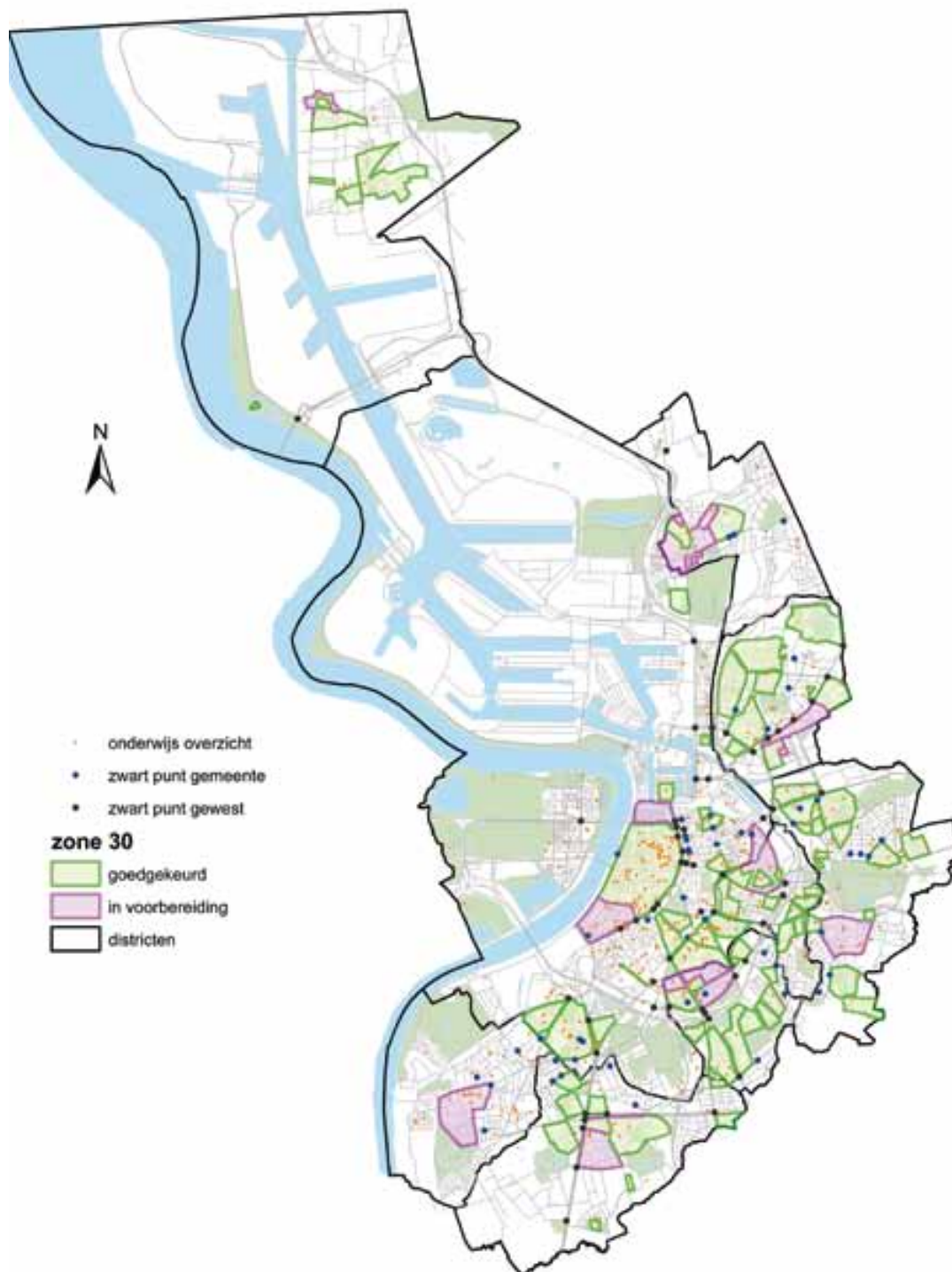
- scholen zichzelf opgeven om aan de beurt te komen.
- meldingen van lokale stedelijke of niet-stedelijke partners (bv. buurtregisseur, cel jongerencriminaliteit politie, ...).
- SAB zelf scholen aanspreekt als ze in de omgeving (site) liggen van een school die deelneemt aan het project. Op deze manier probeert SAB een breder draagvlak te creëren om problemen in de schoolomgeving aan te pakken.

5.2.3. Nog te realiseren / vooruitblik

Ter bevordering van een proactieve aanpak, streeft de stad één aanspreekpunt voor verkeersveiligheid na per school, scholengroep of gemeenschap. Dit zijn personen die zicht hebben op de totale 'verkeersaanpak' van de school; zich kunnen bezighouden met ondersteuning van educatie, infrastructuur, gemachtigd toezicht en preventie, ...

Dit **netwerk van verkeersgangmakers** raakt moeizaam van start doordat leerkrachten soms van school of taakinhoud wisselen (en kennisoverdracht vaak ontbreekt). Er zijn dan ook weinig scholen met een vast aanspreekpunt voor verkeerseducatie. In overleg met de Antwerpse onderwijsraad zal bekeken worden in welke mate bestaande netwerken op het niveau van scholengemeenschappen, scholengroep ook als aanspreekpunt verkeersveiligheid kunnen fungeren.

Antwerpen - zone 30, zwarte punten, scholen



Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer, mei 2010

5.3. Infrastructuur

5.3.1. Doel

Door middel van *Engineering* (infrastructuur) worden duurzame technische oplossingen uitgewerkt op het vlak van ruimtelijke ordening en weginrichting om zo de keuze voor bepaalde vervoermiddelen te stimuleren. Met infrastructurele ingrepen – zoals wegversmallingen en verkeersheuvels – beïnvloeden we het rijgedrag van autobestuurders en verhogen we de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

5.3.2. Stand van zaken

5.3.2.1. Uitbreiding zone 30-gebieden

Alle scholen hebben een **zone 30-statuut**. Alle scholen zijn dus ‘reglementair’ in orde, maar in de praktijk is het plaatsen van een bord vaak niet afdoende om de beoogde snelheid af te dwingen. Daarom is de dienst mobiliteit en verkeer bezig met het inrichten van de schoolomgevingen.



De districten Antwerpen, Berchem, Berendrecht-Zandvliet-Lilo, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Merksem en Wilrijk plannen om hun zones 30 uit te breiden. Vaak gaat dit gepaard met ondersteunende verkeersbegeleidende maatregelen, met name in zones 30 in schoolomgevingen. Er is dus een grote bereidheid van de districten voor uitbreiding van de zones 30 en voor infrastructurele maatregelen rond verkeersveiligheid. De precieze timing hangt af van de afstemming van de verschillende mogelijkheden en plannen van de stad en haar districten.

Er werd een onderzoek opgestart om het zone 30-gebied in het district Antwerpen uit te breiden naar Antwerpen Noord en Zuid.

In het kader van de organisatie van heldere en veilige verkeersstromen, wordt verder gewerkt aan de verscheidene wijkcirculatieplannen en de wegcategorysering. Deze categorisering vormt de basis voor advisering en afstemming van alle actoren door de verkeerspolitie. 14 wijkcirculatieplannen zijn inmiddels afgewerkt en, na goedkeuring, klaar voor uitvoering. Voor de in totaal 33 geplande ingrepen zijn al 26 dossiers opgestart.

De verkeerspolitie adviseert over de inplanting van **verdwijnpalen**, die helpen om bepaalde zones verkeersarm te houden. De verkeerspolitie zorgt ook voor de opvolging van het gebruik van en incidenten met verdwijnpalen.

De verkeerspolitie maakte een ‘**snelheidskaart**’ op, een kaart van de stad waarop de toegelaten snelheden van elke weg worden weergegeven. De snelheidskaart wordt gebruikt bij projectplanning en voor handhaving.

5.3.2.2. Verkeersbegeleidende in grepen zone 30 en schoolomgeving

Er werd een **plan van aanpak** opgemaakt om de zones 30 in schoolomgevingen te ondersteunen met verkeersbegeleidende maatregelen. Met dit mijlpalenplan werken de stad en de districten tegen april 2012 naar concrete doelstellingen toe.

Er staan in totaal maar liefst **206 ingrepen** in schoolomgevingen op stapel. Daarvoor zijn er al 135 schetsontwerpen in procedure en werden 108 uitvoeringsplannen opgemaakt. In het district Antwerpen werden 40 van de 123 plannen uitgevoerd.

Meestal gaat het over het invoeren van snelheidsremmende maatregelen, zoals een poorteffect aan het begin van de straat, een voetpaduitstulping ter hoogte van de schoolpoort, een plateau, een asverschuiving, een rijwegversmalling.

5.3.2.3. Schoolparagraaf

Met de scholen waar algemeen onderwijsbeleid de vraag over verkeersonveilige situaties opneemt, wordt meteen ook ingegaan op het vermogen van deze scholen om zelf acties te ondernemen in functie van een verkeersveiliger schoolomgeving. Deze actie kan verschillende vormen aannemen: projectdagen of -weken rond verkeer, opstellen van een schoolvervoersplan, sensibiliseren van leerlingen en/of ouders, opstarten van een werkgroep verkeer, aanstellen van gemachtigde opzichters, enz.

Op het intakegesprek over verkeertechnische / infrastructurele ingrepen wordt systematisch het advies van scholen opgevraagd. Bedoeling is om scholen inspraak te geven in veranderingen in het straatbeeld en dit vooral in functie van de veiligheid. Het beleid en de scholen groeien op die manier dichterbij elkaar toe en verwerven wederzijds inzicht.

De stad biedt via algemeen onderwijsbeleid een communicatiekanaal aan en zorgt dat scholen betrokken worden bij de problematiek.

5.3.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Voor wat de **wijkcirculatieplannen** betreft, wordt er een inhaalbeweging nagestreefd in de hoop dat de zone 30 voor Antwerpen goedgekeurd wordt.
- Zones 30 worden verder uitgebreid in de **districten** die dit beslisten.
- In het najaar van 2010 zullen alle districten, in overleg met stadsontwikkeling, beslist hebben welke verkeersbegeleidende ingrepen er op hun grondgebied moeten uitgevoerd worden.
- In de Brederodewijk werd er door de jeugddienst een aanzet gegeven tot het creëren van 'speelruimtwefsel'. Dit is een samenhangend geheel van plekken en verbindingen die belangrijk zijn voor kinderen en dit zowel voor woon-schoolverkeer als tijdens hun vrije tijd. De gehanteerde principes zouden eventueel mee geïntegreerd kunnen worden in de opmaak van wijkcirculatieplannen en bij de heraanleg van het openbaar domein.
- Er wordt bij de verkeerspolitie een dienst '**verkeersdeskundig onderzoek**' opgericht. Deze dienst komt bij elk ernstig verkeersongeval met een zwakke weggebruiker ter plaatse om het ongeval op microniveau te analyseren.

5.4. Verkeerseducatie

5.4.1. Doel

Antwerpse scholen die op zoek zijn naar materiaal om hun verkeerslessen interactiever en meer praktijkgericht te maken, kunnen gratis een beroep doen op het verkeerseducatief aanbod van het algemeen onderwijsbeleid en de verkeerspolitie.

Verkeerseducatie:

- vertrekt vanuit een transparant **aanbod** en/of op **vraag van scholen, scholenclusters, scholengemeenschappen en/of lokale verkeerswerkgroepen**.
- **richt zich op alle Antwerpse scholen met oog voor een aantal criteria** (bv. de nabijheid van zwarte punten), het beleidsvoerend vermogen van de school (de mate waarin scholen zelf een aantal acties / activiteiten opnemen in hun werking), aandacht voor alle scholen in een beurtsysteem (bv. fietseducatie).
- het verkeerseducatief aanbod wordt verstrekt door het algemeen onderwijsbeleid en verkeerspolitie en/of **samen met de andere aanbieders** (provincie Antwerpen, Vlaams Gewest, ...).

5.4.2. Stand van zaken

Tal van opleidingsinitiatieven worden door de verkeerspolitie en algemeen onderwijsbeleid netoverschrijdend aangeboden: voor de schoolgaande jeugd werden een aantal brevetten voor **'stappers'** en **'trappers'** ontwikkeld. Alleen al van het brevet 'meestapper' werden er 1665 uitgereikt in 2009, wat een stijging is van 17,5 % t.o.v. 2007. Van het brevet 'vaardige fietser' werden er 2 576 uitgereikt in 2009, wat een stijging is van 28 % t.o.v. 2007. In 2009 namen 51 klassen deel aan de opleiding tot 'superfietser'.

Het project **'rijvaardigheidstraining jonge bestuurders'**, richt zich op 18- tot 24-jarigen die net hun rijbewijs behaald hebben. In 2009 deden hier 111 jonge bestuurders aan mee.

Het uitlenen van **educatief materiaal en spelen** nam, met 232 ontleningen, in 2009 sterk toe.



Er worden opleidingen georganiseerd rond rekening houden met de **dode hoek** voor de kinderen van het vierde, vijfde en zesde leerjaar. Ook aan leerlingen in het buitengewoon onderwijs zijn lessen gegeven. Om leerlingen het gevaar van de dode hoek zelf te laten ondervinden, werden er in 2009 33 praktijklessen 'dode hoek' gegeven aan meer dan 2 000 leerlingen.

De verkeerspolitie gaf 188 vormingsmomenten in de **provinciale Verkeerstuin** in 2009. In 2009 boden de schoolspotters en verkeersmedewerkers 106 dagen ondersteuning in de Verkeerstuin.

Eind september 2009 is er opnieuw gestart met '**fietsvaardigheidstraining op de openbare weg**' en dit in samenwerking met de Fietzersbond.

Als scholen van start willen gaan met **fietspooling**, kan algemeen onderwijsbeleid de knowhow aanleveren over hoe een degelijke fietspooling kan worden opgezet. Dit initiatief heeft echter weinig bijval door de stedelijke context.

5.4.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Vanaf het schooljaar 2010-2011 wordt er van start gegaan met het preventief project '**jonge bromfietzers**' dat zich richt tot de leeftijdscategorie 16 tot 18 jaar. De strafklassen voor de bromfietzers blijven uiteraard ook bestaan.'
- Afstemmen van het verkeerseducatief aanbod van de stad Antwerpen op **andere aanbieders** (provincie Antwerpen, Vlaams Gewest, Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, ...).
- In een constante zoektocht naar uitbreiding van het educatief aanbod via spellen en om een constant aanbod te blijven creëren, tracht het algemeen onderwijsbeleid zoveel mogelijk aan te sluiten bij noden en behoeften van zowel kleuter, lager als secundair onderwijs. In het secundair moet er meer aandacht gaan naar leerlingen van de **B-stroom en anderstalige nieuwkomers**. Deze kunnen momenteel niet terecht in het verkeerspark om hun verkeersbehendigheid te oefenen terwijl zij deel uitmaken van de groep van 13- tot 15-jarigen welke het vaakst betrokken is bij fietsongevallen. In samenwerking met de scholen van het buitengewoon onderwijs wordt vertrokken vanuit de bestaande educatie en laat het algemeen onderwijsbeleid deze educatie aansluiten bij hun noden en behoeften.
- Het gericht inspelen op de noden op verkeerseducatief gebied van **kleuterscholen en scholen uit het buitengewoon onderwijs**.
- **Schooloverschrijdend werken** door bv. schoolspotters in te zetten volgens geografische sites (aangezien er bij problemen vaak jongeren uit meerdere scholen uit eenzelfde omgeving betrokken zijn). Ze werken dan voor verschillende scholen in eenzelfde site en zijn ook voor diverse scholen het aanspreekpunt wanneer er vragen zijn van verkeerseducatieve aard.
- Het scala van verkeerssituaties waar de jeugd van en naar de school mee geconfronteerd wordt, is zeer uitgebreid. Het is aan te bevelen om de simulaties in de **provinciale Verkeerstuin** hier op af te stemmen.
- Om op een eenduidige wijze aan verkeerseducatie te doen, is het aangewezen om keuzes te maken rekening houdend met een **structurele omkadering** van mens-, financiële en logistieke middelen.

5.5. Campagnes



5.5.1. Doel

Eens de schoolgaande jeugd voor een bepaald vervoersmiddel kiest, hen informeren over hoe zij dit zo veilig mogelijk kunnen gebruiken.

5.5.2. Stand van zaken

Er worden tal van projecten en campagnes rond het thema verkeersveiligheid aangeboden:

- De **jaarlijkse campagne** van de verkeerspolitie start telkens net voor de start van het nieuwe schooljaar en zoomt in op een actueel beleidsthema. In 2009 vormden de Zones 30 de focus van de campagne
- De **sensibiliseringscampagne over beveiliging** (fietshelmen, kindersitjes, autogordel).
- De verkeerspolitie organiseerde een **Veilig Verkeer Themadag** tijdens Antwerpen Autovrij 2009. De bezoekers werden persoonlijk betrokken bij het thema, onder andere met een ervaring in de crash- en tolwagen, een gratis geïndividualiseerde posters van de verkeerscampagne en fietsgraveren op locatie.
- De verkeerspolitie lanceert jaarlijks verkeerscampagnes en preventieve acties, waarbij zeer sterk wordt ingezet op **hoffelijkheid in het verkeer** en het appellerend aspect van de boodschap. De campagnes 'Merci om trager te rijden' is hier een goed voorbeeld van. Dit soort campagnes speelt in op de betrokkenheid van de doelgroepen. De chauffeur wordt rechtstreeks aangesproken door de bewoner of medeweggebruiker.



- Om tegemoet te komen aan de noden van praktijkgerichte verkeerseducatie werd in het schooljaar 2008-2009 gestart met een nieuw project voor de leerlingen van het vierde leerjaar basisonderwijs (netoverschrijdend) van de stad Antwerpen. Onder het motto **‘veilig in ‘t verkeer met Pol De Beer’** willen de politie leerlingen de kans geven een aantal aspecten van verkeersveiligheid beter te leren kennen. Leerlingen werken in praktische workshops rond verkeer. Zo wordt aandacht besteed aan: dode hoek, busevacuatie, zichtbaarheid, EHBO op kindermaat, belang van de veiligheidsgordel, veiligheid rond overwegen en fietsvaardigheid.
- Op **www.antwerpenzegtmerci.be** kan iedereen een gratis tekstballon aanvragen. Deze tekstballon ter grootte van een immobord bevat de vriendelijke boodschap: “Merci om trager te rijden”. Met stift kan de tekstballon nog ondertekend worden met een naam of de naam van de straat of wijk.
- Fietsdag voor leerlingen (in Hoboken en Ekeren).
- **‘European Car Free Day’** (Europese autovrije dag), met de bedoeling het autoverkeer die dag (vooral rond de scholen) te beperken.

5.5.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Het systematisch inplannen en onderling afstemmen van campagnes.
- Het aanbod van mobiliteit en verkeer om (in de plaats van geld te investeren in ‘gepersonaliseerde signalisatie’) scholen een kader aan te bieden om de aanwezigheid van scholen op een uniforme wijze zichtbaarder te maken.

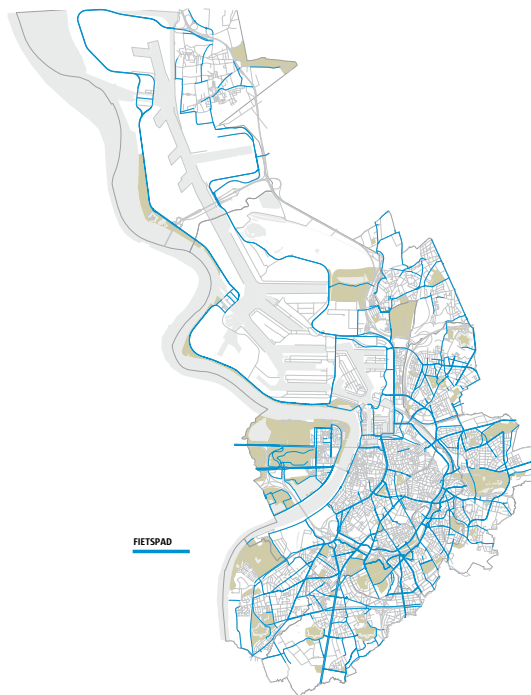
5.6. Fietsvriendelijk stad

5.6.1. Doel

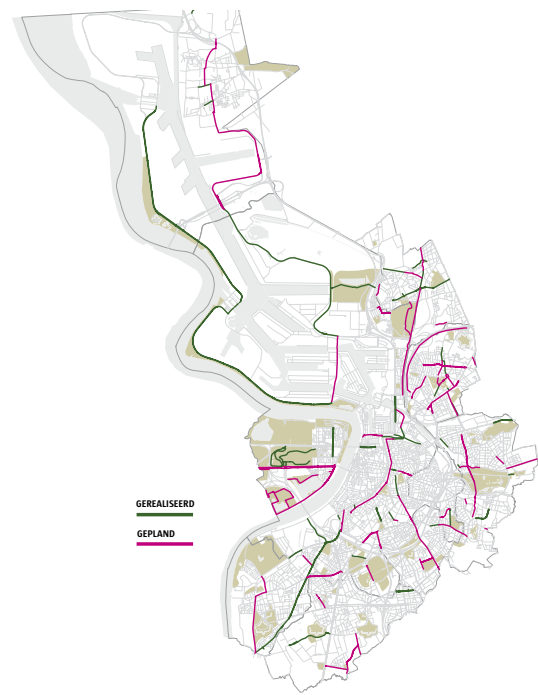
De belangrijkste doelstelling: 'Antwerpen is een veilige stad om zich met de fiets comfortabel te verplaatsen' en dit uiteraard voor alle soorten fietsers. De schoolgaande jeugd is een belangrijke doelgroep (meer dan 1/3 komt met de fiets naar school⁴). Snel werk maken van de 'hardware' is de boodschap. De basis hiervoor ligt bij een sluitend fietsroutenetwerk met kwalitatieve fietsvoorzieningen.

Met de aanleg van 100 km nieuwe fietspaden, opwaarderen en onderhouden van bestaande fietsinfrastructuur, toelaten van fietsen door parken en in éénrichtingsstraten, fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling wil de stad samen met de districten de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk wegwerken.

Overzicht fietspaden



Gerealiseerde en geplande nieuwe fietspaden



Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer, mei 2010

5.6.2. Stand van zaken

De realisatie van de **100 kilometer nieuw fietspad** verloopt volgens schema en dit met medewerking van de districten. Tussen 2007 en 2009 werd al 49 km nieuw fietspad aangelegd en 16 km fietspad werd **heraangelegd**. Voor 3 km fietspad werden ingrepen uitgevoerd om het comfort of de veiligheid te verhogen. De stad heeft de nodige **budgettaire middelen** ingeschreven in de meerjarenplanning om de realisatie van de totale 100 km fietspad samen met de districten te financieren.

Fietsen door de Antwerpse parken werd recent toegelaten waardoor fietsers de reistijd gevoelig kunnen verkorten. Deze shortcuts verfijnen het fietsroutenetwerk en vullen tegelijk 'missing links' aan in het netwerk. Om de fietsers door de parken te loodsen worden hoofd- en verbindingswegen door parken voorzien in aangepast materiaal.

⁴ Bron: stad Antwerpen, nulmeting enquête mobiliteitsindicatoren, 2006



De stad Antwerpen laat **fietsen in eenrichtingsstraten** maximaal toe. Voor ongeveer 90 % van de enkelrichtingsstraten is dit al onderzocht, gereguleerd en uitgevoerd op het terrein. Dit wil zeggen dat fietsers in de meeste eenrichtingsstraten tegen de rijrichting in mogen rijden. In uitzonderlijke gevallen werd beslist om fietsen tegen de richting in niet in te voeren.

De **regeling van verkeerslichten** maakt deel uit van een globale aanpak van het verkeer, met aandacht voor alle vervoerswijzen. Het stadsbestuur geeft daarbij voorrang aan Stappers (voetgangers) en Trappers boven Openbaar (en collectief) vervoer en de Personenwagen. Dit beleid wordt aangeduid als het STOP-principe van de wenselijke mobiliteitsvormen. Dit verkeer- en vervoersbeleid kan mede worden gestuurd door dynamisch verkeersbeheer. Een vlotte doorstroming verhoogt het comfortniveau van de fietsers.

Om een éénduidig **fietsroutenetwerk** te creëren voor de stad wordt gefocust op de ontbrekende schakels in de 3 bestaande netwerken: het bovenlokaal fietsroutenetwerk van de provincie, het fietsroutenetwerk van het mobiliteitsplan en het fietsroutenetwerk van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen.

5.6.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Voor de periode 2010-2013 staan de aanleg van de overige 53 km nieuw fietspad op het programma, en de heraanleg van 18 km fietspad.
- Onderhoud bestaande infrastructuur 1ste fase uitgevoerd in 2011 en uitbreiding van middelen voor ijzel en sneeuwbestrijding voor de winter 2010-2011.
- Hoofdwegen door parken (beter) materialiseren 2010-2012.
- Fietsen in eenrichtingsstraten blijven opvolgen.
- Fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling: plan van aanpak uitwerken.
- Fietsroutenetwerk evalueren en bijsturen met de herziening van het mobiliteitsplan (+ wijk-circulatieplannen).

5.7. Gebruik openbaar vervoer

5.7.1. Doel

Conform het STOP-principe wil het stadsbestuur het gebruik van het openbaar vervoer promoten bij schoolgaande jeugd die niet in de nabijheid van hun school wonen.

5.7.2. Stand van zaken

Met **Trammelant**, een project van De Lijn, in samenwerking met de stad en de Antwerpse scholen, worden jongeren aangespoord tot hoffelijkheid op het openbaar vervoer.

De **schoolspotters** ondersteunen dit project van De Lijn en maken kennis met de leerlingen van de school (voorstelling in de school aan alle leerjaren + teamfoto). Na het project blijven de schoolspotters actief aanwezig door hun preventief toezicht op het openbaar domein tijdens schoolstart en schooleinde.

Wanneer er overlast door de leerlingen van de betreffende school (schoolsite) is vastgesteld komt communicatie op gang naar het uitgebouwde netwerk (schoolverantwoordelijke, Lijntoezichters, politie).

Lijntoezichters, de stadswachters die specifiek op het openbaar vervoer worden ingezet, houden dagelijks toezicht op lijnen van en naar scholen – vlak voor en na schooltijd en tijdens de middagpauze. In totaal worden 56 Lijntoezichters ingezet die toezicht houden op een 20-tal bus- en tramlijnen. Lijntoezichters werken in ploegen van 2 à 3 personen op een vaste lijn.

Zo worden ze een bekend gezicht voor de scholieren (en vice versa). Daardoor worden ze al snel het eerste aanspreekpunt en verhogen ze de sociale controle. Bovendien werken ze nauw samen met de scholen en schooldirecties uit de onmiddellijke omgeving van 'hun' lijn.

Lijntoezicht is, als samenwerking tussen de stad Antwerpen en De Lijn, ook een onderdeel van de veiligheidsdienst van De Lijn en vervult daardoor vaak een brugfunctie tussen beide partners – in het afstemmen van de veiligheidsplannen rond openbaar vervoer bijvoorbeeld. Door huisvesting bij De Lijn is er bovendien een 'natuurlijke' samenwerking met Lijncontroleurs. Daarnaast zijn vooral buurttoezicht, buurtregie, jeugdinterventie en lokale politie (wijkwerking en jongeren-criminaliteit) de voornaamste partners.



Aantal haltes en som van de haltes openbaar vervoer die aanwezig zijn binnen een straal van 400m rond alle vestigingen van het basisonderwijs

Type halte	Aantal vestigingen basisonderwijs	Aantal verschillende haltes binnen bereik van vestigingen basisonderwijs	Aantal verschillende haltes binnen bereik van vestigingen basisonderwijs
Stadsbus	200	487	1 226
Streekbus	94	123	240
Tram	149	230	658
Trein	5	4	5
Geen halte	3	0	0

Bron: stad Antwerpen / jeugddienst, NMBS, De Lijn, 2006

Bovenstaande tabel laat zien dat voor het grootste gedeelte van de vestigingen van het basisonderwijs minstens één stadsbushalte binnen een straal van 400 meter aanwezig is. Bijna twee derden van alle vestigingen basisonderwijs heeft één of meerdere tramhaltes binnen een afstand van 400 meter. Drie vestigingen van het basisonderwijs hebben geen halte openbaar vervoer op loopafstand binnen bereik.

5.7.3. Nog te realiseren / vooruitblik

- Op een hoger bestuursniveau het **hiaat in de wetgeving** aankaarten m.b.t.:
 - de relatie tussen de zwakke weggebruikers en het tramverkeer
 - de controle op snelheidslimieten van spoorvoertuigen.
- Een **sensibiliseringsactie** onder tram- en busbestuurders voor wat hun snelheid in zones 30 betreft (ook als ze zich op een trambedding bevinden).
- Voor scholen en schoolgaande jeugd blijven Lijntoezichters en schoolspotters het **meldpunt** voor onregelmatigheden en overlast.
- In het kader van het **eengemaakt toezicht** (Lijntoezichters en buurttoezichters hebben vanaf najaar 2010 hetzelfde paarse 'gemeenschapswacht'-uniform) de samenwerking tussen beide diensten verder afstemmen, ook wat toezicht rond scholen betreft.

5.8. Slachtofferhulp

5.8.1. Doel

Ook onder de schoolgaande jeugd vallen er dodelijke verkeersslachtoffers. De stad wil de geboden slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren door deze verder te verbeteren (met o.a. een draaiboek als kader) en te versterken en te verbeteren (o.a. met een draaiboek als kader). Terreinmedewerkers die in contact komen met slachtoffers worden hierover gesensibiliseerd en opgeleid.

Voor de verdere uitwerking van een professionele slachtofferhulp, werkt de lokale politie samen met hun afdeling slachtofferhulp, het parket, Ouders van Verongelukte Kinderen en ZEBRA (die de belangen van jonge verkeersslachtoffers behartigt).

5.8.2. Stand van zaken

De **dienst slachtofferhulp** wordt steeds ingezet bij dodelijke ongevallen (10 in 2009) en hield 141 interventies op een totaal van 936 gewonden.

Alle operationele terreinwerkers van de lokale politie hebben een doorgedreven opleiding 'opname verkeersongevallen' genoten. Hierbij wordt er expliciet ingegaan op de opvang van slachtoffers.



Elke terreinofficier is in het bezit van knuffels van ZEBRA. Zeppe de Zebra kan zo een brug slaan tussen **jonge slachtoffers** en politieagenten. De knuffel kan geborgenheid geven en het jonge slachtoffer geruststellen.

Zeppe kan ook de aanloop zijn naar verdere opvang door het kaartje dat de knuffel bij zich draagt met de gegevens van de website van ZEBRA op.

5.8.3. Nog te realiseren / vooruitblik

Momenteel wordt er gewerkt aan de optimalisatie en de versterking van de dienst **slachtofferhulp bij de politie**. Er wordt onder meer onderzocht welke screeningmethodes het mogelijk maken om snel na te gaan in welke mate het slachtoffer gekwetst is om hier dan ook, indien nodig, slachtofferhulp te bieden.



6. Conclusie

Met de beleidsnota 'verkeersveiligheid voor jongeren' werd er in 2004 een aanzet gegeven tot een kader voor verkeersveiligheid voor schoolgaande jeugd. Uit het huidige 'verkeersveiligheidsplan scholen en schoolgaande jeugd' blijkt dat dit kader meer en meer ingevuld wordt.

Deze positieve evolutie moet een impuls zijn om te blijven werken aan de verdere invulling van dit kader, hierbij rekening houdend met nieuwe inzichten en nieuwe evoluties. Zo leren de ongevallenstatistieken ons dat de schoolgaande jeugd kwetsbaarder is van en naar de school dan in de onmiddellijke schoolomgeving. Dit inzicht kan een extra argument zijn voor het verder (districtsoverschrijdend) uitbreiden van zones 30 en/of het herinrichten van het openbaar domein langsheen de schoolroutes.

Het verder ontwikkelen van een databank die inzicht geeft in de verschillende verkeerseducatieve acties en infrastructurele ingrepen in schoolomgevingen, zal een basis vormen om gerichtere acties mogelijk te maken. Hierbij is het belangrijk om ook de link te leggen naar onze partners op het gebied van verkeersveiligheid (de provincie Antwerpen, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, ...).

Dit verkeersveiligheidsplan biedt niet alleen een stand van zaken van de reeds ondernomen acties in het kader van verkeersveiligheid voor scholen en schoolgaande jeugd maar geeft ook een aanzet tot nog te ondernemen of nieuw op te starten acties. Het is dan ook aan de 'stuurgroep verkeersveiligheid en scholen' om deze acties onderling verder uit te werken in een plan van aanpak met inbegrip van timing en meetbare indicatoren. Hierbij spreekt het voor zich dat deze oefening kadert binnen het geheel van de 'Staten-Generaal van de verkeersveiligheid' (waar dit verkeersveiligheidsplan integraal onderdeel van uitmaakt).

Al de vernoemde acties uit dit verkeersveiligheidsplan mogen niet uitmonden in eenrichtingsverkeer. Als er initiatieven opgestart worden om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd in de stad Antwerpen te verbeteren, dan mag er van de scholen en de ouders verwacht worden dat ook zij hun steentje bijdragen. Zij hebben er immers alle belang bij hun leerlingen/kinderen verkeersopvoeding mee te geven. Want, ook al staat klantvriendelijkheid de groep Antwerpen na aan het hart, zonder engagement van de betrokken actoren is de return niet maximaal.

Colofon

Redactie: Sandy Ceulemans, Walter Dillen, Luc Claessens, Chris Pierloot, Barend De Reu, Geert Troucheau, Anja Van Stappershoef, Sammy Cappaert, Jan Arts

Met medewerking van de studiedienst stadsobservatie, de verkeerspolitie en de dienst mobiliteit.

Verantwoordelijk uitgever: Sandy Ceulemans, opdrachthouder Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen.

Wettelijk depotnummer: D/2010/0306/270

© copyright

Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd worden zonder toestemming van de uitgever en de rechthebbenden. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.

