

Witboek Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen



't Stad
is van
iedereen.



Politie

Lokale Politie Antwerpen

Colofon

Grafische vormgeving | grafisch centrum stad Antwerpen

Verantwoordelijke uitgever | Ils Neuts, Kipdorp 48, 2000 Antwerpen

Wettelijk depotnummer | D/2008/0306/132

■ Inhoud

De eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen	3
Engagementen en projecten voor een verkeersveilige stad 2007-2012	7
Veilig en Vlot Stappen in 't Stad	
A. Overzicht van de engagementen en projecten	8
B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?	11
C. Detail van de engagementen en projecten	12
Veilig en Vlot Fietsen in 't Stad	
A. Overzicht van de engagementen en projecten	20
B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?	24
C. Detail van de engagementen en projecten	25
Veilig en Vlot met het Openbaar Vervoer in 't Stad	
A. Overzicht van de engagementen en projecten	34
B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?	38
C. Detail van de engagementen en projecten	39
Veilig en Vlot met het privaat vervoer in 't Stad	
A. Overzicht van de engagementen en projecten	47
B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?	51
C. Detail van de engagementen en projecten	52
Nawoord	58
Begrippenapparaat.....	60

■ De Stad organiseert zijn eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

De eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen

Het eerste “Witboek van de verkeersveiligheid” van de stad Antwerpen is de weergave van de eerste Antwerpse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid. Die vond plaats op 10 april 2008. Het Witboek bevat de engagementen en de projecten van het Antwerpse stadsbestuur om het verkeer op zijn grondgebied de komende jaren veiliger te maken.

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen

Aan het brede middenveld vroegen we om tijdens de Staten-Generaal samen met stad en districten na te denken over de verkeersveilige stad die Antwerpen wil worden. Wij verwelkomden experts van gevestigde belangengroepen en partnerorganisaties. Ervaringsdeskundigen namen deel aan de debatten. Er waren ook minder voor de hand liggende partners aanwezig, zoals de vertegenwoordigers van de verschillende nutsbedrijven die in onze stad actief zijn. Dat allen zo enthousiast op onze vraag tot overleg zijn ingegaan, beschouwen we als het bewijs dat ook zij ervan overtuigd zijn dat we alleen met een integrale aanpak resultaten kunnen boeken.

Van stadszijde verbinden we ons ertoe de zaken gecoördineerd aan te pakken. Zo is het geen toeval dat onder de uitnodiging voor de Staten-Generaal de handtekening van drie leden van het schepencollege stond: van de schepen voor stadsontwikkeling en mobiliteit, de schepen voor openbare werken en van de burgemeester als verantwoordelijke voor verkeersveiligheid. Het illustreert dat het stadsbestuur werk wil maken van veilig verkeer in een leefbare stad. Daarom ook speelden de negen districten een prominente rol tijdens de Staten-Generaal. Zij zijn onmisbare partners op het terrein.

Uit de cijfers gepresenteerd op de Staten-Generaal blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers in Antwerpen afneemt. Maar het aantal zwaargewonden en doden blijft nog veel te hoog, vooral bij de zwakke weggebruikers. Bovendien draait verkeersveiligheid niet om statistieken. Het gaat over mensen. Elk slachtoffer is een kind van iemand. Het is een partner, een ouder, een familielid, een vriend of een vriendin, een buur of een collega. Precies daarom maakt het stadsbestuur de komende jaren van veilig verkeer een belangrijk thema. Uiteraard vertrekken we niet van nul. In de loop van de jaren verwierf, bijvoorbeeld, de Antwerpse politie een reputatie inzake verkeersveiligheid. Maar we mogen en willen verkeersveiligheid niet verengen tot kundig politiewerk. Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. Voor het bestuur, voor de verkeerspolitie, voor de partners en experts op de Staten-Generaal (Vlaanderen, provincie, districten, buurgemeenten, spoorwegen, De Lijn, Fietzersbond, Voetgangersbeweging, Ouders van verongelukte kinderen, middenstand, ...), voor de bewoners en bezoekers van onze stad.

Waarom een Witboek?

De stad vertrekt bij haar beleid van het Stop-principe*. Antwerpen geeft - in die volgorde - prioriteit aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat (auto-)vervoer. De indeling van dit Witboek volgt deze keuze. In elk hoofdstuk staan we telkens stil bij de verbeteringen van de infrastructuur, bij gedragsverandering, bij handhaving en bij het engagement dat we vragen van de bewoners en bezoekers van Antwerpen.

We beseffen dat deze opsplitsing in stappers, trappers, openbaar vervoer en privaat vervoer wat kunstmatig is. Al was het maar omdat één bewoner of bezoeker van Antwerpen in vele gevallen én stapper én fietser én gebruiker van het openbaar vervoer én automobilist is. Bovendien delen stappers, fietsers, openbaar vervoer en automobilist samen het openbaar domein. Ze komen elkaar permanent tegen. Toch maken we deze kunstmatige opdeling omdat die ons toelaat om het beleid beter te plannen, uit te voeren en bij te sturen en dus om sneller meer vooruitgang te boeken.

Omdat we beseffen dat deze aanpak ook het risico inhoudt dat we precies het tegenovergestelde bereiken van een geïntegreerde aanpak, start het stadsbestuur met een werkgroep verkeersveiligheid op het niveau van het schepencollege en gaan we in permanent overleg met de districten en de andere deelnemers aan de Staten-Generaal. Zo willen we de uitvoering van het Witboek bewaken. Het Witboek is niet alleen een instrument voor het college en de partners van de Staten-Generaal. Het dient ook als basis voor verder participatief overleg op wijkfora en andere activiteiten van het stedelijke wijkoverleg van stad en districten.

Enkele aanbevelingen van de Staten-Generaal

Tijdens de Staten-Generaal vroegen we expliciet naar de aanbevelingen van de deelnemers. Zij gaven aan welke projecten de stad, of een hogere overheid, prioritair moet aanpakken.

De deelnemers aan de Staten-Generaal beklemtoonden bij herhaling het belang van de leesbaarheid van het openbaar domein. Het openbaar domein moet zo ingericht worden dat elke verkeersdeelnemer op natuurlijke wijze terecht komt op 'zijn' plaats en zich comfortabel kan bewegen. Daaraan werken, is in eerste instantie een opdracht van stad en districten. Een belangrijke maatregel die kan bijdragen tot een grotere leesbaarheid van het openbaar domein, is de invoering van de zone 30 in elke districtskern, in het volledige gebied binnen de Leien en in woonstraten. Tegen het najaar van 2009 willen we het aantal zones 30 gevoelig uitbreiden en willen we met ingrepen in de infrastructuur, met zachte maatregelen en met handhaving dat snelheidsregime afdwingen.

* Zie begrippenapparaat

Niet alleen in de zone 30 maar bij de (her)aanleg van het gehele openbaar domein (pleinen, woonstraten, winkelstraten, schoolomgevingen,...) zijn voor de stad de veiligheid en het van de voetgangers de norm, met extra aandacht voor personen met een handicap. Dat staat zo in het bestuursakkoord en werd nog eens uitdrukkelijk gevraagd door de Staten-Generaal. Hetzelfde geldt voor de fietspaden. Als we verplaatsingen met de fiets willen stimuleren, moeten we als stad meer fietsenstallingen in woonwijken voorzien. We willen ook we het fietsen in parken toelaten. Dat Antwerpen tegen eind 2012 honderd kilometer nieuwe fietspaden wil aanleggen, werd op applaus onthaald. Maar de deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen ook uitdrukkelijk om te beginnen met de aanleg van de ontbrekende schakels van de belangrijke fietsparcours en om de bestaande fietspaden te onderhouden. Het is slechts een greep uit de vele interessante aanbevelingen die deze Staten-Generaal maakte aan stad en districten.

Maar de stad heeft niet alle touwtjes in handen. Voor een aantal ingrepen zijn we afhankelijk van anderen. De voorrang die de tram heeft op de voetganger, is voor veel verkeersdeelnemers onduidelijk en leidt tot gevaarlijke situaties. We wisten het helaas al na enkele recente slechte ervaringen in de stad. Het kwam opnieuw uitvoerig ter sprake tijdens de Staten-Generaal. In het volle besef dat er in deze geen eenvoudige oplossingen bestaan, vraagt het stadsbestuur toch aan de Vlaamse en federale overheid om het debat over de voorrang van de trams ten opzichte van voetgangers te openen en zich daarbij te laten inspireren door de roep om een betere leesbaarheid van het openbaar domein, die in onze Staten-Generaal algemeen weerklonk.



Guy Lauwers
schepen van openbare werken



Ludo Van Campenhout
schepen van mobiliteit



Patrick Janssens
burgemeester



Engagementen en projecten
voor een verkeersveilige stad
2007-2012

■ Veilig en Vlot Stappen in 't Stad

A. Overzicht van de engagementen en projecten voor stappers

Na overleg met de deelnemers van de Staten-Generaal, weerhoudt het stadsbestuur verschillende projecten en engagementen die ze voor stappers wil realiseren op het vlak van infrastructuur, opvoeding en gedragsverandering, handhaving en engagement.

Infrastructuur (Engineering)*

- **Bij (her)aanleg is de voetganger de norm**
We willen méér plaats geven aan stappers en willen dat die plaatsen op maat van stappers zijn en obstakelvrij.
- **Een eenvoudig en duidelijk leesbaar openbaar domein**
We inventariseren de stappersstromen en bewegwijzeren het parcours. We maken stoepen breder aan de hoeken en beveiligen oversteekplaatsen beter.
- **Aanpak zwarte* en gevaarlijke* punten samen met het district**
Door ingrepen aan het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen en verminderen het (subjectief) onveiligheidsgevoel.
- **Veilige werven voor de voetganger**
Elke werf - groot of klein, aan het openbaar domein en gebouwen - houdt rekening met de veiligheid en het comfort van de voetgangers.
- **Duidelijkheid over de relatie tussen voetganger en tram**
Er moet duidelijkheid komen over wie er wanneer voorrang heeft op welke plaats: ofwel de tram, ofwel de voetganger.
- **Ook op de verkeerslichtenregeling is het Stop-principe van toepassing**
We willen een conflictvrije oplossing voor verkeerslichten, op maat van de voetganger.
- **Verkeersveilige schoolomgeving**
We blijven als stedelijke overheid de regie voeren om elke schoolomgeving zo veilig mogelijk te maken.

* Zie begrippenapparaat

Opvoeding en gedragsverandering (Education)*

- **Met de allerkleinsten veilig op stap**
We doen een gevarieerd en praktijkgericht vormingsaanbod aan de kinderen uit het Antwerpse basisonderwijs.
- **Opmaak bedrijfsvervoerplan**
We stimuleren ‘te voet naar het werk’

Handhaving (Enforcement)*

- **Obstakelvrije voetpaden**
We zien erop toe dat op zijn trottoir de doorgang en het comfort van de stapper prioritair is en blijft.
- **Voetgangers krijgen écht voorrang op het zebrapad**
We controleren actief of de voorrang van voetgangers gerespecteerd wordt.
- **Ook voetgangers respecteren de regels**
We controleren actief of de voetgangers het rode licht respecteren.

Engagement*

- **Hoffelijke stappers**
We willen dat de voetganger niet alleen respect heeft voor de verkeersregels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
- **Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers**
We zetten een verkeerscampagne op, ook op maat van de stappende bewoners en bezoekers.
- **Zorg voor slachtoffers**
We verbinden ons er toe, om meer, beter en bewuster om te gaan met slachtoffers van het verkeer.

* Zie begrippenapparaat



B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?

De stad legde een lijst met projecten en engagementen ten voordele van stappers voor aan alle deelnemers van de Staten-Generaal en vroeg hen welk project prioritair door de stad of door een andere overheid aangepakt moet worden.

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgend engagement van de hogere overheid:

- meer duidelijkheid over de relatie voetganger – tram

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de stad:

- bij heraanleg is de voetganger de norm
- meer obstakelvrije, toegankelijke en comfortabele voetpaden

C. Detail van de engagementen en projecten voor stappers

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. De stad wil de verschillende projecten en engagementen voor stappers samen met haar partners gestalte geven.

1. Infrastructuur (Engineering)

Bij (her)aanleg is de voetganger de norm

Doelstelling	Een aangename en veilige wandelstad: wat goed is voor de voetganger is ook goed voor andere verkeersdeelnemers. We willen de stoepen obstakelvrij en breder aan de hoeken, we willen rechte looplijnen en een signalisatieplan met markeringen en bewegwijzering voor voetgangers maken. Voetgangers moeten, door de aanleg van het openbaar domein, op de meest logische wijze de meest veilige plek vinden en innemen.
Aanpak	We maken een draaiboek 'Ontwerp' waarin de principes van de stad in verband met het openbaar domein zijn opgenomen. Door deze principes consequent toe te passen, verhoogt de toegankelijkheid, leesbaarheid en verkeersveiligheid van het openbaar domein. Afwijkingen moeten grondig gemotiveerd worden.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – alle andere bedrijfseenheden van de stad – Lokale Politie Antwerpen – Voetgangersbeweging

Een eenvoudig en duidelijk leesbaar openbaar domein

Doelstelling	Het openbaar domein wordt zo ingericht dat stappers op natuurlijke wijze terechtkomen op 'hun' plaats binnen het openbaar domein en er zich comfortabel kunnen bewegen.
Aanpak	We inventariseren de stappersstromen en houden daarbij rekening met de parkeergarages en de afstaphaltes van het openbaar vervoer. We voorzien wegwijzers, markeringen en klein ondersteunend materieel (secondentellers aan oversteekplaatsen, blindentegels, rateltickers, ...) om het stappersparcours toegankelijk, veilig en vlot te maken.
Partners	bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – Toerisme Vlaanderen – Voetgangersbeweging – Gapa – De Lijn – Vlaanderen

Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district

Doelstelling	Door ingrepen op het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen.
Aanpak	De Verkeerspolitie maakt jaarlijks een audit voor elk district met een aanduiding van de zwarte en gevaarlijke punten. Op basis daarvan maakt de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling ontwerpen en een raming van de kosten van heraanleg. Het district voert, met behulp van de stad, de heraanleg uit. De politie zorgt na de heraanleg van het openbaar domein voor de handhaving.
Partners	Districten – Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling

Veilige werven voor de voetganger

Doelstelling	Ook als er gewerkt wordt, willen we een openbaar domein dat veilig en vlot toegankelijk blijft voor de voetganger. Het draaiboek 'Minder hinder' geeft een overzicht van de maatregelen die we particulieren of bedrijven zullen laten nemen om de hinder bij werken aan, langsheen en op het openbaar domein, tot een minimum te beperken. Hierin vormt het Stop-principe de belangrijkste leidraad. Een retributiereglement maakt de veiligheid bij werven afdwingbaar en een snelle interventieploeg komt bij nalatigheid tussen.
Aanpak	Opmaak van een draaiboek 'Minder hinder' dat een overzicht geeft van de maatregelen die de stad, nutsbedrijven maar ook particulieren of bedrijven moeten nemen indien ze bouwen, verbouwen of werken uitvoeren op of naast het openbaar domein. Opmaak van een retributiereglement, en opmaak van een draaiboek 'Uitvoering' waarin standaardregels worden opgenomen die rekening houden met minder hinder, kwaliteitsvolle uitvoering met beperkte kosten, grote duurzaamheid en minimaal onderhoud. Deze standaard gebruiksnormen worden als randvoorwaarden vertaald in de bestekken en reglementen voor werken op het openbaar domein. Controles hierop gebeuren door de Lokale Politie Antwerpen en indien nodig kan de snelle interventieploeg van de stad Antwerpen maatregelen treffen en de interventiekosten terugvorderen.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – nutsbedrijven – aannemersfederatie – Vlaanderen – bedrijfseenheid Financiën

Duidelijkheid over de relatie tussen voetganger en tram

Doelstelling	Er moet juridische én feitelijke duidelijkheid komen over wie voorrang heeft op welke plek.
Aanpak	Op een hoger bestuursniveau willen we dat dit hiaat in de wetgeving aangekaart wordt en dat het debat over oversteekplaatsen op de trambanen gevoed wordt.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen – federale overheid – Voetgangersbeweging – De Lijn

Ook op verkeerslichten is het Stop-principe van toepassing

Doelstelling	Verkeerslichten beveiligen een kruispunt én regelen de doorstroming. Daarbij is niet langer enkel het gemotoriseerd verkeer maatgevend, ook de zwakke weggebruikers moeten in één beweging vlot en veilig het kruispunt kunnen oversteken.
Aanpak	Screening van de lichtencyclus en aanpassing, in het bijzonder op de voetgangersintensieve assen.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen (Vlaams verkeerscentrum)

Verkeersveilige schoolomgeving

Doelstelling	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.
Aanpak	De stad ontvangt de vragen over een veiligere schoolomgeving, coördineert en brengt partners samen, stelt een administratief dossier op, wint advies in bij de verschillende diensten en geeft een stand van zaken aan de school.
Partners	bedrijfseenheid Lerende Stad – districten – Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Gapa – Vlaanderen

2. Opvoeding en gedragsverandering (Education)

Met de allerkleinsten veilig op stap - stappersbrevet

Doelstelling	De brevettenreeks leert stappertjes hoe ze zich veilig op het openbaar domein kunnen verplaatsen.
Aanpak	Kleuters en kinderen van het lager onderwijs worden in klasverband begeleid in hun eerste stapjes – ook in het verkeer – van meestapper tot superstapper.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad – Provinciale Verkeerstuin

Met de allerkleinsten veilig op stap – klaar-over (gemachtigd opzichter)

Doelstelling	Kinderen veilig laten oversteken in de schoolomgeving.
Aanpak	Leerkrachten, ouders, grootouders en burens van de school worden aangemoedigd om zich als klaar-over (gemachtigd opzichter) van een school te engageren. Ze worden deskundig opgeleid door de Lokale Politie Antwerpen en krijgen een uitrusting van de stad.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad – scholen

Bedrijfsvervoerplan met verkeersbeleid

Doelstelling	Voor het woon-werkverkeer willen we een verschuiving naar andere vervoersmiddelen dan de auto. Een bedrijfsvervoersplan brengt de alternatieven in kaart en moedigt aan. Naast openbaar vervoer en de fiets, is ook het stappen belangrijk: van en naar de halte van het openbaar vervoer, van en naar de park & ride, ...
Aanpak	Stimuleren van verplaatsingen te voet, want we willen dat meer werkende mensen te voet naar het werk komen. Dat geldt ook voor dienstverplaatsingen.
Partners	bedrijfseenheid Personeelmanagement – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen

3. Handhaving (Enforcement)

Obstakelvrije voetpaden

Doelstelling	De doorgang op stoepen is vrij van (on)vergunde terrassen, stoelen, uitstallingen, reclameborden, onverzorgde werven en andere ontoelaatbare obstakels. De inname van het openbaar domein moet daarom in tijd en ruimte beperkt worden en voortdurend gecontroleerd en opgevolgd.
Aanpak	De politie en het ééngemaakt toezicht van de stad controleren of stoepen obstakelvrij zijn. De stad overweegt een retributiereglement waarbij de inname van het openbaar domein vergoed wordt. Hoe langer de inname, hoe hoger het factuur.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Integrale Veiligheid – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – bedrijfseenheid Financiën

Voetgangers krijgen écht voorrang op het zebrapad

Doelstelling	Veilig stappen in de stad.
Aanpak	De effectieve voorrang van voetgangers op zebrapaden controleren. Door het stads- en politiepersoneel te sensibiliseren om tijdens hun diensturen in de mate van het mogelijke hun verplaatsingen te voet te maken, zullen zij gemotiveerder zijn deze gedragsregels te laten naleven.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – parket – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Voetgangers respecteren de regels

Doelstelling	Niemand creëert onveilige situaties in het verkeer.
Aanpak	De politie controleert actief of de voetgangers het rode licht respecteren.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – parket

4. Engagement

Hoffelijke stappers

Doelstelling	We willen dat de voetganger niet alleen respect heeft voor de regels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
Aanpak	We vragen een actieve inspanning van de bewoners en bezoekers van Antwerpen door hen rechtstreeks aan te spreken op hun gedrag.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers

Doelstelling	Een bewustmaking over verkeersveiligheid volgens het Stop-principe.
Aanpak	Campagnes met mogelijks gadgets
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Zorg voor slachtoffers

Doelstelling	Slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren.
Aanpak	We zetten de richtlijnen van de ‘Staten-Generaal voor de verkeersslachtoffers 2007’ in de praktijk om. We maken samen met de Ouders van verongelukte kinderen en met Zebra mensen meer bewust van de noodzaak van verkeersveiligheid.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – Slachtofferhulp – parket – Ouders van verongelukte kinderen – Zebra



■ Veilig en Vlot Fietsen in 't Stad

A. Overzicht van de engagementen en projecten voor trappers

Na overleg met de deelnemers van de Staten-Generaal, weerhoudt het stadsbestuur verschillende projecten en engagementen die ze voor trappers wil realiseren op het vlak van infrastructuur, opvoeding en gedragsverandering, handhaving en engagement.

Infrastructuur (Engineering)

- **Honderd kilometer fietspaden aanleggen, te beginnen met de ontbrekende schakels**
Samen met de districten leggen we tegen 2012 honderd kilometer kwalitatieve en veilige fietspaden aan.
- **Fietsen door de parken**
Vanaf de zomer 2008 kan er op de paden van de parken gefietst worden.
- **Fietsen op pleinen**
We willen richtlijnen opmaken over het 'gedeelde ruimte' principe ('shared place principle'): fietsen mag, maar de voetganger is maatgevend.
- **Onderhoud van fietspaden**
We onderhouden de bestaande fietspaden, herstellen putten, verwijderen bladeren en strooien zout bij sneeuw en ijzel.
- **Meer parkeergelegenheid voor fietsers**
We creëren (overdekte) parkeergelegenheid voor fietsers bij haltes van het openbaar vervoer en grote publiekstrekkers én waar ze gewenst zijn, ook op plaatsen van vertrek. Het fietsparcours door de stad wordt veilig en vlot bewegevrijerd.
- **Veilige werven voor de fietser**
Elke werf - groot of klein, aan het openbaar domein en gebouwen - houdt rekening met de veiligheid en het comfort van de fietsers.
- **Ook op verkeerslichten is het Stop-principe van toepassing**
We willen een conflictvrije oplossing voor verkeerslichten, op maat van de voetganger.

- **Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district**
Door ingrepen aan het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen. Bij heraanleg van kruispunten houden we rekening met een zichtbare en veilige opstelling van fietsers op de rijweg en aan de (fiets)oversteekplaatsen.
- **Een eenvormig en duidelijk leesbaar openbaar domein**
We maken een catalogus van eenduidige en fietsvriendelijke ontwerpvoorstellen.

Opvoeding en gedragsverandering (Education)

- **Zones voor fietsopleiding**
We voorzien plaatsen, ook in parken, waar beginnende trappers hun behendigheid op de fiets kunnen trainen.
- **Méér mensen op de fiets**
We verhogen het aanbod van fietsen voor mensen die zelf geen fiets hebben.
- **Werk- en schoolroutekaart**
We willen het fietsgebruik in Antwerpen stimuleren door het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer in kaart te brengen samen met de partners.
- **Fietspooling van en naar de school**
We willen dat onze kinderen gezamenlijk en onder begeleiding naar school fietsen.
- **Iedereen veilig op de fiets**
We doen een gevarieerd en praktisch vormingsaanbod aan Antwerpse kinderen en volwassenen. We stippelen verkeerseducatieve routes uit met speciaal aangebrachte bewegwijzering.
- **Opmaak bedrijfsvervoerplan**
De stad geeft het goede voorbeeld aan andere werkgevers door haar eigen werknemers te stimuleren de fiets bij woon-werkverkeer te gebruiken.

Handhaving (Enforcement)

- **Elke fiets in orde**
We organiseren preventieve fietskeuringen in scholen en elders in de stad. Het regelmatig onderhouden van een fiets, verkleint het risico op verkeersongevallen.
- **Verplichte verkeersklas voor jonge bromfietzers**
Jonge verkeersovertreders moeten in Antwerpen verplicht een verkeersklas volgen.
- **Fietzers respecteren de regels**
We controleren actief of de fietsers de verkeersreglementen respecteren.

Engagement

- **Hoffelijke trappers**
We willen dat de fietser niet alleen respect heeft voor de regels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
- **Langlopende verkeerscampagne**
We zetten een verkeerscampagne op, ook op maat van de fietsende bewoners en bezoekers.
- **Zorg voor slachtoffers**
We verbinden ons er toe om meer, beter en bewuster om te gaan met slachtoffers van het verkeer.



B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair?

De stad legde een lijst met projecten en engagementen ten voordele van trappers voor aan alle deelnemers van de Staten-Generaal en vroeg hen welk project prioritair door de stad of door een andere overheid aangepakt moet worden.

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de hogere overheid:

- met de fiets op de tram. Hoe kunnen voor lange afstanden de tram en de fiets compatibel zijn.
- Vlaanderen moet meer fietsinfrastructuur aanleggen. Bovenop Module 13, waarbij gemeenten op gewestwegen fietspaden aanleggen en (pre)financieren, is er ook Module 11: Vlaanderen kan en moet ook zelf fietspaden aanleggen. Deze werkwijze ontslaat Vlaanderen niet van zijn taak om in eigen infrastructuur te voorzien.

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de stad:

- eerst de ontbrekende schakels wegwerken in het fietspadennetwerk
- onderhoud van de bestaande fietspaden: niet alleen meer, maar ook betere fietspaden
- fietsen in parken uitwerken als onderdeel van het fijnmazig fietsroutenetwerk

C. Detail van de engagementen en projecten voor trappers

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. De stad wil de verschillende projecten en engagementen voor trappers samen met haar partners gestalte geven.

1. Infrastructuur (Engineering)

Honderd kilometer fietspaden aanleggen, te beginnen met de ontbrekende schakels

Doelstelling	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.
Aanpak	Samen met de districten leggen we honderd kilometer kwalitatieve en veilige fietspaden aan, te beginnen met de ontbrekende schakels. De stad zal de districten stimuleren om fietspaden aan te leggen door alle subsidies te benutten. De stad zal de helft van de aanleg betalen uit het Districtsontwikkelingsfonds (DOF).
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – Vlaanderen – provincie – Bam

Fietsen door de parken

Doelstelling	Vanaf de zomer van 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.
Aanpak	We passen de stedelijke reglementering aan en verbeteren de bewegwijzering en de verkeersborden aan de parken.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – bedrijfseenheid Stads- en Buurtonderhoud – Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Integrale Veiligheid – Gapa

Fietsen op pleinen

Doelstelling	De fietser kan op pleinen zijn route vervolgen: hij zal de ruimte delen met de voetganger, die wel hoofdgebruiker en dus maatgevend blijft. Dit ‘gedeelde ruimte principe’ sluit dus aparte fietsvoorzieningen op pleinen uit.
Aanpak	Omdat er geen aparte voorzieningen zijn voor fietsers op een plein, bevindt de fietser zich in het voetgangersgebied. We passen de stedelijke reglementering aan en voorzien de correcte verkeersborden.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen

Meer parkeergelegenheid voor fietsers

Doelstelling	Een fietsvriendelijke stad voorziet niet enkel in fietspaden. Het veilig en ordentelijk stallen van de fiets bij vertrekpunt én bestemming zijn even belangrijk. Fietsenstallingen moeten dus mogelijk zijn in of nabij de woning, bij grote publiekstrekkers, openbare gebouwen, centrumgebieden en aan haltes van openbaar vervoer.
Aanpak	We voorzien in meer parkeergelegenheid voor fietsers - overdekt, ondergronds of in open lucht - op grote knooppunten en aan de belangrijkste attractiepolen, in lege winkelpanden, op parkeerplaatsen en we creëren ‘park & bike’ plaatsen. Via de bouwcode wordt bij grotere bouwprojecten voorzien in fietsenstallingen. We voorzien in wegwijzers en klein ondersteunend materieel om het parcours voor trappers toegankelijk, veilig en vlot te maken.
Partners	Districten – Gapa – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen

Veilige werven voor fietsers

Doelstelling	Ook bij werken is het openbaar domein veilig en vlot toegankelijk voor de fietser. Het draaiboek ‘Minder hinder’ geeft een overzicht van de maatregelen die de stad, particulieren of bedrijven moeten nemen om de hinder bij werken op het openbaar domein tot een minimum te beperken. Hierin vormt het Stop-principe de leidraad. Een retributiereglement maakt de veiligheid bij werven afdwingbaar en een snelle interventieploeg komt bij nalatigheid tussen.
--------------	---

Aanpak	Opmaak van een draaiboek 'Minder hinder'. Dat geeft een overzicht van de maatregelen die de stad, nutsbedrijven maar ook particulieren of bedrijven moeten nemen wanneer ze bouwen, verbouwen of werken uitvoeren op het openbaar domein. Opmaak van een retributiereglement, en opmaak van een draaiboek 'Uitvoering' waarin regels worden opgenomen die rekening houden met minder hinder, kwaliteitsvolle uitvoering met beperkte kosten, grote duurzaamheid en minimaal onderhoud. Deze standaard gebruiksnormen worden als randvoorwaarden vertaald in de bestekken en reglementen voor werken op het openbaar domein. Controles gebeuren door de Lokale Politie Antwerpen en indien nodig kan de snelle interventieploeg maatregelen treffen en de interventiekosten terugvorderen.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – nutsbedrijven – aannemersfederatie – Vlaanderen – bedrijfseenheid Financiën

Ook op verkeerslichten is het Stop-principe van toepassing

Doelstelling	Verkeerslichten beveiligen een kruispunt én regelen de doorstroming. Daarbij is niet langer het gemotoriseerd verkeer maatgevend. Ook zwakke weggebruikers moeten in één beweging vlot en veilig het kruispunt kunnen oversteken.
Aanpak	Screening van de lichtencyclus en aanpassing, in het bijzonder op de fietsintensieve assen.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen (Vlaams verkeerscentrum)

Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district

Doelstelling	Door ingrepen op het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen.
Aanpak	De lokale verkeerspolitie maakt jaarlijks voor elk district een audit met de zwarte en gevaarlijke punten. Op basis daarvan maakt de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling ontwerpen en een raming van de kosten van heraanleg. Het district voert de heraanleg uit. De politie zorgt na de heraanleg van het openbaar domein voor de handhaving.
Partners	Districten – Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling

Een eenvormig en duidelijk leesbaar openbaar domein

Doelstelling	Het openbaar domein wordt zo ingericht dat trappers op natuurlijke wijze terechtkomen op 'hun' plaats in het openbaar domein en zich er comfortabel kunnen voortbewegen.
Aanpak	We inventariseren de functionele en recreatieve fietserstromen in de stad, we zoeken naar de ideale manier om te meten hoeveel fietsers gebruik maken van delen van het openbaar domein en we stellen een catalogus op van eenduidige en fietsvriendelijke ontwerpvoorstellen. We maken een draaiboek 'Ontwerp' met de principes voor het openbaar domein. Door deze principes consequent toe te passen, verhoogt de toegankelijkheid, leesbaarheid en verkeersveiligheid van het openbaar domein. Afwijkingen moeten grondig gemotiveerd worden.
Partners:	Districten – alle bedrijfseenheden van de stad – Lokale Politie Antwerpen – Fietzersbond

2. Opvoeding en gedragsverandering (Education)

Zones voor fietsopleiding in de stad

Doelstelling	We willen iedereen - ook volwassenen - de kans geven om te leren fietsen op speciaal daarvoor ingerichte en uitgeruste plaatsen.
Aanpak	We voorzien plaatsen, ook in parken, waar beginnende trappers hun behendigheid op de fiets kunnen trainen. We stellen voor 1 week een reizende fietsvaardigheidspiste mét bijhorende fietsen ter beschikking.
Partners:	Bedrijfseenheid Lerende Stad – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – bedrijfseenheid Stads- en Buurtonderhoud – vzw Werk en Economie – Lokale Politie Antwerpen – scholen

Méér mensen op de fiets

Doelstelling	We verhogen het aanbod aan fietsen voor mensen die zelf geen fiets hebben (studenten, bezoekers, ...) en dat zowel voor woon-werkverkeer als voor dienstverplaatsingen.
Aanpak	We onderzoeken de mogelijkheid om meer mensen de kans te geven een fiets te ontlenen. De Fietshaven is vandaag immers enkel op één plaats bereikbaar. We gaan na of we een vervangfiets kunnen aanbieden bij fietsdiefstal.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – vzw Werk en Economie - bedrijfseenheid Stadsontwikkeling - Gapa

Functionele werk- en schoolroutekaart

Doelstelling	De fiets als alternatief aanprijzen door fietsveilige en fietsvriendelijke routes in kaart te brengen. Op deze kaart moeten ook de grote fietsenstallingen worden gezet.
Aanpak	We maken duidelijke routekaarten voor woon-werkverkeer. Voor woon-schoolverkeer is een andere kaart te overwegen. De schoolroutekaart van het district Ekeren kan hierbij als voorbeeld dienen.
Partners	Districten – Fietzersbond – Gapa – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie – scholen – provincie

Fietspooling van en naar de school

Doelstelling	Kinderen kunnen gezamenlijk en onder begeleiding van en naar de school fietsen.
Aanpak	Samen met scholen en ouders werken we een aanbod aan fietspooling uit op de hoofdroutes van en naar de school.
Partners	Bedrijfseenheid Lerende Stad – Lokale Politie Antwerpen – scholen

Iedereen veilig op de fiets: fietsbrevetten

Doelstelling	Fietsers leren hoe ze zich veilig op het openbaar domein verplaatsen en kunnen daar een brevet voor krijgen.
Aanpak	Kinderen van het lager onderwijs worden per klas begeleid om superfietzers te worden – ook in echte verkeerssituaties.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad – Provinciale Verkeerstuin – Vlaanderen

Iedereen veilig op de fiets: verkeerseducatieve routes

Doelstelling	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.
Aanpak	Een verkeerseducatieve route uitbouwen per district. Het district Ekeren kan hierbij als voorbeeld dienen.
Partners	Districten – Lokale Politie Antwerpen – Algemeen Onderwijsbeleid Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaamse Stichting Verkeerskunde – scholen

Bedrijfsvervoerplan

Doelstelling	Voor het woon-werkverkeer willen we een verschuiving naar andere vervoersmiddelen dan de auto. Een bedrijfsvervoersplan brengt de alternatieven in kaart en moedigt aan. Naast openbaar vervoer en stappen, is ook het trappen belangrijk: van en naar de halte van het openbaar vervoer, van en naar de park & ride, ...
--------------	---

Aanpak	Bevorderen van verplaatsingen met de fiets, want we willen dat meer werkende mensen met de fiets naar het werk komen. We stimuleren de fiets ook voor dienstverplaatsingen. Daarbij geeft de stad het goede voorbeeld (dienstfietsen, fietsvergoeding, fietsenstallingen, ...) en vraagt ze andere werkgevers hetzelfde te doen.
Partners	bedrijfseenheid Personeelsmanagement – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen

3. Handhaving (Enforcement)

Elke fiets in orde

Doelstelling	Enkel veilige fietsen garanderen een veilige verkeersdeelname.
Aanpak	We organiseren preventieve fietskeuringen in scholen, en elders in de stad.
Partners	Bedrijfseenheid Lerende Stad – Lokale Politie Antwerpen – scholen – Fietzersbond.

Verplichte verkeersklas voor jonge bromfietzers

Doelstelling:	We willen jonge overtreeders bewust maken van fout gedrag met een bromfiets.
Aanpak:	Er wordt een repressief beleid gevoerd tegen opgedreven bromfietsen: deze bromfiets wordt voor 30 dagen in beslag genomen en de jonge overtreder wordt verplicht een verkeersklas te volgen.
Partners:	Lokale Politie Antwerpen – parket

Fietzers respecteren de regels

Doelstelling	Trappers brengen zichzelf in gevaar wanneer zij de verkeersregels niet respecteren.
Aanpak	Controles op het respecteren van de verkeersregels door de Lokale Politie Antwerpen.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – parket

4. Engagement

Hoffelijke trappers

Doelstelling	We willen dat de fietser niet alleen respect heeft voor de verkeersregels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
Aanpak	We spreken bewoners en bezoekers van Antwerpen rechtstreeks aan op hun gedrag.
Partners	Bedrijfseenheid Marketing en Communicatie.

Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers

Doelstelling	De bewustmaking over verkeersveiligheid voor fietsers willen we verhogen.
Aanpak	Campagnes met mogelijks gadgets (hesjes, fietshelmen, ...)
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Zorg voor slachtoffers

Doelstelling	Slachtofferhulp bij verkeersongevallen verder professionaliseren.
Aanpak	We zetten de richtlijnen van de ‘Staten-Generaal voor de verkeersslachtoffers 2007’ in de praktijk om. We maken samen met de Ouders van verongelukte kinderen en met Zebra mensen meer bewust van de noodzaak van verkeersveiligheid.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – Slachtofferhulp – parket – Ouders van verongelukte kinderen – Zebra



1 Eksterlaar
Melkmarkt

Laat gratis je foto nemen. Bel 03 22 11 333 of bezoek www.antwerpen.be

Zot van



■ Veilig en Vlot met het Openbaar Vervoer in 't Stad

A. Overzicht van de engagementen en projecten voor het openbaar vervoer

Na overleg met de deelnemers van de Staten-Generaal, weerhoudt het stadsbestuur verschillende projecten en engagementen die ze voor het openbaar vervoer wil realiseren op het vlak van infrastructuur (Engineering), opvoeding en gedragsverandering (Education), handhaving (Enforcement), en engagement.

Infrastructuur (Engineering)

- **Veilige haltes voor op- en afstappen**
De toegankelijkheid maar ook de bereikbaarheid en veiligheid van de haltes moeten het gebruik van tram en bus aantrekkelijker maken.
- **Comfortabel en veilig wachten op vervoer**
Niet alleen voor openbaar vervoer, maar ook voor schoolbussen, taxi's en ander collectief vervoer moeten de wachtplaatsen veilig en comfortabel uitgerust zijn en veilig bereikbaar.
- **Onderzoek naar het gebruik van tram- en busbanen**
We willen bekijken of het mogelijk is om ook collectief vervoer, taxi's en schoolbussen gebruik te laten maken van (delen van) de vrije banen.
- **Minder snelheid – meer doorstroming**
Door infrastructurele ingrepen, zowel door de wegbeheerders als door De Lijn, willen we de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer verhogen. Door een geïntegreerde aansturing willen we de doorstroming ervan verbeteren.
- **Duidelijkheid over de relatie tussen voetganger en tram**
We willen duidelijkheid van de hogere overheid over wie wanneer voorrang heeft op welke plek: ofwel de tram, ofwel de voetganger.
- **Minder bussen in het stadscentrum ten voordele van de tram**
De tram is een voorspelbaar vervoermiddel dat ideaal is in het stadscentrum.

Opvoeding en gedragsverandering (Education)

- **Multimodaal vervoerplan voor evenementen**
We willen dat er bij grote of weerkende evenementen in de stad meer gebruik wordt gemaakt van de tram, de bus, de trein of van taxi's. Dat kan door combitickets als bindende voorwaarde op te leggen. Ook privé collectief vervoer kan een rol spelen bij evenementen.
- **Opmaak bedrijfsvervoerplan**
We stimuleren om de woon-werkverplaatsing met het openbaar vervoer te maken. Antwerpen wil een proefproject starten om het gebruik van dienstwagens bij de stad en haar dochters te verminderen.

Handhaving (Enforcement)

- **Snelheidscontrole op vrije banen**
Het openbaar vervoer op de vrije banen moet zich in Antwerpen aan de snelheidslimieten houden. De stad wil een charter afsluiten met De Lijn en de taxisector.
- **Optreden tegen foutparkeren op de halteplaatsen**
We willen niet dat door het asociaal gedrag van automobilisten het openbaar vervoer vertraging oploopt of gevaar oplevert voor op- en afstappende reizigers.

Engagement

- **Hoffelijke chauffeurs**
We willen dat de chauffeurs van het openbaar of collectief vervoer én de taxichauffeurs niet alleen respect hebben voor de regels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
- **Langlopende verkeerscampagne**
We zetten een verkeerscampagne op voor bewoners en bezoekers.
- **Zorg voor slachtoffers**
We verbinden ons ertoe om meer, beter en bewuster om te gaan met slachtoffers van het verkeer.



B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair

De stad legde een lijst met projecten en engagementen ten voordele van het openbaar vervoer voor aan alle deelnemers van de Staten-Generaal en vroeg hen welk project prioritair door de stad of door een andere overheid aangepakt moet worden.

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de hogere overheid:

- duidelijkheid over de relatie voetganger – tram
- aankaarten van het hiaat in de verkeerswetgeving wat controle op snelheidslimieten van spoorvoertuigen betreft

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de stad:

- duidelijkheid over de relatie voetganger – tram
- regie van het multimodaal vervoersplan voor evenementen

C. Detail van de engagementen en projecten voor het openbaar vervoer

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. De stad wil de verschillende projecten en engagementen voor het openbaar vervoer samen met haar partners gestalte geven.

1. Infrastructuur (Engineering)

Veilige haltes voor op- en afstappen

Doelstelling	Het openbaar vervoer wint aan belang als haar reizigers veilig en vlot de haltes kunnen bereiken. De halteplaatsen moeten aantrekkelijk zijn om op-, af- of over te stappen. Maar vooral willen we ongevallen vermijden en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle weggebruikers verhogen.
Aanpak	Na afloop van het onderzoek over verkeersveiligheid van het openbaar vervoer en de veiligheid bij haltes, willen we de infrastructuur verbeteren, samen met De Lijn en Vlaanderen.
Partners	De Lijn – Lokale Politie Antwerpen – Vlaams Verkeerscentrum – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – districten – Universiteit Gent.

Comfortabel en veilig wachten op collectief vervoer

Doelstelling	Niet alleen voor openbaar vervoer, maar ook voor schoolbussen, taxi's en ander collectief vervoer moeten de oversteekplaatsen en de wachtplaatsen veilig en comfortabel uitgerust zijn.
Aanpak	Inventaris van de op- en afstapplaatsen en hun omgeving. We maken een draaiboek 'Ontwerp' met de principes van de stad in verband met het openbaar domein. Door deze principes consequent toe te passen, verhoogt de toegankelijkheid, leesbaarheid en verkeersveiligheid van het openbaar domein. Afwijkingen moeten grondig gemotiveerd worden.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen – De Lijn – NMBS.

Onderzoek naar het gebruik van tram- en busbanen

Doelstelling	We willen bekijken of het mogelijk is om ook collectief vervoer, taxi's en schoolbussen gebruik te laten maken van welbepaalde vrije tram- en busbanen. Ook taxi's en collectief vervoer (schoolbussen, touringcars en bedrijfsvervoerbussen) zijn een alternatief in de verplaatsingsketen.
Aanpak	Onderzoek op welke assen er capaciteit over is en dus een ruimer aanbod mogelijk is voor het gebruik van vrije tram- en busbanen.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – De Lijn – Vlaanderen.

Minder snelheid – meer doorstroming

Doelstelling	Door infrastructurele ingrepen, zowel door de wegbeheerder (stad en Vlaanderen) als door De Lijn, willen we de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer verhogen. Door een geïntegreerde aansturing willen we de doorstroming ervan verbeteren.
Aanpak	We willen de intense samenwerking voortzetten tussen de wegbeheerders en De Lijn. We willen de verkeersregelininstallaties over het netwerk van de stad Antwerpen vernieuwen. We willen alle partners binnen één mobiliteits- of verkeerscentrum samenbrengen. We willen verder onderzoek naar een betere aansturing van de verkeerslichten. Ook willen we haltes voor of na de verkeerslichten inplannen in functie van een betere doorstroming. We willen onderzoeken of de ticketontwaardingsautomaten op het perron geplaatst kunnen worden of in het midden van het voertuig, zodat de tram of bus snel zijn weg verder kan zetten.
Partners	Districten – Vlaanderen – De Lijn – Lokale Politie Antwerpen – Vlaams Verkeerscentrum – NMBS.

Duidelijkheid over de relatie tussen voetganger en tram

Doelstelling	We willen juridische én feitelijke duidelijkheid over wie voorrang heeft op welke plaats.
Aanpak	Op een hoger bestuursniveau dit hiaat in de wetgeving aankaarten en het debat over oversteekplaatsen op trambanen voeden.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen – federale overheid – Voetgangersbeweging – De Lijn.

Minder bussen in het stadscentrum ten voordele van de tram

Doelstelling	Het openbaar vervoer wordt slachtoffer van zijn eigen succes. Als bus en tram elkaar hinderen, daalt de doorstroming en verlaagt de veiligheid. De stad wil daarom samen met De Lijn maximaal inzetten op de tram en het busaanbod in het centrum verminderen. Busreizigers kunnen op (randstedelijke) overstapplaatsen een tram nemen.
Aanpak	De traminfrastructuur verbeteren en vooral uitbreiden. Daarnaast een aantal buslijnen “vertrammen” en andere buslijnen ombuigen en afleiden naar overstappunten waar tramvervoer aanwezig is.
Partners	Districten – stad – De Lijn – Vlaanderen – Bam.

2. Opvoeding en gedragsverandering (Education)

Multimodaal vervoerplan voor evenementen

Doelstelling	Grote en kleine evenementen mogen niet langer alleen met de auto bereikbaar zijn. We willen een groot aandeel bezoekers alternatieven aanbieden. Het gebruik van tram en bus moet de norm worden.
Aanpak	Bezoekers systematisch informeren om andere vervoersmodi te gebruiken dan de auto om naar evenementen te komen. Daarom willen we samen met alle partners (Sportpaleis, Lotto Arena, Germinal-Beerschot, RAFC Antwerp, Bouwcentrum, eigen evenementen, ...) combitickets als bindende voorwaarde opleggen bij grootschalige evenementen. We willen een storingvrij evenementen(tram)net uitbouwen.
Partners	De Lijn – Lokale Politie Antwerpen – NMBS – Gapa – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling.

Bedrijfsvervoerplan

Doelstellingen	Voor het woon-werkverkeer willen we een verschuiving van andere vervoersmiddelen dan de auto. Een bedrijfsvervoersplan brengt de alternatieven in kaart en moedigt aan. Naast stappen en trappen, is ook het openbaar vervoer belangrijk.
Aanpak	We willen dat meer werkende mensen met het openbaar vervoer naar het werk komen – dat geldt ook voor dienstverplaatsingen.
Partners	De Lijn – bedrijfseenheid Personeelsmanagement – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – Antwerpse Provinciale Taxi Unie.

3. Handhaving (Enforcement)

Snelheidscontrole op vrije banen

Doelstelling	Gebruikers van De Lijn hebben een veilig en comfortabel gevoel. We willen conflicten tussen de zwakke weggebruiker en De Lijn vermijden.
Aanpak	Voertuigen van De Lijn houden zich aan de maximumsnelheden. De politie doet vaststellingen. Bij voortdurend misbruik volgt een tuchtverslag door inspecteurs van De Lijn of een proces-verbaal door de politie. We kaarten bij de hogere overheid het hiaat in de verkeerswetgeving aan wat betreft de controle op snelheidlimieten van spoorvoertuigen.
Partners	De Lijn – Lokale Politie Antwerpen – taxi's – parket.

Optreden tegen foutparkeren op de halteplaatsen

Doelstelling	We willen niet dat door het asociaal gedrag van automobilisten het openbaar vervoer vertraging oploopt of gevaar oplevert voor op- en afstappende reizigers. Het foutparkeren op haltes van het openbaar vervoer doet de doorstroming afnemen en dwingt de reizigers om (onveilig) op en af te stappen. Dat wil het stadsbestuur ontmoedigen en streng aanpakken.
Aanpak	De politie treedt op tegen foutparkeren op haltes.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – parket.

4. Engagement

Hoffelijke chauffeurs

Doelstelling	We willen dat chauffeurs niet alleen respect hebben voor verkeersreglementen, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
Aanpak	We spreken chauffeurs van het collectief en openbaar vervoer in Antwerpen rechtstreeks aan op hun gedrag.
Partners	Bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers

Doelstelling	Bewustmaking over verkeersveiligheid voor het openbaar vervoer.
Aanpak	Campagnes met mogelijks gadgets
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie.

Zorg voor slachtoffers

Doelstelling	Slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren.
Aanpak	We zetten de richtlijnen van de ‘Staten-Generaal voor de verkeersslachtoffers 2007’ in de praktijk om. We maken samen met de Ouders van verongelukte kinderen en met Zebra mensen meer bewust van de noodzaak van verkeersveiligheid.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – Slachtofferhulp – parket – Ouders van verongelukte kinderen – Zebra.





■ Veilig en Vlot met de Auto in 't Stad

A. Overzicht van de engagementen en projecten voor privaat vervoer

Na overleg met de deelnemers van de Staten-Generaal, weerhoudt het stadsbestuur verschillende projecten en engagementen die ze voor privaat vervoer wil realiseren op het vlak van infrastructuur, opvoeding en gedragsverandering, handhaving en engagement.

Infrastructuur (Engineering)

- **Het Stop-principe bant de auto niet**
Het Stop-principe gaat uit van selectieve bereikbaarheid: hoe meer we alternatieven aanmoedigen, hoe meer ruimte er is om voertuigen van bewoners, bezoekers en bedrijven een veilige en comfortabele plaats te geven.
- **Zone 30 in de districtskernen en woonzones**
We willen een herkenbaar en leesbaar openbaar domein. Daarom clusteren we tegen september 2008 alle straten die enkel 'rustig rijden' verdragen en maken er tegen september 2009 zone 30 van. We passen de infrastructuur aan met maatregelen op maat van het snelheidsregime.
- **Infrastructurele oplossingen om dode hoek ongevallen te vermijden**
We richten onze kruispunten zo in dat de zwakke weggebruikers uit de dode hoek van het zwaar vervoer blijft. De stad voorziet haar eigen wagenpark van alle mogelijke preventieve maatregelen zoals een dodehoekspiegel en vraagt hetzelfde van haar contractanten.
- **Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district**
Door ingrepen op het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen. Bij heraanleg van kruispunten houden we rekening met een zichtbare en veilige opstelling van zwakke weggebruikers op de rijweg.
- **Randparkings en park & rides**
Het aanbod randparkings en park & rides verhogen om de auto vlot en veilig te stallen om het laatste traject stadinwaarts met andere vervoersmodi af te leggen.

Opvoeding en gedragsverandering (Education)

- **Borden 'U Rijdt Te Snel' op invalswegen**
We willen het foute gedrag van de bestuurder veranderen door hem er onmiddellijk mee te confronteren.
- **Meer aandacht voor verkeersveiligheid tijdens de rijopleiding**
We vragen aan de overheid om in het curriculum van de rijopleiding nog meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid.
- **Opmaak bedrijfsvervoerplan**
We ontraden onze werknemers met de auto naar het werk te komen en vragen aan andere werkgevers hetzelfde te doen.
- **Vorming, training en onderwijs voor jong en oud**
We organiseren trainingen voor jonge chauffeurs, senioren, motorrijders en vrachtwagenchauffeurs. We maken de schoolgaande jeugd bewust van risicogedrag in het verkeer. De stad Antwerpen geeft zelf het voorbeeld.
- **Opleiding dode hoek voor de kleintjes**
We organiseren een opleiding dode hoek voor de kinderen van het vierde leerjaar.

Handhaving (enforcement)

- **Flitspalen op invals- en doorgangswegen**
Flitspalen zorgen ervoor dat de snelheidslimieten gerespecteerd worden.
- **Controle op foutief en hinderlijk parkeren**
We controleren op correct parkeren in de binnenstad, met extra aandacht voor hinder voor stappers en trappers.
- **Alcohol en drugs, snelheid en de gordel**
We blijven intensief handhavingsacties organiseren.

Engagement

- **Hoffelijke chauffeurs**
We willen dat de chauffeur niet alleen respect heeft voor de verkeersregels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
- **Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers**
Vanuit het verkeersveiligheidsplan zetten we een verkeerscampagne op voor bewoners en bezoekers.
- **Zorg voor slachtoffers**
We verbinden ons ertoe om meer, beter en bewuster om te gaan met slachtoffers van het verkeer.



B. Wat vond de Staten-Generaal prioritair

De stad legde een lijst met projecten en engagementen ten voordele van het privaat vervoer voor aan alle deelnemers van de Staten-Generaal en vroeg hen welk project prioritair door de stad of door een andere overheid aangepakt moet worden.

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgende engagementen van de hogere overheid:

- ook op de gewestwegen de zwarte en gevaarlijke punten aanpakken
- in wetgeving voorzien die de dodehoekspiegel en andere preventief materiaal verplicht op vrachtwagens
- in wetgeving voorzien die ook parkeertoezichers de mogelijkheid geeft om te verbaliseren op foutparkeren
- in het curriculum van de rijopleiding nog meer aandacht besteden aan verkeersveiligheid

De deelnemers aan de Staten-Generaal vroegen volgend engagement van de stad:

- clusteren van zone 30 in de districtskernen, de woonzones en historische kernen tussen kaaien en Leien.

C. Detail van de engagementen en projecten voor het privaat vervoer

Verkeersveiligheid is een taak voor iedereen. De stad wil de verschillende projecten en engagementen voor het privaat vervoer samen met haar partners gestalte geven.

1. Infrastructuur (Engineering)

Het Stop-principe bant de auto niet

Doelstelling	Het Stop-principe gaat uit van selectieve bereikbaarheid: hoe meer we alternatieven aanmoedigen, hoe meer ruimte er is om voertuigen van bewoners, bezoekers en het economisch verkeer opnieuw een veilige en comfortabele plaats te geven. Het Stop-principe bant de auto niet. Maar ook hier geldt het principe van gedeelde ruimte: als alle vervoersmodi een plaats hebben, geniet de wagen van een vlotte doorstroming, op maat van alle weggebruikers. De stad wordt selectief bereikbaar.
Aanpak	Opmaak van wijkcirculatieplannen, waarbij alle middelen worden ingezet: voetgangersvrije of voetgangersvriendelijke gebieden, woonerven, hoofdroutes, wijkverzamelwegen, parkeerroutes, verdwijnpalen, ... De bereikbaarheid voor alle verkeersmodi staat voorop.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Gapa – De Lijn – Vlaanderen.

Zone 30 in de districtskernen en woonzones

Doelstelling	Verblijfsgebieden worden ingericht als zone 30 in de binnenstad en in de districtskernen.
Aanpak	We clusteren reeds bestaande locaties of straten tegen september 2008 en maken er tegen september 2009 zone 30 van. We passen de infrastructuur aan de gewenste snelheid aan.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen.

Infrastructurele oplossingen om dode hoek ongevallen te vermijden

Doelstelling	We richten onze kruispunten zo in dat de zwakke weggebruiker maximaal uit de dode hoek van het zwaar vervoer blijft.
Aanpak	We maken een draaiboek 'Ontwerp' met de principes voor het openbaar domein. Door deze principes consequent toe te passen, verhoogt de toegankelijkheid, leesbaarheid en verkeersveiligheid van het openbaar domein.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – Vlaanderen.

Aanpak zwarte en gevaarlijke punten samen met het district

Doelstelling	Door ingrepen aan het openbaar domein doen we het aantal verkeersongevallen dalen. Bij heraanleg van kruispunten houden we rekening met een zichtbare en veilige opstelling van zwakke weggebruikers op de rijweg. Zwarte en gevaarlijke kruispunten met infrastructuurmaatregelen aanpakken, leidt binnen woon- en schoolzones tot een afname van de snelheden.
Aanpak	De Lokale Verkeerspolitie Antwerpen maakt jaarlijks voor elk district een audit met de zwarte en gevaarlijke punten. Op basis daarvan maakt de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling een raming van de kosten van heraanleg. Het district voert de heraanleg uit. De politie zorgt na de heraanleg van het openbaar domein voor de handhaving.
Partners	Districten – Lokale Politie Antwerpen –bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Vlaanderen.

Randparkings en park & rides

Doelstelling	De auto blijft een vervoersmiddel van en naar de stad. Om de selectieve bereikbaarheid te bekomen is er nood aan overstappunten. De aanleg van randparkings en park & rides in de randgemeenten is een aanbod dat gestimuleerd en uitgebouwd moet worden.
Aanpak	Op de hoofdinvalswegen en vooral aan (stam)lijnen willen we meer een betere parkingplaatsen voor de overstap op openbaar vervoer.
Partners	De Lijn –Vlaanderen – Bam– buurgemeenten.

2. Opvoeding en gedragsverandering (Education)

Borden 'U rijdt te snel' op inval- en doorgangswegen

Doelstelling	Door de inzet van mobiele borden 'U rijdt te snel' het gedrag van de overtreder aanpassen aan maximumsnelheden.
Aanpak	Aankoop van mobiele borden.
Partners	Lokale Politie Antwerpen

Opmaak bedrijfsvervoerplan

Doelstelling	We ontraden het gebruik van de auto naar het werk en ook voor dienstverplaatsingen. Een bedrijfsvervoersplan brengt de alternatieven in kaart en stimuleert en moedigt het gebruik ervan aan. Naast openbaar vervoer en de fiets, is ook het stappen belangrijk. De stad voorziet haar eigen wagenpark van alle mogelijke preventieve maatregelen zoals een dode hoekspiegel en vraagt hetzelfde van haar contractanten.
Aanpak	Bevorderen van verplaatsingen met openbaar vervoer, fiets of te voet.
Partners	Districten – bedrijfseenheid Personeelsmanagement – bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen.

Rijvaardigheidstraining voor jonge bestuurders

Doelstelling	We willen de jonge bestuurder de beperkingen van zijn kunnen aangeven met het oog op aangepast rijgedrag.
Aanpak	Gratis workshops (3 uur) gericht op de 18-24 jarigen die in Antwerpen wonen, als aanvulling op de klassieke rijopleiding.
Partners	ProMove – Lokale Politie Antwerpen.

Opfrissingscursus wegcode voor senioren

Doelstelling	Senioren op de hoogte brengen van de nieuwste regelgeving en aangeven van de beperkingen die eigen zijn het aan ouder worden.
Aanpak	Er worden theoretische sessies en praktische oefeningen op de openbare weg georganiseerd.
Partners	Lokale Politie Antwerpen

Opleiding ‘Predweekend’: Preventie door educatie van weekendongevallen

Doelstelling	Op een positieve wijze jongeren verkeersveilig gedrag bijbrengen.
Aanpak	Sessie voor laatstejaars van het secundair onderwijs waarbij het kernthema van het project ‘risicogedrag in het verkeer’ is, vooral in het uitgaansleven (alcohol, drugs en snelheid in het verkeer).
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad.

Screening motorrijders

Doelstelling	Op een positieve wijze motorrijders verkeersveilig rijgedrag bijbrengen.
Aanpak	Screening en opleidingssessies in samenwerking met Motorcycle Action Group Belgium (MAG) en Vlaanderen. De screening brengt de nood aan bijkomende training in beeld, nadien wordt – facultatief – gewerkt aan de vaardigheden.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – MAG – Vlaanderen.

Opleiding dode hoek voor de kleintjes

Doelstelling	Kinderen bewust maken van de dode hoek bij vrachtwagens.
Aanpak	We organiseren een facultatieve opleiding dode hoek voor de kinderen van het vierde leerjaar in Antwerpen.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Lerende Stad.

3. Handhaving (Enforcement)

Inplanten flitspalen

Doelstelling	Flitspalen zorgen mee voor de handhaving van snelheidsregimes.
Aanpak	Inplanting flitspalen op basis van beslissingen van het Strategisch Platform.
Partners	Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling – Lokale Politie Antwerpen – Universiteit Gent – Vlaanderen.

Controle op foutief en hinderlijk parkeren

Doelstelling	De leesbaarheid van het openbaar domein vrijwaren met extra aandacht voor gevaarlijk parkeren met hinder voor de zwakke weggebruiker. Fout parkeren op voetpaden, pleinen, fietspaden en halteplaatsen wordt aangepakt.
Aanpak	De Lokale Politie Antwerpen verbalisereert parkeren op trottoirs, straathoeken en op of vóór zebrapaden. Zij laten samen met de boete een flyer achter met de uitleg waarom er beboet wordt.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie – Gapa – parket.

Controle op alcohol en drugs, snelheid en gordel

Doelstelling	Correcte deelname aan verkeer onder de juiste omstandigheden zal het aantal slachtoffers doen dalen.
Aanpak	De Lokale Politie Antwerpen voert een streng handhavingsbeleid met gerichte controles op alcohol en drugsmisbruik, respect voor snelheidslimieten en het dragen van de gordel.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – federale Politie.

4. Engagement

Hoffelijke chauffeurs

Doelstelling	We willen dat de chauffeur niet alleen respect heeft voor de regels, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers.
Aanpak	We spreken bewoners en bezoekers van Antwerpen rechtstreeks aan op hun gedrag.
Partners	Bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Langlopende verkeerscampagne voor bewoners en bezoekers

Doelstelling	Bewustmaking over verkeersveiligheid.
Aanpak	Campagnes met mogelijks gadgets
Partners	Lokale Politie Antwerpen – bedrijfseenheid Marketing en Communicatie

Zorg voor slachtoffers

Doelstelling	Slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren.
Aanpak	We zetten de richtlijnen van de ‘Staten-Generaal voor de verkeersslachtoffers 2007’ om in de praktijk. We maken samen met de Ouders van verongelukte kinderen en met Zebra mensen meer bewust van de noodzaak van verkeersveiligheid.
Partners	Lokale Politie Antwerpen – Slachtofferhulp – parket – Ouders van verongelukte kinderen – Zebra.

Nawoord

Prof. Dirk Lauwers – IMD (Instituut voor Duurzame Mobiliteit – Universiteit Gent)

De internationale praktijk leert dat een aantal basisvoorwaarden maakt of een beleid succesvol is of faalt. Deze vier basisvoorwaarden zijn: data, methode, visie en beleidskracht. Hoe staat Antwerpen er wat deze vier criteria betreft voor?

Antwerpen beschikt over de meest performante ongevallendatabank van het land. De stad heeft met het verkeersveiligheidsplan een sterke methodische aanpak. Bovendien formuleert Antwerpen met de opname van het Stop-principe in zijn bestuursakkoord, hier bevestigd in dit Witboek, een heldere visie.

De Staten-Generaal zijn zeker een nieuwe stap in de goede richting. Maar of dat ook leidt tot beleidskracht, hangt uiteraard af van de uitvoering van de in dit witboek opgesomde engagementen en projecten.

Het initiatief om als stad deze Staten-Generaal samen te roepen en zo de partners te laten participeren, is alvast lovenswaardig. Want één ding heeft het stadsbestuur wel begrepen: samen spring je verder dan alleen. Daarom ook koos het bestuur terecht om, naast de drie klassieke E's, er nog een belangrijke vierde toe te voegen. Het gaat om de E van Engagement. Een verdere verbetering van de verkeersveiligheid is immers maar mogelijk als ook de deelnemers aan het verkeer zich bewust zijn van de risico's die zij in het verkeer veroorzaken en als ze bereid zijn deze risico's te beperken. Naar analogie met bijvoorbeeld de verschuivende maatschappelijke tolerantiegrens ten aanzien van de risico's van het roken, is ook voor maatregelen voor meer verkeersveiligheid een maatschappelijk draagvlak nodig. Daarmee is meteen gezegd dat er een cruciale rol is weggelegd voor de wijkpolitie en voor de districten, die het dichtst bij de burger staan, en voor de belangengroepen die sensibiliserend kunnen werken.

Het Antwerpse stadsbestuur vertrekt in zijn verkeers- en mobiliteitsbeleid van het Stop-principe. Ongewenst autoverkeer beperken en vervangen door voetgangers- en fietsverkeer en gebruik van het openbaar vervoer, beperkt het risico op onveiligheid in het verkeer - althans in theorie. Het is immers vooral de auto die met zijn massa en snelheid het risico in het verkeer bepaalt. Maar de huidige weginfrastructuur en het openbare

domein zijn zeker nog niet overal in Antwerpen volgens dit Stop-principe ingericht en het bevorderen van alternatieven voor de auto is maatschappelijk alleen aanvaardbaar als tegelijkertijd ook eerst aan de veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemers wordt gewerkt.

De evolutie van de letselongevallen in Antwerpen toont de jongste twintig jaar een gestage maar trage daling van het aantal ongevallen. Toch blijft het aantal geregistreerde letselongevallen hoog. Het verkeersveiligheidsbeleid van de laatste jaren resulteerde vooral in minder slachtoffers bij autogebruikers. Het aantal slachtoffers bij voetgangers en fietsers nam niet af. Bovendien geven de ongevalcijfers aan dat er aandacht moet gaan naar de verkeersveilige afwikkeling van het openbaar vervoer. Ook dit vormt een argument om het Stop-principe toe te passen.

Vijf procent van de ongevallen gebeurt in de haven. De gewestwegen nemen - met tien procent van de weglengte - in Antwerpen een kleine vijftig procent van de ongevallen voor hun rekening. Iets meer dan helft van de ongevallen gebeurt op wegen en in straten beheerd door de stad en de districten.

Antwerpen heeft dus nog werk aan de winkel, want de ongevalcijfers moeten voort naar beneden. Elke verkeersdode in Antwerpen is er één te veel.

Begrippenapparaat

De vier E's

Verkeersveiligheid is meer dan handhaving door de politie. Aan de basis van een verkeersveilige stad ligt een goede ruimtelijke ordening en een comfortabel en veilig openbaar domein. Uiteraard beïnvloedt het gedrag van de mensen de verkeersveiligheid. In het jargon worden dat de drie E's genoemd, naar de Engelse termen Engineering (infrastructuur), Education (opvoeding en gedragsverandering) en Enforcement (handhaving). De integratie van de drie E's vormt de basis van het beleid inzake verkeersveiligheid. En omdat verkeersveiligheid niet alleen een opdracht is voor de overheid, voegen we er nog een vierde E aan toe: die van het Engagement dat we vragen van de bewoners en bezoekers van Antwerpen.

Stop

Antwerpen neemt het Stop-principe als uitgangspunt voor zijn beleid inzake verkeersveiligheid en mobiliteit. Stop staat voor Stapper, Trapper, Openbaar vervoer, Privaat vervoer. Daarmee wil de stad aangeven dat zij in deze volgorde voorrang wil geven aan de weggebruikers bij elke beleidsbeslissing die ze neemt. Dat betekent dat bij de (her)aanleg van het openbaar domein de veiligheid en het comfort van de voetgangers de norm zijn, met extra aandacht voor personen met een handicap.

Zwart punt

Zwarte punten zijn hotspots van verkeersongevallen. Een locatie wordt als hotspot beschouwd wanneer er de jongste drie jaar, drie of meer ongevallen gebeurden en de prioriteitenwaarde minimum 15 bedroeg. Die prioriteitenwaarde wordt berekend aan de hand van de formule $5 \times (\text{aantal doden}) + 3 \times (\text{aantal zwaargewonden}) + 1 \times (\text{aantal lichtgewonden})$. Zo krijgt elk kruispunt of wegsegment een weegfactor.

Gevaarlijk punt

Een objectieve en een subjectieve component maken een plaats of punt gevaarlijk. De ongevallenconcentratie is de objectieve maatstaf. De subjectieve verkeersdreiging is zeker zo belangrijk. Dat is wijze waarop vooral de zwakke of slimme weggebruiker het verkeer ervaart.

