

Staten-Generaal Verkeersveiligheid

Verslag eerste tweejaarlijkse evaluatie

Opzet

Zowel voor de eerste als de tweede editie van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid kon de stad rekenen op de input en het engagement van verscheidene partners. Tijdens de eerste Staten-Generaal in 2008 kwamen alle deze partners voor de eerste keer samen om ambities en doelstellingen te formuleren voor een verkeersveilige stad.

Met deze eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid wilde de stad het thema op de kaart zetten en een duurzame samenwerking uitbouwen rond de realisatie van concrete engagementen.

In 2010 was nagenoeg iedereen opnieuw aanwezig voor een evaluatie van het geleverde werk en een vooruitblik op de toekomst. De opkomst voor de tweede editie zegt alvast veel positiefs over volgehouden inspanningen voor wat dat laatste punt betreft.

Partners

Samen met de interne stedelijke partners - de Verkeerspolitie (ook de federale), de bedrijfseenheden openbaar domein, mobiliteit, marketing en communicatie en lerende stad en de negen Antwerpse districten - werken ook externe partners aan de realisatie van engagementen voor een verkeersveilige stad.

De direct betrokken externe partners zijn het Gewestelijk departement Mobiliteit en Openbare werken, het Gewestelijk Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de NMBS holding, de BAM, het parket en het Verkeerscentrum Vlaanderen.

De stad kan ook rekenen op de inzet van de betrokken belangengroepen: Ouders van verongelukte kinderen, de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk en Adviesraad personen met een handicap, de Fietzersbond en de bond van Trein - Tram - Busgebruikers.

En tenslotte leveren ook op het eerste zicht misschien minder evidente partners belangrijke bijdragen, zoals nutsmaatschappijen, de onderwijsnetten en de Belgische federatie van de distributie.

Verslag

Algemene conclusies

In 2008-2010 lag de focus op de stadsbrede mobilisering van stedelijke diensten die een bijdrage leveren aan een verbeterde verkeersveiligheid. Er werd ook sterk geïnvesteerd in de samenwerking met de districten. Grotendeels dankzij deze inspanningen werd tevens vooruitgang geboekt op vlak van infrastructuur en vervoerskeuze.

Echter, de allerbelangrijkste conclusie is glashelder: er vallen nog steeds te veel slachtoffers in het verkeer. De cijfers voor 2009 zeggen genoeg: er vielen er 17 dodelijke slachtoffers in Antwerpen en 226 zwaargewonden. Vooral de kwetsbaarheid van voetgangers, fietsers en motorfietsers valt op in de cijfers.

Vervoerskeuze

Het aantal tramgebruikers steeg de voorbije jaren spectaculair. Het aantal busgebruikers blijft echter dalen. Daarmee is de vraag of een bus wel thuis hoort in een stadscentrum meer dan ooit aan de orde. Vrachtwagens worden uit de binnenstad geweerd: voor een bus hoeft dat in principe niet anders te zijn.

Er tekent zich een positieve evolutie af naar meer duurzame vervoerskeuzes voor het woon-werkverkeer. Meer dan de helft van de Antwerpenaren kiest voor het openbaar vervoer (29%), gaat te voet (13%) of met de fiets (22%).

Er is echter nog een grote groeimarge bij de Antwerpse bedrijven. Slechts 1 op 5 bedrijven nam maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren en 1 op 6 stimuleerde het gebruik van het openbaar vervoer.

Tevredenheid bewoners

Gemiddeld 40% van de Antwerpenaren is tevreden over de fietspaden in zijn of haar buurt. Maar Merksem en Wilrijk doen het bijvoorbeeld beduidend beter dan Borgerhout en Ekeren, waar men veel minder tevreden is over het aantal en de veiligheid van de fietspaden.

Tussen 2007 en 2009 kwamen er 49 km nieuwe en 16 km heraangelegde fietspaden bij. Eind 2012 zullen in totaal 100 km nieuwe fietspaden gerealiseerd zijn (deels nog in uitvoering).

Meer dan 60% van de Antwerpenaren zegt last te hebben van een onaangepaste snelheid in de buurt. In Borgerhout gaat het om 78% en in Hoboken om 71%.

Infrastructuur

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werden 56 zwarte punten blootgelegd op stads- en districtswegen en 55 zwarte punten op gewestwegen.

Alle zwarte punten op de stadswegen werden behandeld: 28 punten zijn ondertussen afgewerkt, de 24 andere punten zitten in de plan of- uitvoeringsfase. Ook op de gewestwegen werd aanzienlijke vooruitgang geboekt: van de 55 locaties zijn er intussen 22 niet meer 'zwart'.

Maar verdere inspanningen zijn hoogst noodzakelijk. De autosnelwegen niet meegerekend, beheert het Vlaams Gewest 21% van de wegen, de overige 79% zijn stadswegen, die beheerd worden door de districten. Toch gebeurt 46% van alle letselongevallen op de gewestwegen.

Om alles beter op elkaar af te stemmen en te integreren in de meerjarenplanning van de stad, werd er een 'charter openbaar domein' ondertekend door de stad, het Vlaams Gewest, de districten, de Lijn en de BAM.

Samenwerking

Sinds 2008 werd er sterk geïnvesteerd in overleg tussen de stedelijke diensten onderling en tussen de diensten en de districten. De opdrachthouder verkeersveiligheid coördineert het geheel en zorgt ervoor dat de engagementen hoog op de agenda blijven.

Verkeersveiligheid vraagt per definitie investeringen in samenwerking. Daar heeft de stad in eerste instantie intern aan gewerkt. Ondertussen wordt er in een stroomversnelling samengewerkt met het Vlaams Gewest, met name op ambtelijk niveau. In zeer complexe dossiers werd overigens op alle niveaus aangetoond dat samenwerken opbrengt, en dat de wil er is, ook op politiek vlak.

In de komende periode, 2010-2012, zal de focus liggen op de uitdieping van de samenwerking met De Lijn, het Vlaams Gewest en de BAM.

Slachtoffers

Verkeersveiligheid gaat in de eerste plaats over mensen. Elk ongeval gaat over een zoon, dochter, vader, moeder, collega, vriend of vriendin die gewond raakt of sterft in het verkeer. Dat vermijden, is het doel van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid.

Het aantal ongevallen met personenwagens daalde de voorbije 4 jaren met 10%. Het aantal ongevallen waarin voetgangers en fietsers betrokken zijn, daalde niet. De status quo blijft, ondanks alle inspanningen en ondanks de plaats van trappers en stappers in het middelpunt van het stedelijk beleid.

Bovendien gebeurt bijna 50% van de letselongevallen in het district Antwerpen. Daarbij is het jammer vast te stellen dat de doelstelling om de Zone 30 in de binnenstad uit te breiden niet gehaald werd. In de meeste districten lukte dat wel, maar in het district Antwerpen zit de kwestie nog vast.

De stad besluit hieruit dat ze nog duidelijker moet kiezen voor de stappers en trappers. Dat maakt van de stad bovendien een veiligere en bovendien een aangenamere plek. Tenslotte is Antwerpen bij de laatste internationale steden die kiezen voor een verkeersluwe of zelfs autovrije binnenstad.

Conclusies werkgroepen

Werkgroep STAPPERS

o.l.v. Wouter Van Besien, districtsvoorzitter Borgerhout

De werkgroep stappers is tevreden met:

- Invoering en de toepassing van het STOP-principe
- Bijkomende aandacht voor schoolomgevingen
- Grootschalige sensibiliseringsacties die de stad organiseert
- Gebruikerstoets wordt - evenals de STOP-toets - toegepast op alle heraanlegdossiers voor het openbaar domein

De werkgroep stappers vraagt volgende bijsturingen van bestaande engagementen:

- Veiligheid laten primeren op esthetiek
- Veiligheid laten primeren op parkeren

D.i. een versterking/bevestiging van het engagement m.b.t. de toepassing van het STOP-principe in alle projecten heraanleg openbaar domein.

Actie S1: De bestaande procedures voor de (her)aanleg van het openbaar domein herbekijken i.f.v. verkeersveiliger ontwerpen

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met opdrachthouder reorganisatie openbaar domein: bestaande procedures bijstellen
- Opdrachthouder SGVV opnemen met stadsbouwmeester: procedure plenaire vergadering openbaar domein

- Betere signalisatie en meer handhaving in zone 30 (clustering)
- Tijdelijke maatregelen in schoolomgevingen
- Meer zebrapaden (o.m. voor blinden en slechtzienden)
- Handhaving op gedrag van stappers
- Te veel obstakels op voetpaden + straatmeubilair kan duidelijker

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t. de gewenste verhoging van de leesbaarheid van het openbaar domein middels onder meer verkeersbegeleidende ingrepen en poorteffecten in schoolomgevingen en zones 30

- het respect voor de regels
- de controle op de naleving

Actie S2: De planning voor de aanpak van poorteffecten en verkeersbegeleidende ingrepen scherpstellen, communiceren en afstemmen met de districten

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met de projectleider bij stadsontwikkeling/mobiliteit: opmaak nominatieve lijst van aan te pakken verkeersbegeleidende ingrepen voor beslissing voorleggen aan de districtscolleges

Actie S3: de uitbreiding van de zone 30 in het district Antwerpen verder uitwerken en formaliseren

Wie:

- Bevoegde mandatarissen: politieke consensus over zone 30 afbakening district Antwerpen
- Opdrachthouder SGVV bereidt document voor om discussie te faciliteren

Actie S4: Extra sensibilisering gewenst voor respecteren zone 30

Wie:

- Verkeerspolitie zoomt voor de jaarlijkse verkeerscampagne in 2010 in op snelheidslimitering zone 30 door gerichte sensibiliseringscampagne

De werkgroep stappers vraagt bovendien bijkomende aandacht voor:

- Tankstations mogen geen binnenweg / sluipteg worden om een kruispunt te vermijden omdat dit onveilige wegsituaties creëert voor stappers en trappers
- Extra controle op dubbelparkeren bij laden en lossen (paaltjes, distributie, vergunningenbeleid)

Werkgroep TRAPPERS

o.l.v. Chris Anseeuw, districtsvoorzitter Antwerpen

De werkgroep trappers is tevreden met:

- Integrale benadering bij (her)aanleg fietspaden
- Sensibilisering van alle weggebruikers: respect
- Aanleg fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen (aandacht voor bewegwijzering)
- Aandacht voor fietsstalling op eindbestemming & thuis
- Mogelijkheid fietsen in parken
- Fiets op tram: verhogen aanbod i.f.v. verlenging van tramlijnen
- Dodehoekongevallen: sensibilisering van alle partijen (verantwoordelijkheid niet overdragen op fietser)

De werkgroep trappers vraagt volgende bijsturingen van bestaande engagementen:

- Verbeteren leesbaarheid van de ruimte bestemd voor fietsers: zichtbaarheid van de fietser
- Aanleg fietspad niet altijd conform de (comfort)vereisten
- Bijkomend aanbod fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen (aandacht voor bewegwijzering) met aandacht voor fietsstalling op eindbestemming & thuis

D.i. een versterking/bevestiging van het engagement m.b.t. het geïntegreerd fietsbeleid

Actie T1: Uitbreiding van het aanbod aan fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen

Wie:

- Opdrachthouder SGVV werkt samen met GAPA en projectleider stadsontwikkeling mobiliteit de planning uit: verhoging aanbod in alle districten

- Fiets meenemen op de tram: verhogen aanbod ifv verlenging van tramlijnen middels aangepaste tramstellen

Actie T2: Onderzoek naar mogelijkheden om de fiets mee te nemen op de tram

Wie:

- De Lijn onderzoekt de mogelijkheden (verder)

- Betere afspraken met nutsbedrijven
- Vergunningenbeleid minder hinder

D.i. een versterking/bevestiging van het engagement m.b.t. minder hinder en dus het vermijden van onveilige situaties ingevolge werven, in het bijzonder voor zwakke weggebruikers

Actie T3: Evaluatie van het huidige plan van aanpak en de meetpunten voor minder hinder

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met opdrachthouder reorganisatie openbaar domein en de verkeerspolitie: huidige plan van aanpak, procedures, streefcijfers en meetpunten evalueren en zo nodig bijstellen

- Niet aangepaste afstelling verkeerslichten
- Gecoördineerd optreden van politie bij 'foutparkeren'
- Sensibilisering automobilist tov fietsers

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t.

- de toepassing van het STOP-principe
- de gewenste verhoging van de leesbaarheid van het openbaar domein middels onder meer verkeerslichtenafstelling i.f.v. STOP, dus i.f.v. de zwakke weggebruiker:
- de uitwerking van de verkeerscampagnes
- het respect voor de regels
- de controle op de naleving

De werkgroep trappers vraagt bovendien bijkomende aandacht voor:

- Het feit dat er bezwaren zijn tegen verhardingen in parken voor fietsers, een goed onderhouden 'zacht' fietspad vindt men veel belangrijker
- Bijkomend onderhoud van fietspaden, waaronder nu ook glasvrij

Actie T4: Screening doen op de plaatsing van glascontainers, en glascontainers die te dicht bij fietspaden staan herplaatsen.

Wie:

- Bedrijfsdirecteur stads- en buurtonderhoud samen met projectleider fietsroutenetwerk stadsontwikkeling mobiliteit

Actie T5: Plan van aanpak voor bladslag, sneeuw- en ijzelvrij houden van fietspaden versneld implementeren

Wie:

- Bedrijfsdirecteur stads- en buurtonderhoud

Werkgroep OPENBAAR VERVOER

o.l.v. Koen De Cock, districtsschepen Merksem

De werkgroep openbaar vervoer is tevreden met:

- Aantal verhoogde tramhaltes
- Richtlijnen aanleg haltes in draaiboek openbaar domein

De werkgroep openbaar vervoer vraagt volgende bijsturingen van bestaande engagementen:

- Niet alle verhoogde tramhaltes zijn voldoende veilig (bv grote afstand tussen boord tramhalte & tram)
- Werken aan lagere topsnelheden & hogere gemiddelde snelheden, kortom vraag naar doorstromingsbeleid. De meeste conflictsituaties situeren zich aan halteplaatsen
- Grotere trams & minder bussen in binnenstad wenselijk
- Afstemmen stad-De Lijn campagnes op elkaar, onder meer infocampagne rond gebruik trambusbanen
- Afstemming meerjarenplanning De Lijn en Vlaams Gewest is een probleem

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t.

- afstemming tussen de stad en De Lijn
- de uitwerking van verkeerscampagnes
- de beïnvloeding van vervoerswijzekeuzes

Actie O1: Opstart multidisciplinaire werkgroep tussen de stad, Verkeerspolitie, De Lijn en het Vlaams Gewest mbt onder meer volgende punten:

- afstemming van sensibiliseringscampagnes
- toelaten van taxi's op vrije tram- en busbanen
- verkeerslichtenafstelling ifv verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer met respect voor de veiligheid van oversteekplaatsen op gewestwegen
- afstemming van de meerjarenplanning

Wie:

- opdrachthouder SGVV neemt initiatief om partners rond de tafel te brengen

De werkgroep openbaar vervoer maakt volgende overwegingen:

- Best practices elders bestuderen, Voorbeelden van mengen van tram & zwakke weggebruikers bekijken (cfr Bordeaux)
- Onderzoeken technische begrenzing van tramsnelheid zijn lopend
- Vraag aan De Lijn om het herplaatsen ontwaarders te onderzoeken
- Vraag aan de verkeerspolitie om meer handhaving op dubbelparkeren
- Bekijken in hoeverre het verhalen van de meerkosten evenementenvervoer op de organisator mogelijk is

Werkgroep PRIVÉ-VERVOER

o.l.v. Axel Polis, districtsschepen Berchem

De werkgroep privé-vervoer is tevreden met:

- Intentie tot creatie meer zones 30
- Mogelijkheden die het DistrictsOntwikkelingsFonds biedt
- Zwarte punten op gewestwegen: goede inhaalbeweging maar taskforce verder te intensifiëren
- Zwarte punten ok, gevaarlijke punten niet vergeten

De werkgroep privé-vervoer vraagt volgende bijsturingen van bestaande engagementen:

- Algemene sensibilisering alle bevolkingsgroepen

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t. de beïnvloeding van vervoerswijzekeuzes

Actie P1: beleidsnota sensibilisering voorleggen aan het College voor goedkeuring

Wie:

- stadsontwikkeling mobiliteit

- Aanpassing infrastructuur conform snelheidsregime
- Handhaving heeft maar zin mits aan vorig punt voldaan
- Duidelijke signalisatie zone 30, met poorteffect + licht

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t. de gewenste verhoging van de leesbaarheid van het openbaar domein middels onder meer verkeersbegeleidende ingrepen en poorteffecten in schoolomgevingen en zones 30

- het respect voor de regels
- de controle op de naleving

Actie P2 = Actie S2: De planning voor de aanpak van poorteffecten en verkeersbegeleidende ingrepen scherpstellen, communiceren en afstemmen met de districten

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met de projectleider bij stadsontwikkeling/mobiliteit: opmaak nominatieve lijst van aan te pakken verkeersbegeleidende ingrepen voor beslissing voorleggen aan de districtscolleges

- Districten beter informeren over voortgang zwarte punten
- Meer voortgang gewenst voor wegwerken zwarte punten op gewestwegen – bestaande taskforce versterken: meer mankracht

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen m.b.t. het wegwerken van zwarte punten

Actie P3: De districten beter informeren over de stand van zaken mbt de voortgang van het wegwerken van zwarte punten op stads-, districts- en gewestwegen

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met de projectleider bij stadsontwikkeling/mobiliteit: districtsronde met bevoegde districtsschepenen over stand van zaken zwarte punten

Actie P4: Voorstel uitwerken voor vrijmaken bijkomende capaciteit bij alle partners (stadsontwikkeling mobiliteit, Verkeerspolitie, Agentschap wegen en verkeer, mobiliteit Vlaanderen) om zwarte punten op gewestwegen versneld weg te werken en collegiale brief aan Minister Crevits verzenden

Wie:

- Opdrachthouder SGVV samen met de projectleider bij stadsontwikkeling/mobiliteit: voorstel en collegiale brief

- Locatie zoeken en hogere benuttingsgraad dodehoekafstelplaats(en)

D.i. een versterking/bevestiging van de engagementen mbt:
het vermijden van dodehoekongevallen

Actie P5: plan van aanpak voor het vermijden van dode-hoekongevallen aan het College voorleggen, miv dode-hoekafstelplaatsen voor eigen gebruik en de privé-sector

Wie:

- opdrachthouder SGVV samen met Patrimoniumonderhoud voertuigencentrum en stads-en buurtonderhoud

- Mogelijkheid mandaat parkeertoezicht uitbreiden

Actie P6: brief aan bevoegd staatssecretaris Schouppe om het mandaat van parkeertoezichthouders autonome parkeerbedrijven uit te breiden

Wie:

- GAPA voor ontwerp brief

De werkgroep privé-vervoer vraagt bovendien bijkomende aandacht voor:

- Bijkomend gemachtigd toezicht op oversteekplaatsen in schoolomgevingen
- Rijopleiding verder uitbreiden