



Politie



BUURT
FIETSEN
STALLING

www.parkereninantwerpen.be

WITBOEK

stedelijke Staten-Generaal
van de verkeersveiligheid
in Antwerpen



WITBOEK

stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen

INHOUD



VOORWOORD	p.6	HOOFDSTUK 4 Engagementen	p.38	15 Dodehoekongevallen voorkomen	p.64
HOOFDSTUK 1 Beleidskader	p.8			16 Slachtofferhulp	p.65
1 Stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen	p.8	1 Het STOP-principe	p.39	HOOFDSTUK 5 Samenwerken aan veiligere verkeer	p.66
2 Gecoördineerde aanpak en geïntegreerd beleid	p.9	2 Leesbaarheid openbaar domein	p.41	1 Coördinerende stedelijke partners	p.67
HOOFDSTUK 2 Verkeer in Antwerpen	p. 10	3 Verkeersonveilige kruispunten	p.44	2 Ondersteunende stedelijke partners	p.68
1 De bevolking in Antwerpen	p.11	4 Antwerpen bereikbaar	p.46	3 Externe partners	p.68
2 Wegen en fietspaden	p.12	5 Geïntegreerd fietsbeleid	p.49	COLOFON	p.70
3 Mobiliteit en verplaatsingen	p.12	6 Afstemming met De Lijn	p.52		
4 Mobiliteitsgedrag	p.16	7 Verkeerscampagnes	p.53		
5 Wat vindt de Antwerpenaar er zelf van?	p.23	8 Verkeerseducatie	p.54		
HOOFDSTUK 3 Ongevallen en slachtoffers in het verkeer	p.26	9 Keuze vervoermiddelen	p.56		
1 Verkeersongevallen	p.28	10 Hoffelijkheid	p.58		
2 Verkeersslachtoffers	p.33	11 Vervoersplannen voor bedrijven en evenementen	p.59		
		12 Respect voor de regels	p.60		
		13 Controle op de naleving	p.61		
		14 Voorrang en het openbaar vervoer	p.63		



VOORWOORD

Het bestuursakkoord 2013-2018 zegt over veiligheid in het verkeer letterlijk: “Elk slachtoffer is er één te veel.” Het Antwerpse stadsbestuur streeft al langer naar een daling van het aantal verkeersslachtoffers. In 2008, toen de eerste Staten-Generaal plaats vond, vielen er - snelwegen niet meegerekend - 26 verkeersdoden op het grondgebied van de stad. Sindsdien daalde het aantal slachtoffers elk jaar, met in 2013 ‘nog maar’ 9 doden.

Maar elk slachtoffer blijft er één te veel. Daarom blijft de stad zoveel mogelijk ‘snelle en tijdelijke’ maatregelen nemen, zeker in straten waar te snel gereden wordt. In die straten remmen buskussens, plateaus en wegversmallingen het verkeer af. Want zelfs als er maar een beetje trager gereden wordt, vallen er al minder slachtoffers. Onderzoek van de Technische Universiteit Delft toont aan dat 5 kilometer per uur trager rijden, leidt tot 10 procent minder zwaar gewonden en zelfs 20 procent minder doden. Zelfs een beetje minder snel rijden, maakt dus wel degelijk een groot verschil.

De stad evalueert altijd haar maatregelen, want ‘meten is weten’. Zo toonde onze registratie aan dat auto’s wel degelijk trager gaan rijden door de uitgevoerde verkeersingrepen. De uitvoering van die ingrepen gaat echter altijd trager dan we graag zouden willen. Want de overdreven snelheid van het autoverkeer afremmen, kan wat ons betreft niet snel genoeg gaan.

Daarom zoeken we steeds nieuwe manieren om op korte termijn toch verbeteringen aan te brengen. Tijdens onderhoudswerken in de districten voeren we kleine ingrepen uit voor veiliger verkeer, zoals paaltjes of verkeersborden verplaatsen, stoepen verbreden of een zebra-pad aanleggen. Dat kost weinig of niets, maar maakt soms echt een verschil. Heel wat zones 30 kregen extra sjablonen om nog duidelijker de aandacht te vestigen op die snelheidslimiet. We versnellen ook de invoering van nieuwe zones 30 in de stad. Dat auto's in veel woonstraten nog altijd 50 km/uur mogen rijden, is immers onverantwoord. Een voetganger heeft bij een aanrijding tegen 30 km/uur 90 procent kans om te overleven, bij een aanrijding tegen 50 km/uur slechts 15 procent. Daarom lanceerden we in het najaar van 2014 ook de nieuwe Merci-campagne 'Graag traag in mijn straat'.

Ondanks de bijzondere aandacht en maatregelen telden we enkele maanden voor het einde van 2014 al dubbel zoveel doden als in 2013 in een heel jaar. Dat is slikken. Het is duidelijk dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers niet definitief verworven is. Integendeel, we moeten daar elke dag voor strijden. De stijging van het aantal verkeersdoden is overigens niet typisch Antwerps. Het is een nationale en zelfs internationale tendens.

De feiten dwingen ons om te blijven nadenken over veiliger verkeer. Doen we wel voldoende? En doen we wel de juiste dingen?

Hoe dan ook moeten we een tandje bijsteken, want de uitdagingen die op ons afkomen zijn enorm.

Het aantal inwoners in Antwerpen blijft groeien. Meer bewoners betekent ook meer verkeer. En de aangroei van de bevolking gebeurt vooral bij jongeren en ouderen, de meest kwetsbare groepen in het verkeer. Bovendien gebruiken die steeds meer de fiets. Dat is toe te juichen, maar fietsers zijn wel extra kwetsbaar. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) berekende het risico om in een ongeval zwaar gewond of gedood te worden: voor fietsers is dat risico 63 keer groter dan voor wie in een auto zit.

De tweede grote uitdaging zijn de grote werken in de stad, die nu wel héél dichtbij komen. Denk maar aan het Operaplein, de Noorderleien, de bruggen over het Albertkanaal in het kader van Oosterweel, enzovoort. Het wordt een hele klus om Antwerpen de komende jaren niet alleen vlot, maar ook voor iedereen veilig bereikbaar te houden.

De stad moet de komende jaren grote inspanningen doen, en niet alleen de stad. De meeste zware ongevallen gebeuren op wegen van het Vlaams Gewest. Ook De Lijn, de BAM en de NMBS spelen een belangrijke rol. We vragen aan al die partners om samen met ons hun deel van de verantwoordelijkheid op te nemen.

De stad voert niet alleen de drie E's van risicobeheersing hoog in het vaandel - Engineering, Education en Enforcement – ze voegt er nog een vierde E aan toe: Engagement. Gezien de ernst van de situatie is het alle hens aan dek. We zullen met z'n allen moeten samenwerken om ons doel te bereiken. Het was alleszins erg bemoedigend dat er op 22 oktober 2014 zoveel aanwezigen waren op de 4de stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen, met vertegenwoordigers van alle betrokken overheden, vervoersmaatschappijen, dienstverleners, gebruikers en belanghebbenden. Met zoveel experts samen van gedachten wisselen over hoe het beter kan, is een luxe. Maar gegeven de omstandigheden wel een noodzakelijke luxe.

Afspraak in 2016 voor de vijfde Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, waarop wij hopelijk kunnen vaststellen dat er opnieuw minder verkeersslachtoffers zijn in Antwerpen.

Bart De Wever,
burgemeester, verantwoordelijk
voor verkeersveiligheid

Koen Kennis,
schepen voor mobiliteit

Ludo Van Campenhout,
schepen voor publiek domein

A photograph of a street scene in Antwerp. In the foreground, two cyclists are riding across a zebra crossing. A young girl is standing on a sidewalk, holding a scooter. In the background, a tram is visible, along with a brick building and a traffic light. The sky is blue with some clouds.

HOOFDSTUK 1

BELEIDS- KADER

1 Stedelijke Staten- Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen (SGVA)

.....

In april 2008 werd de eerste stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen georganiseerd. Het is in Vlaanderen nog steeds een uniek initiatief. Iedereen die in onze stad bij de verkeersveiligheid betrokken is, werkte toen samen een plan uit om het verkeer in de stad veiliger te maken. Er werden heel wat concrete prioriteiten bepaald en engagementen genomen.

De afspraak was om elke twee jaar opnieuw samen te komen. In de drie congressen in 2010, 2012 en 2014 werden de gedane inspanningen geëvalueerd en bijgestuurd. De stad en haar partners namen ook telkens nieuwe engagementen op.

2 Gecoördineerde aanpak en geïntegreerd beleid

2.1 Gecoördineerde aanpak

Het verkeer is zo complex dat losse inspanningen om het verkeer veiliger te maken weinig uithalen. Alles hangt samen met alles. Daarom kiest de stad voor een intensieve samenwerking met alle betrokken partners zoals de districten, De Lijn, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de politie, het Agentschap Wegen en Verkeer, de nutsbedrijven, het parket, het Vlaams Gewest, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de Vlaamse Automobilisten Bond (VAB), Febetra, organisaties van verkeersslachtoffers, vertegenwoordigers van anders-validenorganisaties, de Fietzersbond en vele anderen.

Door de decentralisatie in Antwerpen valt driekwart van de wegen onder de bevoegdheid van de districten. De rest wordt grotendeels door het Vlaamse Gewest beheerd. Om de samenwerking tussen al deze overheden en partners te coördineren, werd na het eerste congres de 'stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen' opgericht.

2.2 Geïntegreerd beleid

Inspanningen voor veiliger verkeer renderen pas als je alle maatregelen op elkaar afstemt. Daarom voegde Antwerpen de vierde E toe aan de E's voor risicobeheersing. Want zonder Engagement van iedereen zal het niet lukken.

Engineering of infrastructuur bepaalt in grote mate welk vervoermiddel mensen kiezen voor hun verplaatsingen, of dat nu in hun vrije tijd is, om naar school te gaan of naar het werk. Fiets- en wandelpaden met een goed ontwerp en dagelijks onderhoud stimuleren om te voet of met de fiets te gaan. Ook wegversmallingen, verkeersplateaus en visuele of fysieke verkeersdrempels zorgen voor extra veiligheid in het verkeer.

Education of het aanleren van vaardigheden draagt bij tot veiliger verkeer. Waarom is het

nodig om trager te rijden in woonbuurten? Campagnes zoals 'Graag traag in mijn straat' zetten iedereen aan om na te denken over het eigen gedrag in het verkeer.

Enforcement of handhaving stimuleert weggebruikers tot gewenst gedrag. Dat gaat van politiecontroles op snelheid, alcohol en drugs tot boetes voor gevaarlijk en hinderlijk parkeren.

Engagement of betrokkenheid van iedereen is dé bepalende factor. Veilig verkeer kan je immers niet zomaar 'van bovenuit' regelen of opleggen. Dat kan alleen als iedereen zijn verantwoordelijkheid opneemt.

Elke E kan maar renderen mits afstemming op de andere E's. De stedelijke Staten-Generaal speelt een sleutelrol om de vier E's op elkaar af te stemmen.

Bijvoorbeeld:

Engagement >>	om samen met de stad, het district en het Vlaams Gewest
Engineering >>	de verkeersinfrastructuur in de schoolomgeving aan te passen,
Education >>	de leerlingen en de ouders te stimuleren tot gedragsverandering,
Enforcement >>	of, indien nodig, dat af te dwingen.

A high-angle, close-up shot of a cyclist's lower body and bicycle on a paved road. The cyclist is wearing a blue short-sleeved shirt and black sandals. The bicycle has a black basket on the handlebars and a black pannier bag on the rear rack. The road surface is dark asphalt with a white painted line and a large white bicycle symbol. The cyclist's shadow is cast onto the road, overlapping the white bicycle symbol. The background shows a concrete sidewalk on the right.

HOOFDSTUK 2

VERKEER IN ANTWERPEN

Dit hoofdstuk geeft een kort overzicht van de groei van de bevolking, het wegennetwerk, de verplaatsingen in de stad, en hoe de Antwerpenaar zijn eigen verkeersveiligheid ervaart. Deze gegevens vormen de basis voor verdere uitspraken over de verkeersveiligheid.

1 De bevolking in Antwerpen

Sinds 2000 stijgt het aantal inwoners in de stad. Tot 2009 steeg de bevolking elk jaar met 0,5 tot 1 procent. Daarna volgde een stijging van 1,5 procent in 2011 en 2,8 procent in 2012. Sindsdien vlakt de stijging terug af naar ongeveer 0,5 procent per jaar. In januari 2014 telde de stad Antwerpen 514 432 inwoners.

In Antwerpen wonen erg veel mensen tussen 20 en 49 jaar, en ook heel veel jonge kinderen. Bij de senioren hebben de vrouwen een duidelijke meerderheid. Dat de bevolkingspiramide geen spitste punt heeft, wijst op de verzilving van de Antwerpse bevolking.

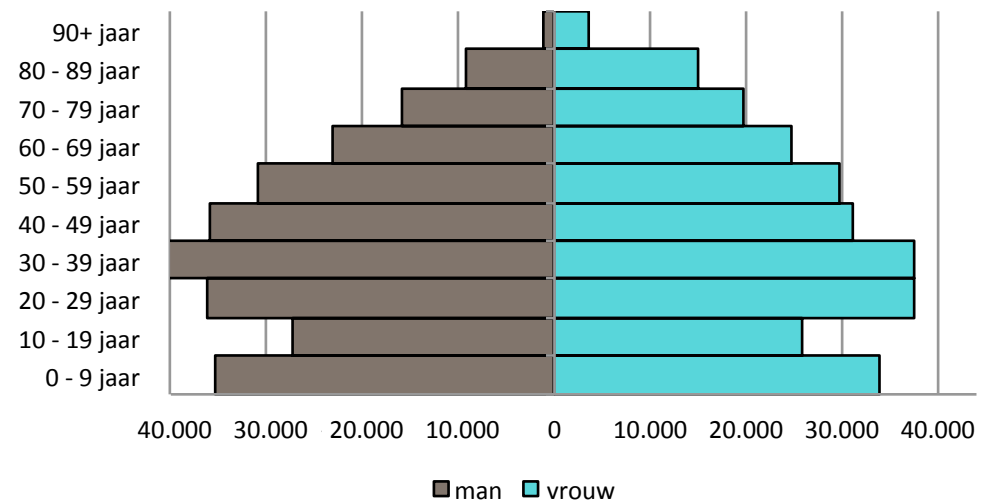
Evolutie van het aantal inwoners (2000-2014)

Bron: stad Antwerpen, studiedienst stadsobservatie

2000	452 609	2008	477 306
2001	456 485	2009	482 510
2002	462 217	2010	484 850
2003	464 215	2011	492 149
2004	465 552	2012	506 225
2005	468 244	2013	511 716
2006	470 044	2014	514 432
2007	473 265		

Bevolkingspiramide stad Antwerpen (2014)

Bron: stad Antwerpen, studiedienst stadsobservatie





2 Wegen en fietspaden

Het grondgebied van de stad Antwerpen is groter dan 200 km², dat van de haven 140 km².

- In de stad liggen 1 649 kilometer wegen - ongeveer de afstand Antwerpen-Madrid.
- De autosnelwegen niet meegerekend beheert de Vlaamse overheid 17,4 procent van de wegen, de districten 71,4 procent en het Havenbedrijf 11,2 procent.
- Antwerpen heeft ongeveer 702 kilometer fietspad. Sinds 2007 werden 57,5 km nieuwe fietspaden aangelegd en 43 km vernieuwd.

3 Mobiliteit en verplaatsingen

De verkeersveiligheid wordt mee bepaald door de manier waarop mensen zich verplaatsen: te voet, per fiets, op de motor, met de tram, de bus of de auto. Het is niet eenvoudig om deze verplaatsingen in kaart te brengen. Een aantal tellingen geeft toch een beeld. Over voetgangers bestaan er geen relevante gegevens, over fietsers, openbaar vervoer en auto's wel. Uiteraard zijn al die weggebruikers vroeg of laat ook voetganger.

3.1 Fietzers

Sinds 2005 telt de stad Antwerpen het aantal fietsers in zeven straten.

- De keuze van deze straten is gebaseerd op een fietstelling uit 1999. Ook al zijn het slechts zeven telpunten, ze geven toch een indicatie van de evolutie van het fietsverkeer in de stad.
- Om vergelijkbare cijfers te bekomen, wordt er enkel geteld als het niet regent.

Sinds 2010 is het aantal fietsers in Antwerpen gestegen. De tijdelijke daling in 2012 komt vooral door wegenwerken in die straten.

3.2 Openbaar vervoer

Toen De Lijn in 2012 de opdracht kreeg om te besparen, bleef dit niet zonder gevolg voor het tram- en busnetwerk in Antwerpen. Vanuit een duidelijke visie op lange termijn werd echter voluit gekozen voor een verbetering van het openbaar vervoer. Dus niet voor ad hoc oplossingen zoals snoeien in minder gebruikte lijnen of in late ritten.

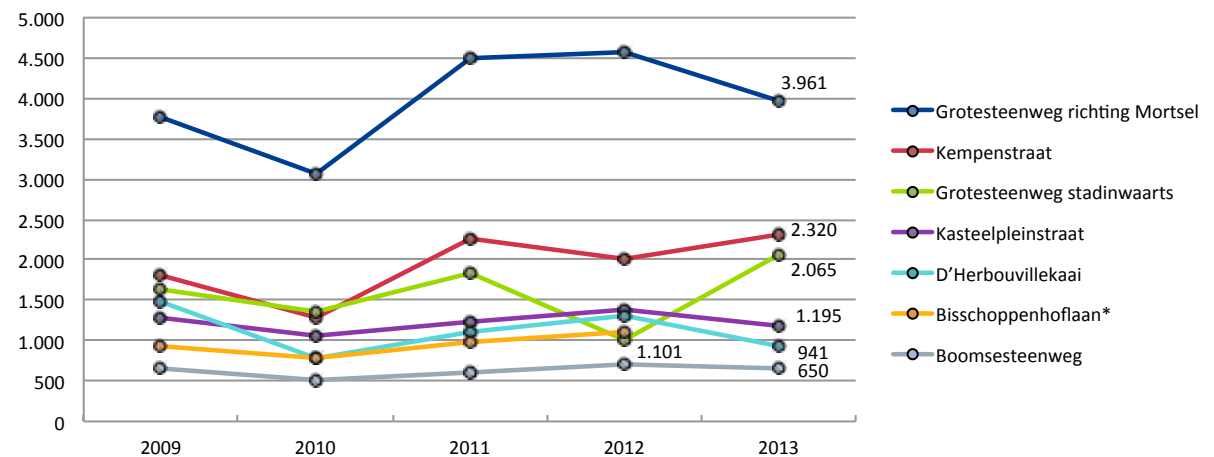
Enkele voorbeelden van verbeteringen:

- Met de invoering van het 'overstapmodel' worden er minder bussen ingezet op routes die parallel lopen met tramlijnen. Zo kunnen reizigers bijvoorbeeld aan Berchem Station en aan de halte Keizershoek in Merksem vlot



Aantal fietsers per dag (2009-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



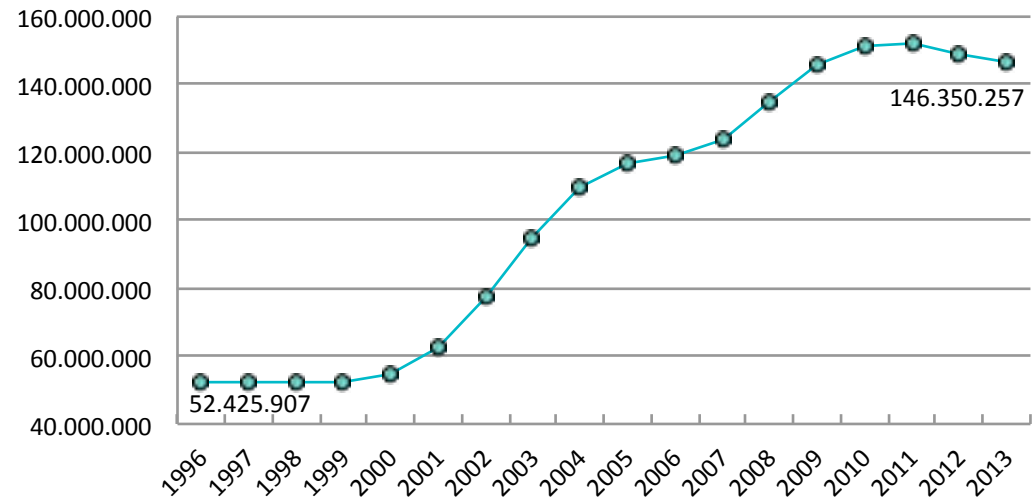
* Voor de Bisschoppenhoflaan zijn er in 2013 geen cijfers.



Aantal reizigers per tram, stadsbus en nachtbus in Antwerpen* (1996-2013)

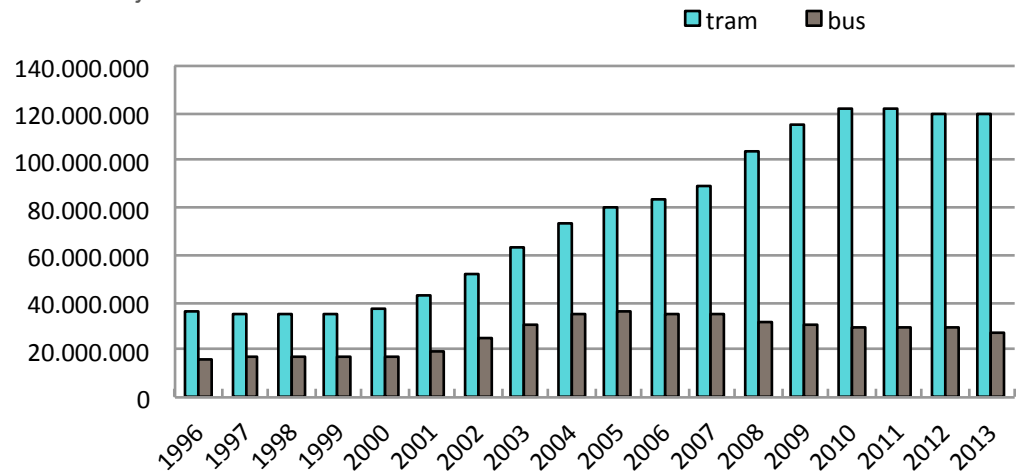
Bron: De Lijn

*In deze tabel zijn geen cijfers van de streekbussen verwerkt.



Aantal reizigers van De Lijn op tram en bus (1996-2013)

Bron: De Lijn



overstappen van bus op tram. Het streefdoel is dat een reiziger maar één keer moet overstappen om zijn bestemming te bereiken.

- Bus 9 werd tram 9, waardoor ook het openbaar vervoer aan Berchem Station versterkt werd.
- Een aantal stadsbussen werd geïntegreerd in het streekvervoer. Zo werd bijvoorbeeld bus 14 een deel van streekbus 50.

De Lijn telt elk jaar het aantal reizigers op de trams, bussen en nachtbussen in de stad. Die telling begint bij het aantal gebruikte biljetten. Reizigers met een abonnement hebben echter geen biljet. Hun aantal wordt - op basis van een aantal aannames - verdeeld over de verschillende stadslijnen.

Sinds 2011 daalt het aantal reizigers op het stads- en streekvervoer. Dat is een Vlaamse tendens en kent twee verklaringen: de vermindering van het aanbod sinds 2010 en de lichte daling van het aantal abonnementen (met forfaitair gerekend een vrij hoog aantal verplaatsingen per jaar).

3.3 Auto's, vrachtwagens en moto's

Begin augustus 2014 waren er 234 170 ingeschreven voertuigen in Antwerpen. Daarvan is bijna 83 procent een personenwagen, 9 procent een vrachtwagen, en 6 procent een motor. Er rijden echter nog veel meer voertuigen in de stad, want veel leasingmaatschappijen hebben hun zetel in Brussel en schrijven hun auto's daar in.

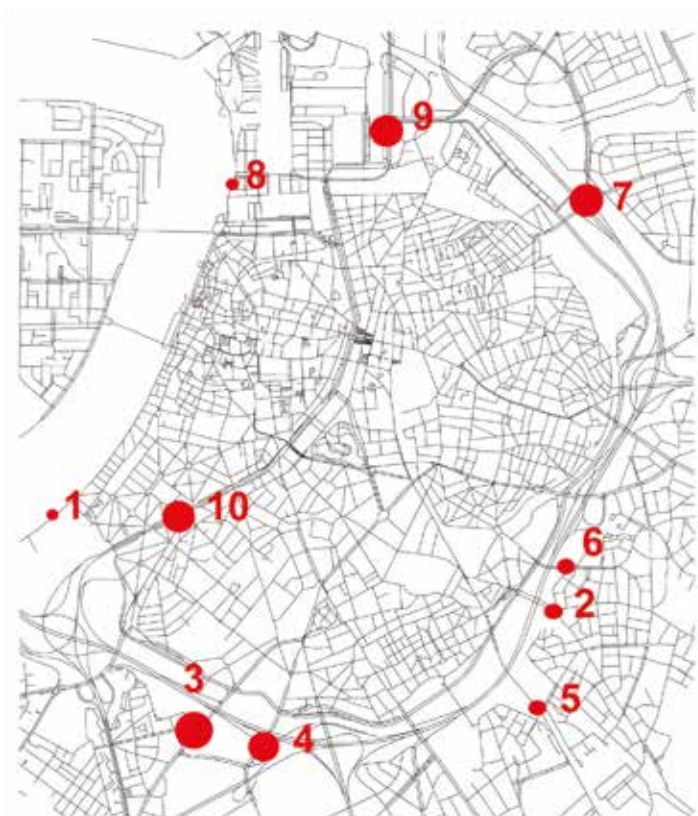
Aantal voertuigen in Antwerpen (1994-2014)

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, telkens de toestand op 1 augustus van het jaar

1994	215 841	2005	223 301
1995	217 971	2006	222 942
1996	219 140	2007	220 443
1997	219 626	2008	224 171
1998	220 665	2009	226 061
1999	223 002	2010	228 167
2000	226 150	2011	231 707
2001	227 755	2012	232 391
2002	227 721	2013	233 032
2003	226 781	2014	234 170
2004	227 282		

Verkeer invalswegen – gemiddeld aantal voertuigen per dag (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



1. D'Herbouvillekaai
2 497
2. Borsbeeksebrug
6 693
3. Jan van Rijswijcklaan
10 152
4. Gerard Le Grellelaan
14 570
5. Posthofbrug
4 956
6. Zurenborgbrug
4 311
7. Schijnpoortweg
14 717
8. Rijnkaai
4 959
9. Noorderlaan
19 979
10. Amerikalei
13 288

4 Mobiliteitsgedrag

De stad onderzoekt regelmatig hoe de Antwerpenaar zich verplaatst (te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of de auto), hoe dat evolueert en wat het verschil is tussen vrijetijdsverkeer en vervoer naar school of werk.

De Antwerpse verkeerspolitie telt elke werkdag het gemiddeld aantal voertuigen op de belangrijkste invalswegen van de stad.

- Op de Noorderlaan, de Gerard Le Grellelaan en de Amerikalei lag het aantal voertuigen in 2013 hoger dan in 2009. Op de andere invalswegen was er een daling.
- De komende jaren zijn er grote werken aan de Leien, de Noorderlaan, de bruggen over het Albertkanaal, enzovoort. Daardoor zal het verkeer andere invalswegen kiezen, met grote verschuivingen tot gevolg. Dat heeft ook zijn gevolgen voor de verkeersveiligheid.

4.1 Mobiliteitsenquête

De stad organiseerde in 2014 haar vierde mobiliteitsonderzoek bij bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. De stad verzamelt om de vier jaar informatie en gegevens om haar mobiliteitsbeleid te evalueren en waar nodig bij te sturen.

Bewoners

Antwerpenaars gebruiken voor 40 procent van hun verplaatsingen de auto, 15 procent gaat te voet, 29 procent met de fiets en 14 procent met het openbaar vervoer. De tram trekt meer reizigers aan dan de bus. Wie dicht bij een tramlijn woont, zal die ook sneller nemen.

De gemiddelde Antwerpenaar neemt minder snel de auto dan de gemiddelde Vlaming. Antwerpen kan zich met haar 'modal split' zelfs meten met verschillende Europese steden. Maar binnen de stad zelf zijn er grote verschillen. Wie 'extra muros' (buiten de Singel) woont, neemt de auto voor ongeveer 55 procent van zijn verplaatsingen. Wie 'intra muros' (tussen de Singel en de Schelde) woont, gebruikt de auto slechts voor 27 tot 36 procent van zijn verplaatsingen,

afhankelijk van het motief. Doordat in de binnenstad alles dicht bij elkaar ligt, is het gemakkelijker om te voet te gaan of de fiets te nemen.

Het gemiddeld aantal auto's per Antwerps gezin bedraagt 1,16. Omgerekend naar aantal inwoners is dat ongeveer één auto per twee Antwerpenaars. Zowat 17 procent van de gezinnen heeft geen auto, in de binnenstad zelfs bijna 25 procent. In vergelijking met Vlaanderen zijn er meer gezinnen zonder auto en minder gezinnen met twee of meer auto's.

Ongeveer de helft van de bewoners parkeert zijn auto op privéterrein, de andere helft doet dat op straat. De parkeerdruk 'intra muros' is hoger dan 'extra muros'.

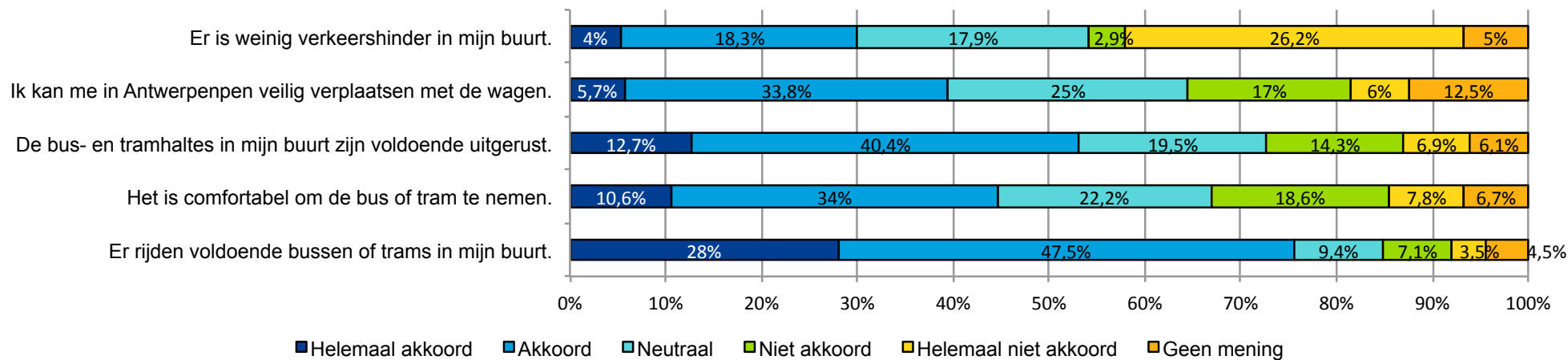
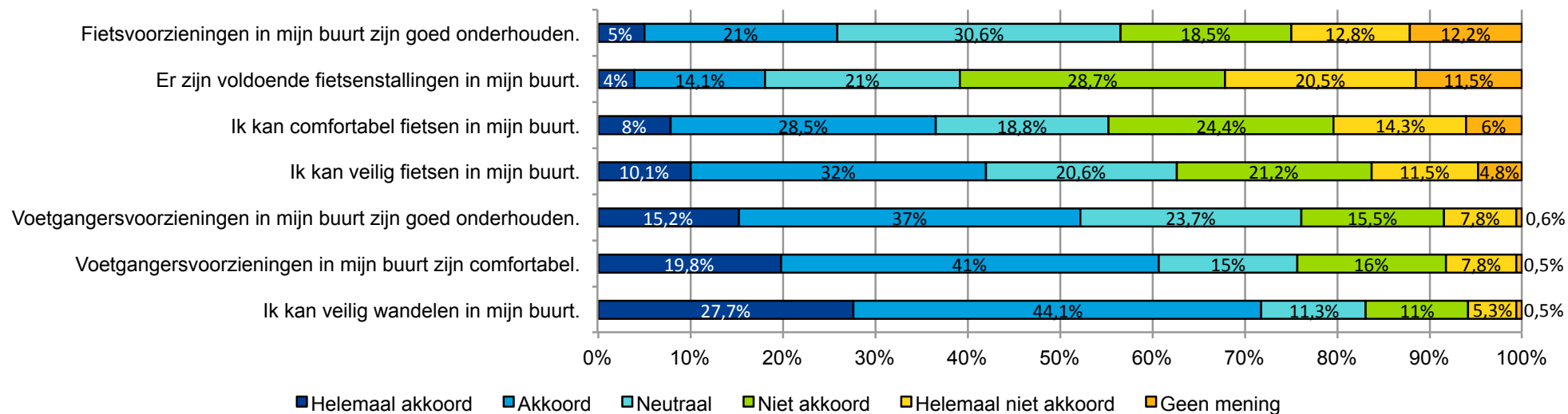
Jongeren gaan vaker te voet of kiezen sneller voor het openbaar vervoer. Senioren gaan vaak te voet of nemen het openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets bij senioren ligt lager.

Antwerpenaars zijn opmerkelijk tevreden over het openbaar vervoer in de stad en over de voorzieningen voor wandelaars. Ze zijn veel kritischer over de fietsvoorzieningen en zeker over het aantal fietsenstallingen. Ook verplaatsingen

met de auto scoren niet zo goed. Veel mensen klagen over verkeershinder in hun buurt.

In de toekomst wil de Antwerpenaar vooral:

- veiliger verkeer en meer leefbaarheid voor alle modi – zowel voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer als auto's,
- een gezamenlijke mobiliteitskaart voor alle verplaatsingen (Cambio, Velo, De Lijn, NMBS en MIVB),
- meer fietscomfort voor fietsers,
- beter onderhouden voetpaden,
- een betere doorstroming voor zowel het openbaar vervoer als voor de auto's,
- meer bussen en trams in de vroege en late uren.





Bedrijven en hun werknemers

Voor bedrijven is het essentieel dat de stad bereikbaar is en blijft, ook in de toekomst tijdens de werken aan de Noorderlijn of in het kader van het Masterplan 2020.

Ongeveer de helft van de Antwerpse werknemers gaat met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk. De andere helft neemt de auto – soms omdat het niet anders kan, in de haven bijvoorbeeld.

De vervoerskeuze van werknemers wordt in belangrijke mate bepaald door de ligging van het bedrijf. Hoe minder parkeerplaatsen er zijn, hoe meer werknemers kiezen voor duurzaam vervoer. Op A-locaties die met de fiets en met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn, maakt 64 procent van de werknemers daar gebruik van. Zelfs op B-locaties waar de bus of tramhalte iets verderaf ligt, laat 56,5 procent van de werknemers de auto thuis. Een bedrijf met minder parkeerplaatsen bespaart altijd op zijn kosten.

Antwerpenaars wonen doorgaans vrij dicht bij hun werk. Daardoor nemen zij gemakkelijker de fiets en moeten zij ook minder tijd spenderen aan hun woon-werkverplaatsingen.

De mobiliteitsenquête vroeg aan werknemers of ze soms vroeger of later met hun auto naar het werk vertrekken om zo de files te vermijden. Voor 20 procent was het antwoord 'regelmatig', 17,5 procent antwoordde 'soms'.

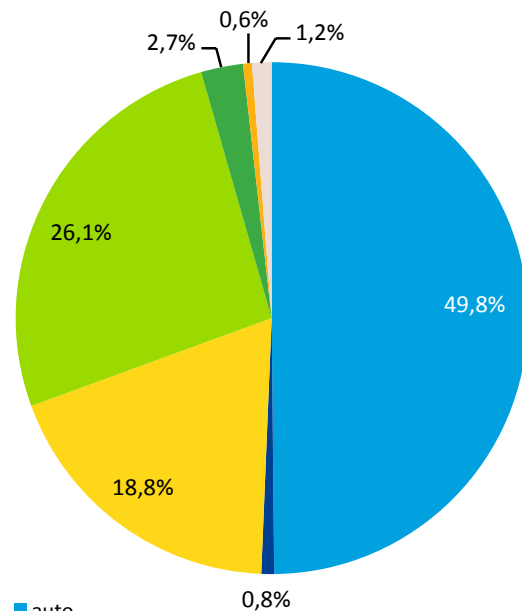
Bij 40 procent van de bedrijven zijn er onvoldoende parkeerplaatsen op het bedrijfsterrein zelf. Op het bedrijfsterrein moet 4 procent van de werknemers betalen voor hun parkeerplaats en ruim 60 procent van de werknemers die op straat parkeren, moeten hiervoor betalen.

Als reden om de fiets niet te nemen, zeggen automobilisten dat ze te ver moeten rijden en dat ze hun twijfels hebben bij de veiligheid en het onderhoud van de fietspaden.

Steeds meer Antwerpse bedrijven moedigen hun werknemers aan om de auto thuis te laten en de fiets te nemen. Ze investeren in fietsenstallingen en douches en geven extra vergoedingen voor verplaatsingen met de fiets of het openbaar vervoer. Maar alles kan beter: slechts 7,6 procent van de bedrijven heeft bedrijfsfietsen voor woon-werkverplaatsingen. 16,5 procent heeft dienstfietsen voor verplaatsingen tijdens het werk.

Met welk vervoermiddel gaat de Antwerpenaar naar het werk?

Bron: mobiliteitsenquête stad Antwerpen 2014



■ auto
■ carpool
■ openbaar vervoer
■ fiets
■ te voet
■ combinatie
■ andere

Deze grafiek toont enkel het hoofdivervoermiddel dat gebruikt wordt om naar het werk te gaan. Het voor- en natransport gebeurt vaak duurzamer.

Uit de enquête blijkt ook:

- dat bedrijfsleiders het gebruik van de fiets door hun werknemers onderschatten en het gebruik van de auto en het openbaar vervoer overschatten,
- dat 12 procent van de werknemers één of meer dagen per week thuis werkt en 6 procent één tot enkele dagen per maand.

Bedrijven hechten steeds meer belang aan hun mobiliteitsbeleid, meer bepaald:

- aan een positieve samenwerking tussen werknemer en werkgever,
- aan het milieu en de gezondheid van hun medewerkers,
- aan de verkeersveiligheid van en naar het werk,
- en vooral aan de kostenbeheersing van hun bedrijfsvoertuigen.





Bezoekers

In een stad als Antwerpen valt altijd wel iets te beleven. De stad trekt dus heel wat bezoekers aan, niet alleen recreatief maar ook functioneel of voor een familiebezoek.

Iets meer dan 56 procent van de Vlaamse bezoekers komt naar Antwerpen met de auto. De overige bezoekers kiezen voor het openbaar vervoer: 30 procent neemt de trein en 10 procent kiest voor bus of tram. Sinds 2010 kwamen er minder bezoekers met de auto en meer met de trein.

In de enquête van 2014 werden ook enkele vragen gesteld aan bezoekers uit Brussel, Wallonië, Noord-Brabant en Zeeland. De Waalse en Brusselse bezoekers gebruiken ongeveer even vaak de trein als Vlaamse bezoekers en voor het overige de auto. De Nederlandse bezoekers komen voor 85 procent met de auto, wat gezien de moeizame treinverbindingen tussen Nederland en Antwerpen niet onlogisch is.

Bezoekers die met het openbaar vervoer naar Antwerpen komen, zijn daar uitermate positief over. Ze geraken snel ter plekke en hebben geen parkeerproblemen. Aangehaalde minpunten zijn een te lange reistijd, te veel overstappen of de kostprijs.

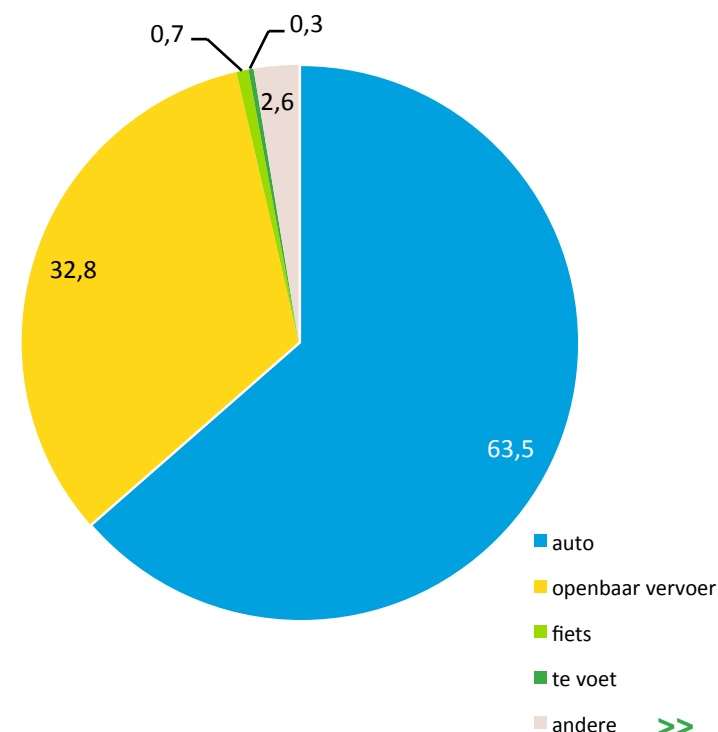
Bezoekers die met de auto komen, moesten in 2014 minder lang naar een parkeerplaats zoeken dan in 2010. Bijna de helft kiest voor

een betaalparking, slechts zelden opteert men voor een Park & Ride. Verplaatsingen in de stad gebeuren vooral te voet, met de tram of de bus, maar ook met de auto.

De bezoekers zijn erg opgetogen over de voorzieningen voor voetgangers en over hun veiligheid.

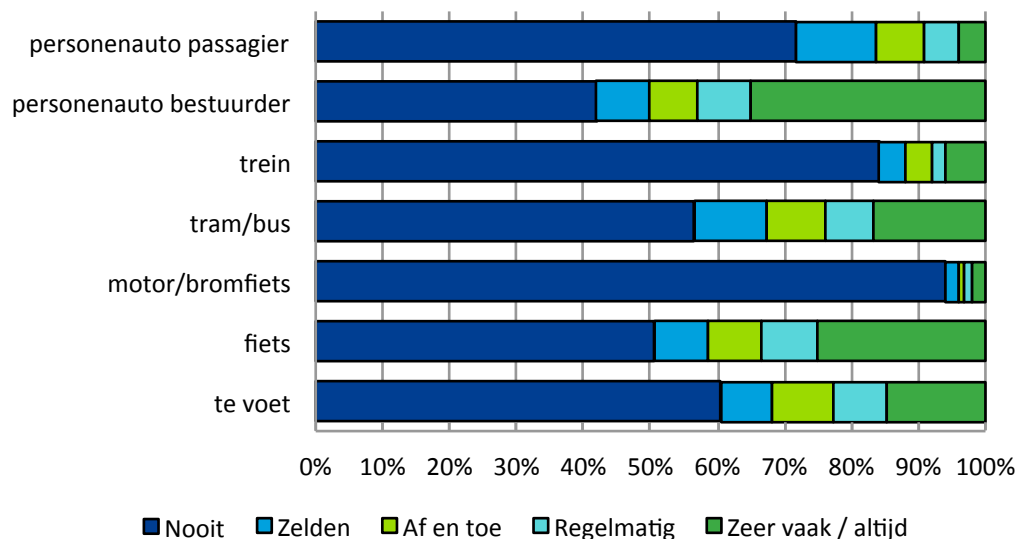
Welk vervoermiddel gebruikt de bezoeker?

Bron: mobiliteitsenquête stad Antwerpen 2014



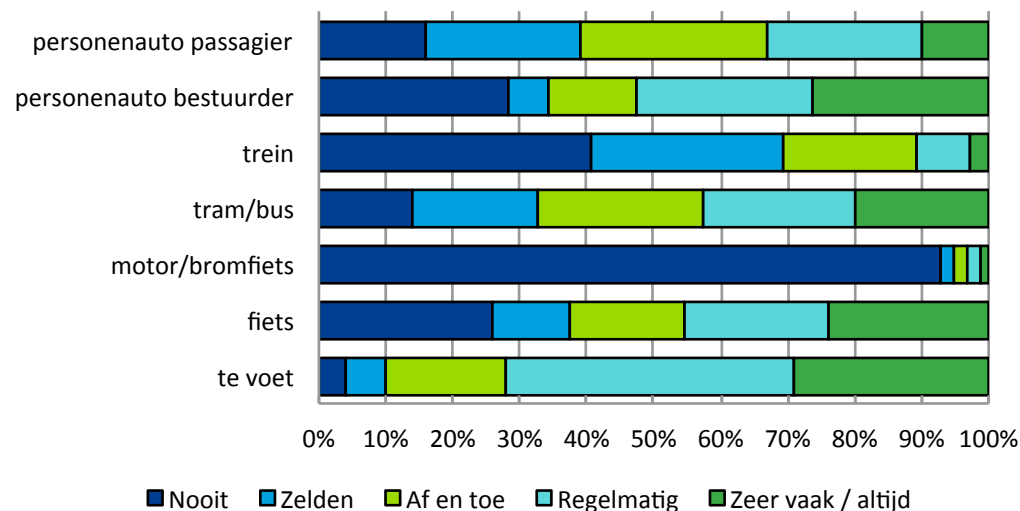
Gebruikt vervoer voor werk en school (2013)

Bron: Antwerpse Monitor 2013



Gebruikt vervoer voor vrije tijd (2013)

Bron: Antwerpse Monitor 2013



4.2 Antwerpse Monitor: de vinger aan de pols

Sinds november 2009 houdt de stad elke week een enquête bij vijfhonderd Antwerpenaars. Het doel van deze 'Antwerpse Monitor' is meer inzicht te verwerven in wat er leeft bij de inwoners en zo het beleid te ondersteunen. In 2013 namen ongeveer 5 300 Antwerpenaars deel aan de Antwerpse Monitor. Eén van de vragen is welk vervoermiddel iedereen de voorbije maand gebruikte voor het werk, de school en de vrije tijd. De antwoorden geven een beeld van het verplaatsingsgedrag over kortere, opeenvolgende periodes.

De grafiek voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer geeft een totaal ander beeld dan die voor verplaatsingen in de vrije tijd:

- Bijna 45 procent rijdt regelmatig tot altijd zelf met de auto naar het werk, 10 procent rijdt mee als passagier. In de vrije tijd stijgt dat tot 52 en 33 procent.
- In de vrije tijd gaat 72 procent van de Antwerpenaars regelmatig tot zeer vaak te voet, 46 procent neemt de fiets en 43 procent tram of bus. Om naar het werk of naar school te gaan, liggen deze percentages lager: 23 procent te voet, 33 procent met de fiets en 25 procent met tram of bus.
- De trein is minder populair, maar wordt in verhouding meer genomen in de vrije tijd dan voor het woon-werkverkeer.

Deze cijfers zijn stabiel in vergelijking met 2011.

5 Wat vindt de Antwerpenaar er zelf van?

De Antwerpse Monitor levert nog meer resultaten op over verkeer en verkeersveiligheid, met soms opvallende verschillen per district.

- 40 procent van de Antwerpenaars vindt de schoolomgeving in zijn buurt verkeersveilig. Linkeroever en Merksem scoren positiever dan gemiddeld, terwijl men in de kernstad (postcode 2000) en in Antwerpen-Noord (2060) minder tevreden is. Dit aanvoelen komt overeen met de objectieve verkeersonveiligheid in deze gebieden.
- 43 procent vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de buurt, een stijging van 3 procent sinds 2011. De tevredenheid is het grootst op Linkeroever, in Merksem en Berchem. In Antwerpen-Noord, de kernstad, Borgerhout en op de Luchtbal is men veel minder tevreden. Hier past wel een belangrijke nuance, namelijk dat meer fietspaden in de stad niet altijd de beste oplossing is om veiliger te kunnen fietsen. Vaak is het beter om snelheidsremmers te plaatsen of een straat anders in te richten.

- 42 procent vindt de fietspaden in de buurt voldoende veilig, ook hier een stijging van 3 procentpunten sinds 2011. De evaluatie is vooral gunstig op Linkeroever, in Merksem, Berchem en ook in Deurne. In Antwerpen-Noord, de kernstad, Borgerhout en op de Luchtbal is de evaluatie negatief.

Inschatting van de verkeersveiligheid rond de school, van het aantal fietspaden en van de veiligheid ervan

Bron: Antwerpse Monitor 2013

	de fiets- paden in mijn buurt zijn veilig	er zijn voldoende fietspaden in mijn buurt	de school- omgevingen in mijn buurt zijn verkeersveilig
helemaal eens	10%	12%	9%
eens	32%	31%	31%
niet oneens/eens	18%	17%	32%
oneens	21%	21%	18%
helemaal oneens	19%	19%	11%

Inschatting verkeersagressie en onaangepaste snelheid

Bron: Antwerpse Monitor 2013

	Ik heb zelf last van onaangepaste snelheid in mijn buurt	Ik heb zelf last van agressief verkeersgedrag in mijn buurt
helemaal niet	13%	21%
eerder niet	27%	33%
eerder wel	38%	32%
helemaal wel	21%	14%

Inschatting om zelf slachtoffer te worden van een verkeersongeval

Bron: Antwerpse Monitor 2013

heel klein risico	16%
klein risico	49%
groot risico	29%
heel groot risico	6%

■ 46 procent van de Antwerpenaars stoort zich aan agressief gedrag in het verkeer. Dat is veel, maar gelukkig toch al 5 procentpunten minder dan in 2011.

■ 59 procent heeft last van onaangepaste snelheid in de buurt, evenveel als in 2011. In Borgerhout en Antwerpen-Noord liggen de cijfers opmerkelijk hoger.

In buurten waar bewoners minder problemen ervaren met het verkeer, vinden ze meestal dat er voldoende fietspaden zijn. In buurten waar er meer klachten zijn over agressief gedrag in het verkeer, stoort men zich ook meer aan het gebrek aan fietspaden.

■ 29 procent van de Antwerpenaars vindt dat hij een groot risico loopt om slachtoffer te worden van een verkeersongeval, 6 procent vindt dat zelfs een heel groot risico. Hoe jonger iemand is, hoe groter hij het risico inschat. Vanaf 45 jaar daalt die inschatting.



The background image is a close-up of a shattered car window. A dense network of fine, dark cracks radiates from a central point on the right side of the frame, creating a spiderweb-like pattern across the glass. Through the broken glass, a blurred red car is visible in the background, suggesting a traffic accident scene.

HOOFDSTUK 3

ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN HET VERKEER

Hoe evolueert de verkeersveiligheid in Antwerpen? Is er verbetering of juist niet? En wat zijn de belangrijkste problemen? We proberen een antwoord te formuleren op basis van cijfers uit verschillende bronnen.

De synthese van al deze cijfers schetst de evolutie van de verkeersveiligheid in Antwerpen en vormt de basis voor alle studies en publicaties van de lokale politie.*

Op welke cijfers baseren we ons?

- De lokale politie verzamelt in het ISLP (Integrated System Local Police) alle processen-verbaal van alle verkeersongevallen in Antwerpen met doden, lichamelijke letsels of materiële schade.
- De lokale politie vraagt deze informatie ook rechtstreeks op bij de federale scheepvaart- en spoorwegpolitie.
- Sinds 2005 krijgt de lokale politie van het parket ook alle gegevens van slachtoffers die binnen de dertig dagen na een ongeval overlijden.
- Al deze gegevens worden verder aangevuld met de vaststellingen van de federale politie.
- In de statistieken over verkeersveiligheid in Antwerpen worden de ongevallen op autosnelwegen niet meegerekend omdat de stad en de lokale politie er geen bevoegdheid hebben.

**Sinds 2000 registreert de lokale verkeerspolitie alle ongevallen met het Geografisch Informatiesysteem GIS. De ingebruikname van een vernieuwde versie van deze toepassing in 2011 leidde tot kleine verschuivingen in de registratie van ongevallen op straten en kruispunten.*



1 Verkeersongevallen

Verkeersveiligheid hangt vaak samen met het slecht weer. Bij vorst en sneeuw gaan de meeste chauffeurs spontaan trager rijden. Het gladde wegdek leidt dan tot meer ongevallen, maar door de lagere snelheid zijn die gemiddeld minder zwaar. In de statistieken dalen dan de ongevallen met letsels en stijgt het aantal ongevallen met stoffelijke schade. Bij regenweer passen automobilisten hun rijgedrag minder aan, waardoor er meer ongevallen met meer slachtoffers zijn.

Het aantal ongevallen met letsels vertoont sinds 2000 een dalende tendens. De verdere bespreking in dit hoofdstuk gaat enkel over ongevallen met slachtoffers.

1.1 Ongevallen met letsel, volgens vervoermiddel

De grafiek op de volgende pagina toont letselongevallen per vervoermiddel. Bij hetzelfde ongeval kunnen meerdere soorten voertuigen betrokken zijn.

De meeste letselongevallen gebeuren met personenauto's (46%), fietsers (24%) en voetgangers (11%). Doordat auto's veiliger worden voor de inzittenden en meer mensen hun gordel dragen, neemt het aantal slachtoffers in auto's af. Het aantal ongevallen met fietsers en voet-

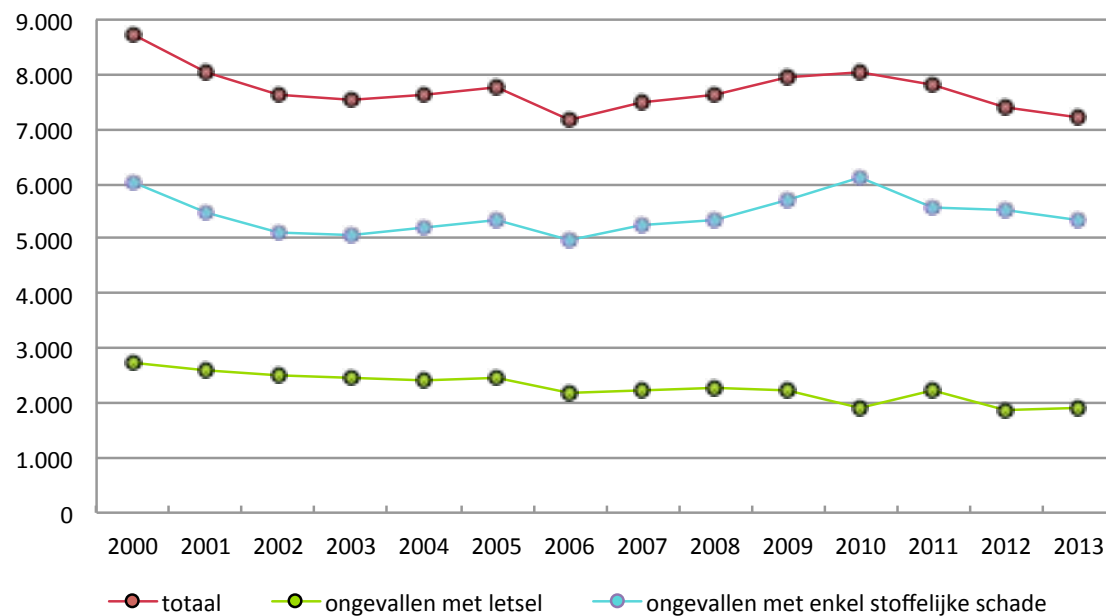
Klimatologische gegevens (2000-2013)

Bron: Koninklijk Meteorologisch Instituut van België

	vorst- dagen	regen- dagen	neerslag in mm/m ²
2000	30	205	996,9
2009	57	170	742,2
2010	81	190	889,5
2011	28	179	759,8
2012	40	210	908,2
2013	59	179	756,4

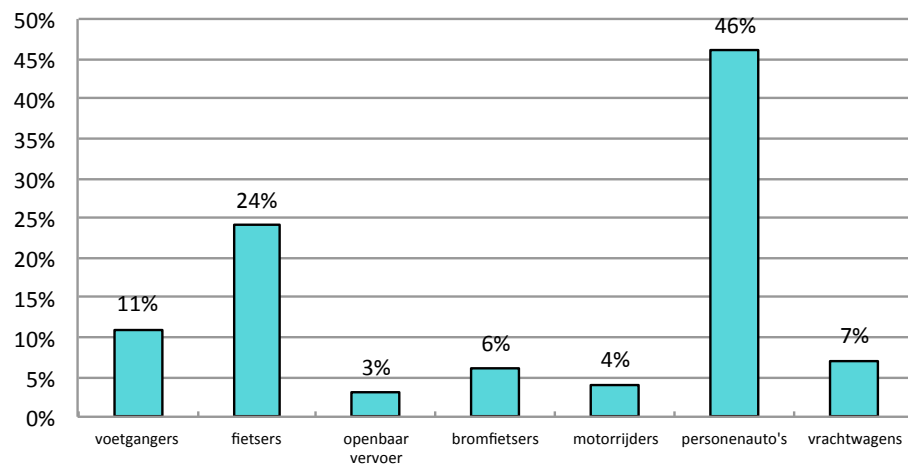
Aantal verkeersongevallen met letsels of enkel met stoffelijke schade (2000-2013)

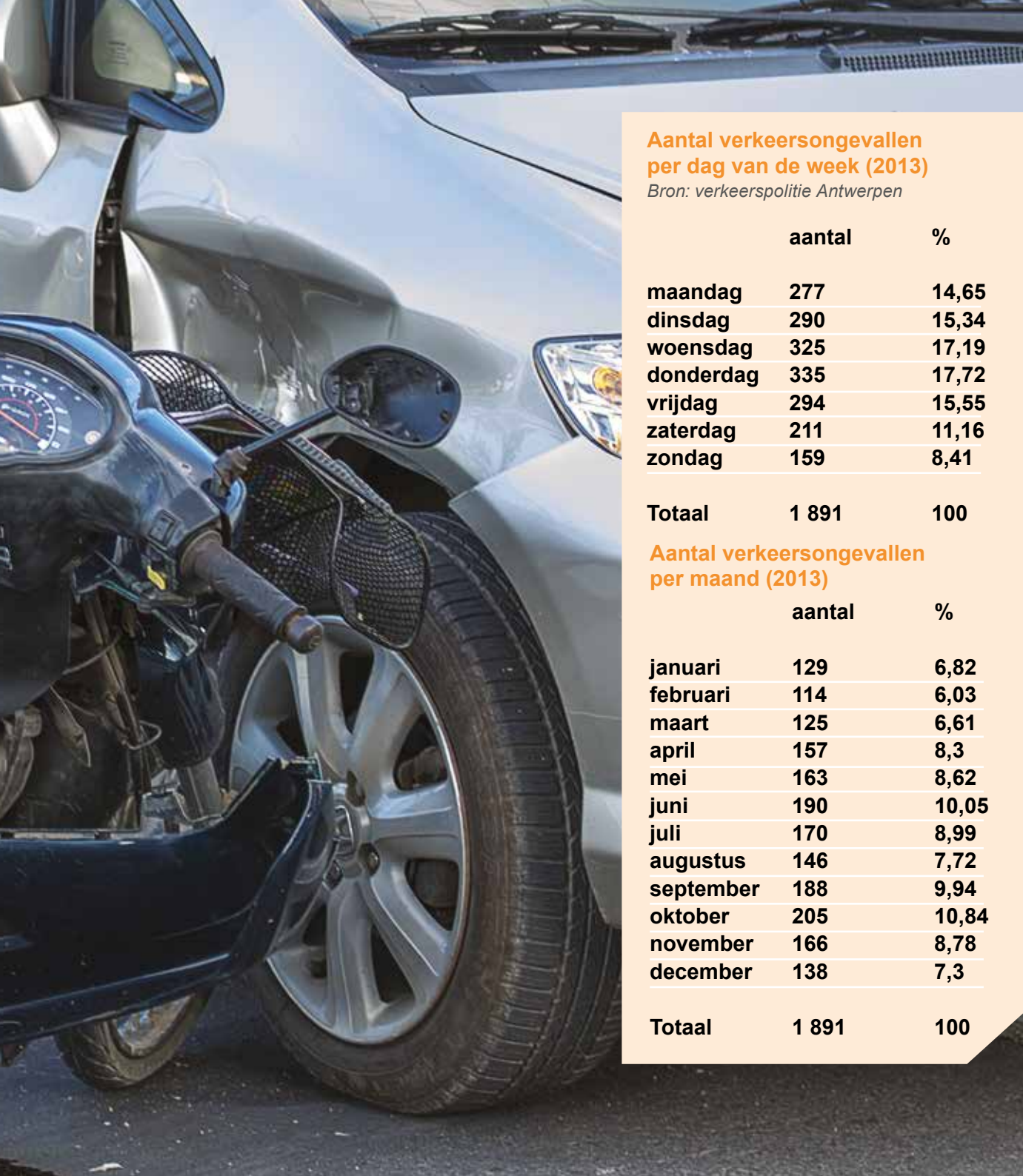
Bron: verkeerspolitie Antwerpen



Aantal verkeersongevallen volgens vervoermiddel (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen





Aantal verkeersongevallen per dag van de week (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

	aantal	%
maandag	277	14,65
dinsdag	290	15,34
woensdag	325	17,19
donderdag	335	17,72
vrijdag	294	15,55
zaterdag	211	11,16
zondag	159	8,41

Totaal **1 891** **100**

Aantal verkeersongevallen per maand (2013)

	aantal	%
januari	129	6,82
februari	114	6,03
maart	125	6,61
april	157	8,3
mei	163	8,62
juni	190	10,05
juli	170	8,99
augustus	146	7,72
september	188	9,94
oktober	205	10,84
november	166	8,78
december	138	7,3

Totaal **1 891** **100**

gangers stijgt echter. Zeker bij een aanrijding door een auto zijn zij erg kwetsbaar. En doordat er meer fietsers zijn, is er ook meer kans dat zij betrokken geraken bij een ongeval.

1.2 Ongevallen volgens tijdstip

Per ongeval kunnen er meerdere slachtoffers zijn. De ongevallencijfers variëren ook door het aantal dagen per maand en door de weersomstandigheden.

In 2013 vielen de meeste slachtoffers aan het begin en einde van het schooljaar, in de maanden juni-juli en in september-oktober. In de koudere maanden december tot maart vielen er minder slachtoffers.

De meeste ongevallen gebeuren op woensdag en donderdag, de minste in het weekend.

1.3 Ongevallen met letsel, volgens plaats

Sinds 2009 daalt het aantal letselongevallen in alle districten, behalve in Borgerhout. Mogelijke verklaringen zijn het hoge aantal verkeersongevallen op de Turnhoutsebaan en de grote verkeersdruk op het plaatselijke wegennetwerk.

De evolutie van het aantal verkeersonge-

vallen op gewestwegen en op stedelijke wegen loopt parallel. Dit is opnieuw een illustratie dat de weersomstandigheden een belangrijke rol spelen in de ongevallenstatistieken. Zo waren er in 2011 relatief weinig vorstdagen, met als gevolg meer auto's die snel rijden en meer zachte weggebruikers op de baan. En ook meer ongevallen met letsels.

Verkeersongevallen per district (2009-2011-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

aantal ongevallen met letsel	2009	2011	2013
onbekend	2	4	3
Antwerpen	1 080	1 032	951
Berchem	146	135	137
Berendrecht-Zandvliet-Lillo	20	25	18
Borgerhout	120	126	131
Deurne	290	285	251
Ekeren	64	81	49
Hoboken	98	108	86
Merksem	191	143	124
Wilrijk	200	179	141
Totaal	2 211	2 118	1 891

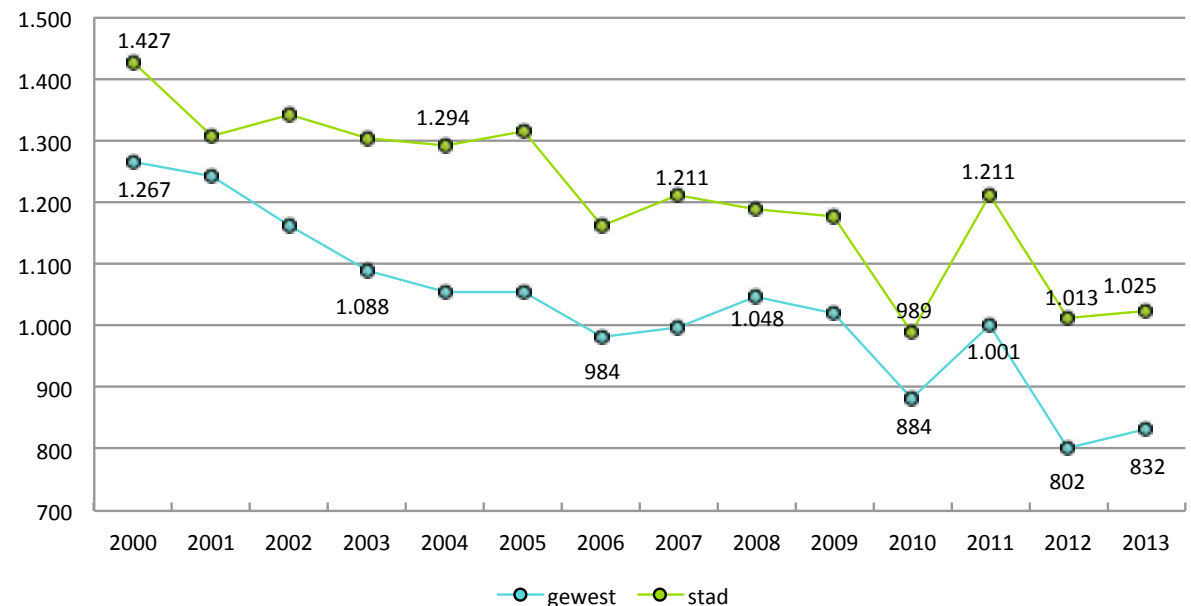
Aantal verkeersongevallen volgens soort straat of weg (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

wijkverzamelweg	730
stedelijke hoofdverkeersweg	567
woonstraat	408
primaire havenweg	28
lokale weg type verzamelweg in het havengebied	21
lokale havenweg	13
hoofdstraat	11
autosnelweg en snelverkeersweg	10
primaire weg II	3

Aantal letselongevallen op gewest- en stadswegen (2000-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen





Belangrijkste zwarte punten (2011-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Plaats	aantal ongevallen met letsel	weegfactor
Boomsesteenweg - Krijgsbaan in Wilrijk	47	51
Schijnpoortweg - Noordersingel - Slachthuislaan	30	42
Fr. Rooseveltplaats - Van Ertbornstraat - Osystraat	27	39
Bisschoppenhoflaan - Merksemsesteenweg - Lakborslei	28	36
Groenendaallaan - in- en uitrit E19 in Merksem	21	27
Gerard le Grellelaan - Karel Oomsstraat - Desguinlei - Singel	24	26
Grotesteenweg - Singel in Berchem - Mechelsebrug	23	25
Schijnpoortweg - Tweemontstraat	25	25
Amerikalei - Montignystraat - Belegstraat - Gr. Van Hoornestraat	19	23
Grotesteenweg - uitrit Ring in Berchem	19	21
Noorderlaan - Groenendaallaan	19	21
Noordersingel - Stenenbrug in Borgerhout	21	21
Plantin en Moretuslei - Simonsstraat - Mercatorstraat	20	20
Noordersingel - Singel - Plantin en Moretuslei - Lt. Lippenslaan	16	20
Jules Moretuslei - Krijgsbaan	14	20
Lt. Lippenslaan - afrit E19	13	19
Breydelstraat - Gemeentestraat - Van Arteveldestraat	13	19
Gemeentestr. - Anneessensstr. - Van Stralenstr. - Rooseveltplaats	15	19
Mechelsebrug - Grotesteenweg - Elisabethlaan	12	18
Uitbreidingsstraat - Posthoflei - Singel in Berchem	18	18
Sint-Bernardsesteenweg - Jules De Geyterstraat - Hendriklei	12	18
Italiëlei - Tunnelplaats - Cassiersstraat	17	17
Coöperatielaan - Schoonselhoflei - Sint-Bernardsesteenweg	15	17
Carnotstraat - Kerkstraat - Turnhoutsebaan	16	16
Bredabaan - Deurnesebaan - Weggestraat in Merksem	12	16
Emile Verhaerenlaan - Frederik Van Eedeplein - Gloriantlaan	6	16
IJzerlaan - Bredastraat	12	16
J. Van Rijswijckl. - Populierenl. - J. De Voslei - VIIde-Olympiadel.	9	15
Groenendaallaan - Kotterstraat	7	15

2 Verkeersslachtoffers

Belangrijkste verkeersonveilige punten (2013)

Om te weten welke kruispunten het gevaarlijkst zijn, worden de ongevallen op elk kruispunt gewogen. Die weging gebeurt met de formule 'weegfactor = $X + 3Y + 5Z$ ', met

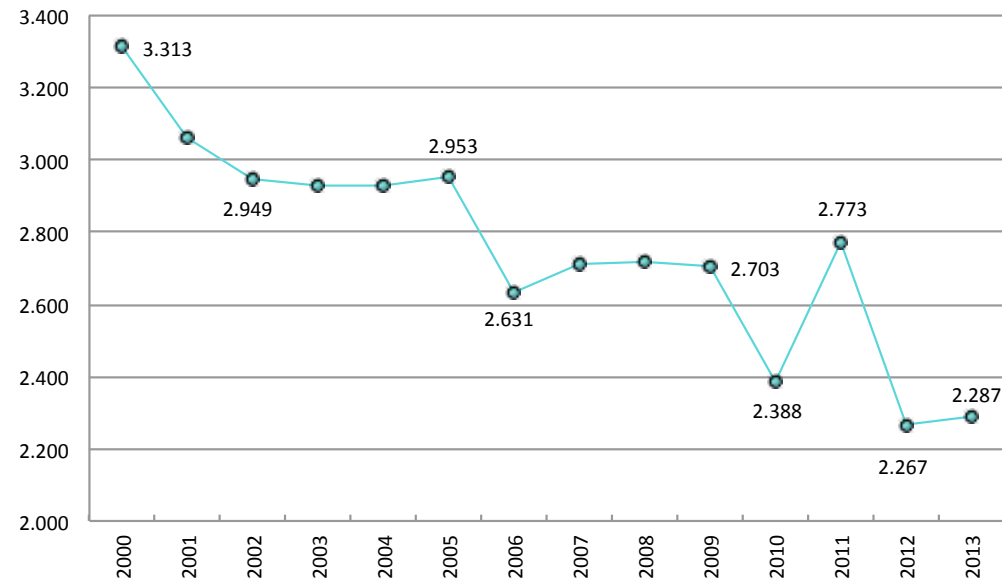
- X = aanrijdingen met lichtgewonden
- Y = aanrijdingen met zwaargewonden
- Z = aanrijdingen met dodelijke slachtoffers.

In de beoordeling hoe gevaarlijk een kruispunt is, wegen dodelijke slachtoffers vijf keer zwaarder door en zwaargewonden drie keer. Anders gezegd: hoe zwaarder het ongeval, hoe meer punten. De 'meest verkeersonveilige punten' staan bovenaan in de tabel.

Sinds 2000 daalt het aantal verkeersslachtoffers in Antwerpen. In 2011 was er een gevoelige stijging, daarna weer een daling. In 2013 maakte het verkeer in Antwerpen 2 287 slachtoffers. De piek van 2011 en de lichte stijging sinds 2012 geeft aan dat verkeersveiligheid niet 'automatisch' in positieve richting evolueert. De daling van 2000 tot 2013 met 31 procent is dan ook geen definitieve verworvenheid.

Aantal slachtoffers in het verkeer (2000-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



2.1 Hoe zwaar waren de ongevallen?

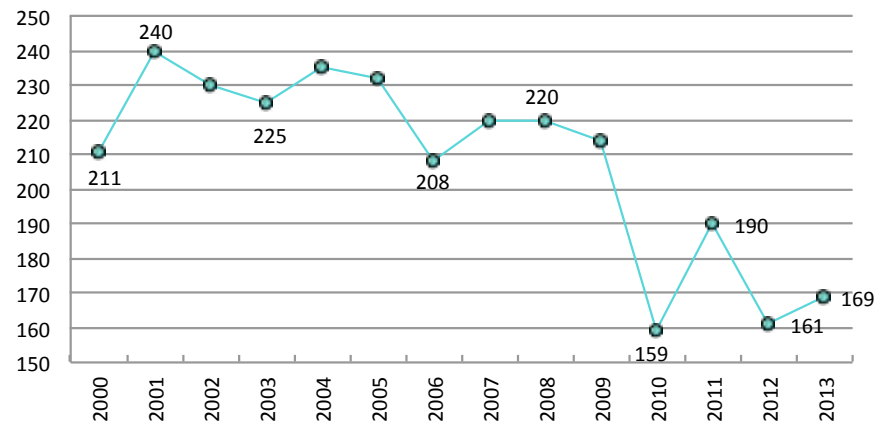
In 2013 werd 91 procent van de verkeersslachtoffers licht gewond en ongeveer 9 procent zwaar gewond – een stijging in vergelijking met 2012.

In 2013 waren er negen dodelijke slachtoffers, tien minder dan in 2012.

In 2014 is er opnieuw een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers.

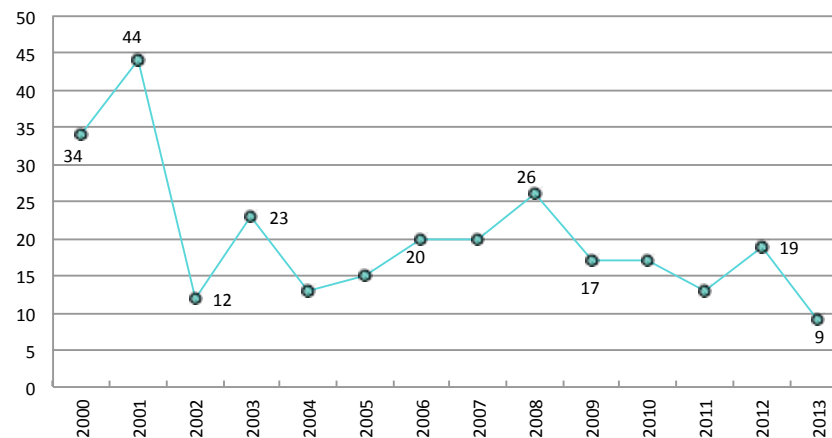
Zwaargewonde verkeersslachtoffers (2000-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



Overleden verkeersslachtoffers (2000-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



Aantal lichtgewonde, zwaargewonde en overleden verkeersslachtoffers (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

lichtgewonden	1 713
zwaargewonden	169
doden	9

2.2 Aantal slachtoffers volgens vervoermiddel

Meer dan 83 procent van de verkeersslachtoffers zijn voetgangers, fietsers en bestuurders of passagiers in een auto. Bij fietsers en voetgangers zijn de verwondingen vaker ernstig. De kans op verwonding of overlijden bij een ongeval is het kleinst als passagier van het openbaar vervoer.

- In 2013 was 15 procent van de slachtoffers een voetganger. Hun aantal daalt elk jaar, met uitzondering van een lichte stijging in 2011.
- In 2013 was bijna 32 procent van de slachtoffers een fietser. Hun aantal blijft elk jaar toenemen, vermoedelijk doordat steeds meer mensen fietsen en er dus meer mensen risico lopen als fietser om slachtoffer te worden van een ongeval

Motorrijders maken minder dan 5 procent uit van alle verkeersslachtoffers. Als zij betrokken geraken bij een ongeval, maken zij echter 20 procent kans om zwaar of dodelijk gewond te geraken. Hoe hoger de snelheid en het verschil in massa, hoe groter het risico. Voor voetgangers, die 15 procent uitmaken van het totaal aantal verkeersslachtoffers, bedraagt die kans 'maar' 15 procent.

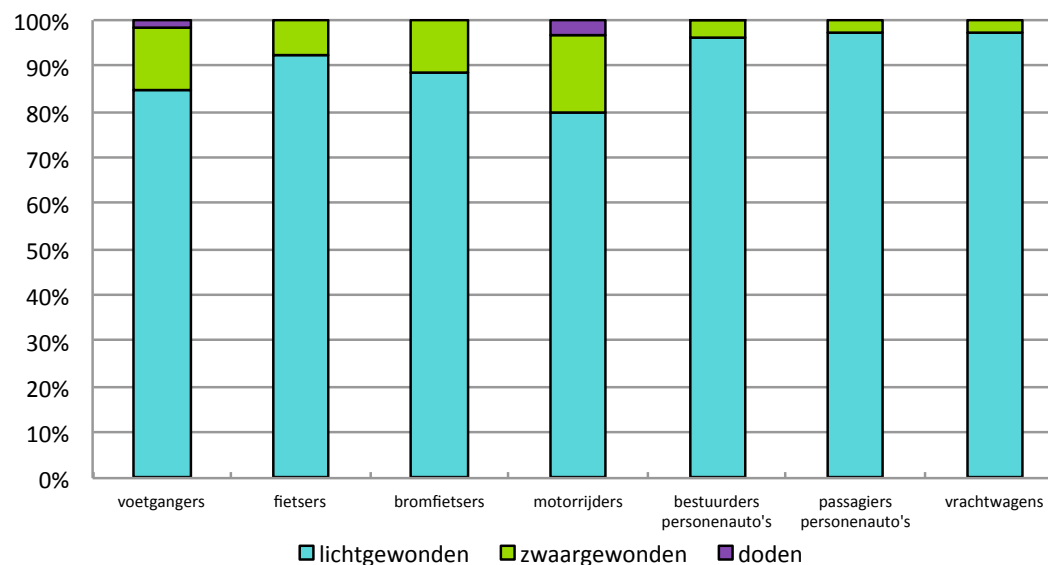
Verkeersslachtoffers volgens vervoermiddel (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Vervoerswijze	aantal	%
voetgangers	344	15,0
fietsers	728	31,8
openbaar vervoer	7	0,3
bromfietsers	176	7,7
motorfietsers	100	4,4
bestuurders auto	506	22,1
passagiers auto	335	14,6
vrachtwagens	39	1,7
andere	3	0,1
onbekend	49	2,1
totaal	2 287	100

Verkeersslachtoffers volgens vervoermiddel en ernst van letsel (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



2.3 Aantal slachtoffers volgens leeftijd

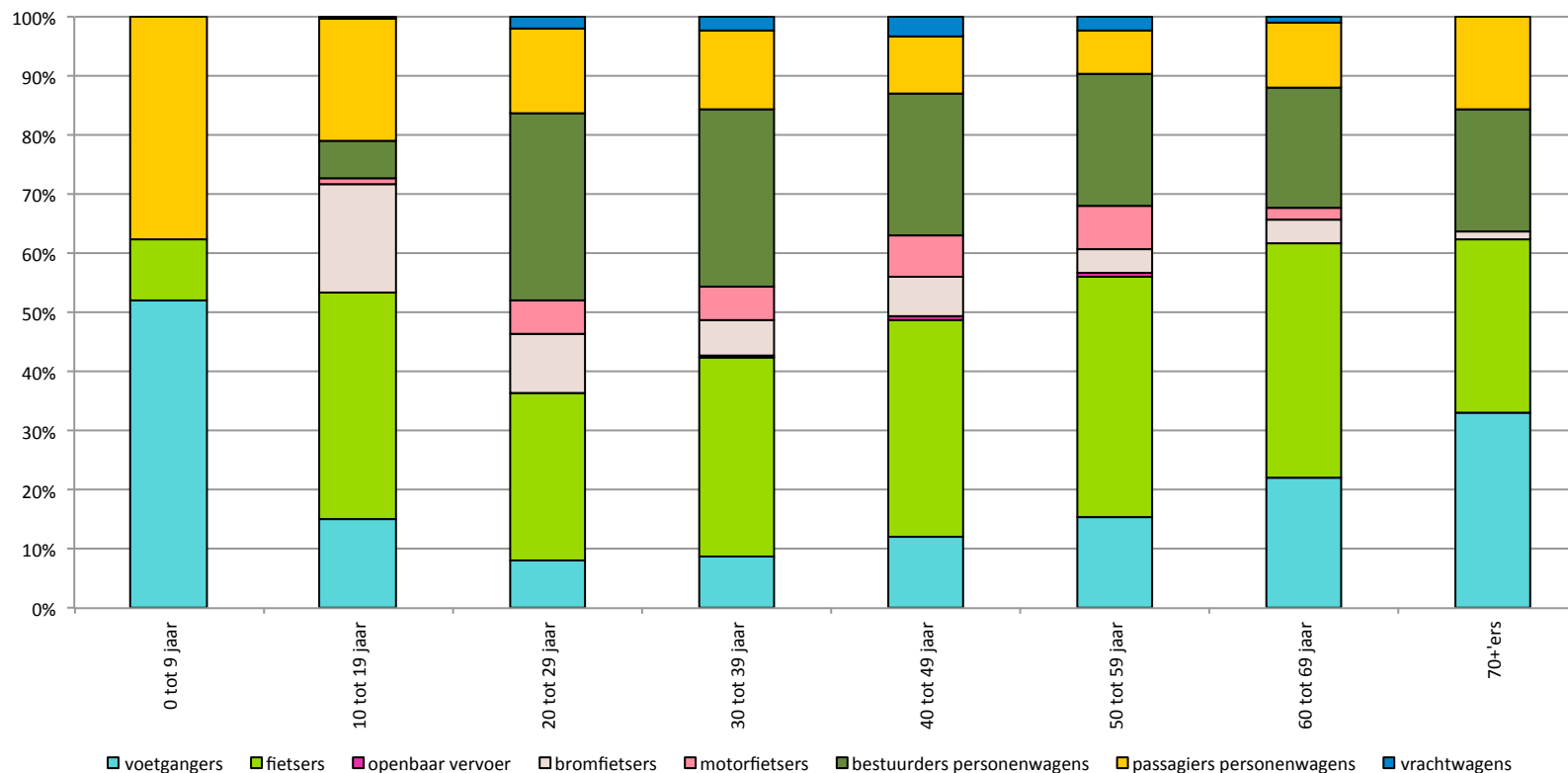
Bijna 45 procent van alle verkeersslachtoffers zijn tussen 15 en 34 jaar. Bij kinderen tot 10 jaar en bij ouderen vanaf 60 jaar vallen er eerder weinig slachtoffers. Mogelijk speelt de geringere blootstelling aan risico's hier een bepalende rol.

De onderstaande tabel toont per leeftijdscategorie welk vervoermiddel bij een verkeersongeval betrokken is.

- Bij een ongeval met voetgangers vallen vaak doden en gewonden. Vooral kinderen en jongeren lopen een hoog risico. Zeker kinderen tot negen jaar blijken heel kwetsbaar. Een ongeval met kinderen gebeurt vaak dicht bij huis.

Verkeersslachtoffers volgens leeftijd en vervoermiddel (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



- Ook ouderen vanaf zeventig jaar lopen een hoger risico. Zij geraken vooral op de grote verkeerswegen betrokken in een ongeval, door de dikwijls ingewikkelde verkeerssituaties en onveilige weginrichting. Bovendien zijn oudere mensen ook fysiek zwakker, waardoor eenzelfde type ongeval bij ouderen vaak zwaardere gevolgen heeft.
- In 2013 vielen er geen dodelijke slachtoffers onder fietsers, maar het aantal zwaargewonden steeg. Waar vroeger de 10 tot 15-jarige fietsers vaker een ongeval hadden, zijn dat nu vooral fietsers van 15 tot 34 jaar. Een mogelijke verklaring is dat jongeren pas later beginnen te fietsen, terwijl het aantal fietsers van 15 tot 34 jaar de jongste jaren steeg.
- Het aantal slachtoffers in personenauto's daalt. Als verklaring haalden we eerder al aan: veiligere auto's, aangepast rijgedrag tijdens de strenge winters en striktere naleving van de plicht om je gordel vast te maken. Er is een opvallende daling van het aantal gewonde bestuurders. Bij de passagiers is die daling minder sterk, misschien omdat zij hun gordel minder vaak vast maken.
- Bij bromfietsers zet de daling van het aantal slachtoffers zich door.

Verkeersslachtoffers volgens leeftijd (2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

leeftijd	aantal	%
0 tot 9 jaar	126	5,5%
10 tot 19 jaar	318	13,9%
20 tot 29 jaar	559	24,4%
30 tot 39 jaar	403	17,1%
40 tot 49 jaar	351	15,3%
50 tot 59 jaar	250	10,9%
60 tot 69 jaar	102	4,5%
70+'ers	133	5,8%
onbekend	45	2,0%
Totaal	2.287	100%



HOOFDSTUK 4

ENGAGEMENTEN



Nieuwe inzichten over veiliger verkeer helpen altijd om bij te sturen. Tijdens de vierde stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid evalueerden vier werkgroepen de verbeteringen en de uitdagingen voor voetgangers, fietsers, privévervoer en openbaar vervoer.

De vier werkgroepen somden alvast een aantal positieve realisaties op:

- de aanleg van nieuwe fietspaden,
- de verbeterde inrichting van het openbaar domein,
- de verkeerseducatie, vooral in scholen,
- de focus van de politie op 'killers' zoals alcohol, drugs, overdreven snelheid, en het dragen van de gordel en andere beschermingsmiddelen,
- het optreden tegen 'fietsdumping' op het openbaar domein door fout gestalde fietsen te labelen,
- een betere handhaving op basis van ongevalanalyses.

Dit hoofdstuk overloopt de hernieuwde engagementen voor een betere infrastructuur, gedragsverandering, handhaving en betrokkenheid.

1 Het STOP-principe

Zoals het mobiliteitsdecreet bepaalt, baseert het stedelijk beleid voor verkeersveiligheid zich op het STOP-principe. Dat principe geeft telkens voorrang aan - in volgorde - Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privévervoer. Het dient als uitgangspunt bij:

- de adviezen van de verkeerspolitie en de dienst mobiliteit,
- de heraanleg van straten en pleinen,
- begeleidende ingrepen voor veiliger verkeer en leefbaarheid, zoals snelheidsremmers of verkeersplateaus,
- de afstelling van verkeerslichten,
- de herinrichting van schoolomgevingen,
- de vermindering van obstakels op voetpaden.

1.1 VOORTGANG 2012-2014

Het stedelijk mobiliteitsplan

Het voorontwerp stedelijk mobiliteitsplan (april 2014) zet de krijtlijnen uit voor een veiliger verkeer, met drie prioriteiten.

- De doelstelling 'Go for Zero' met als slagzin 'Samen naar 0 verkeersdoden' vraagt prioritaire aandacht voor fietsers en voetgangers, die het meest kwetsbaar zijn.
- Routes moeten veiliger worden door zwarte en gevaarlijke punten aan te pakken, auto's af te remmen, de infrastructuur aan te passen en waar mogelijk de verschillende verkeersstromen van elkaar te scheiden.

- Sensibilisering en handhaving.

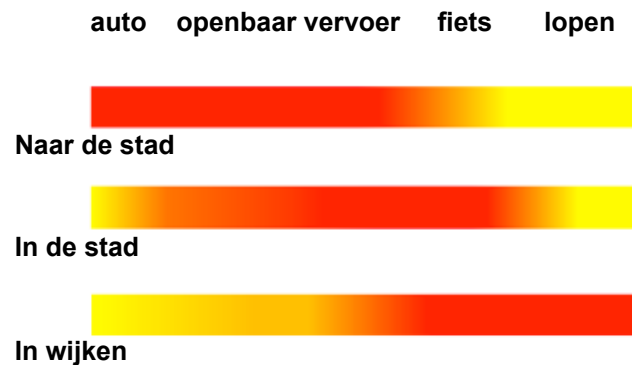
Het STOP-principe

Het stadsbestuur wil het STOP-principe op alle wegen toepassen. Hierbij worden straten en wegen ingericht volgens hun rol in het verkeersnetwerk. Zo moet een verbindingsweg voor auto's genoeg capaciteit en aangepaste verkeerslichten hebben voor een vlotte doorstroming. Anders leidt dit tot sluipverkeer in omliggende woonstraten, wat de verkeersveiligheid zeker niet ten goede komt.

De rol van de auto en het openbaar vervoer is groter op in- en uitvalswegen naar de stad. Hoe lokaler de weg, hoe belangrijker voor fietsers en voetgangers. Dat geldt zeker voor straten en pleinen in de wijken. Schematisch voorgesteld ziet dat er zo uit.

Inrichting van straten en wegen volgens het STOP-principe

Bron: stad Antwerpen, mobiliteitsdienst



De 4de Staten-Generaal stelt voor

- verkeerslichten opnieuw af te stellen voor een betere doorstroming,
- meer 'rateltickers' te plaatsen aan oversteekplaatsen, zodat slechtzienden de verkeerslichten horen,
- een proefproject 'vierkant groen' te starten, waarbij voetgangers en fietsers op een kruispunt in de vier richtingen groen licht krijgen,
- een proefproject te starten met 'lichttellers' die aangeven hoelang het nog duurt voor een rood licht op groen springt. Voetgangers blijven dan meestal geduldiger wachten voor ze oversteken.

2 Leesbaarheid openbaar domein

De stad werkt aan een duidelijke afbakening van de zones 30. De inrichting van het openbaar domein moet een 'poorteffect' creëren, ondersteund door bewegwijzering en reglementering.

2.1 VOORTGANG 2012-2014

Vooruitziend plannen

Bij de herinrichting van straten of kruispunten wordt vooraf altijd een programma van eisen opgesteld. Daarin staat ook een omschrijving van de functie van de weg, van het gewenst gebruik en van het gedrag van de gebruikers. Deze gegevens vormen de basis voor de aanleg van een veilige infrastructuur. Tijdens elk planproces wordt ook goed opgevolgd of de ontwerpers rekening houden met de verkeersveiligheid.

Draaiboek openbaar domein

Elk ontwerp van een publieke ruimte in Antwerpen moet het 'draaiboek openbaar domein' volgen. Daarin staan alle ontwerpprincipes van de stad bij de ontwikkeling en aanleg van straten en pleinen. Door verkeersproblemen zo veel mogelijk eenvormig op te lossen, vergroot de leesbaarheid van het openbaar domein en dus ook de verkeersveiligheid.

Zone 30 rond scholen

Om de stijging van het aantal leerlingen in Antwerpen op te vangen, kwamen er de voorbije

twee jaar acht nieuwe scholen bij. De omgeving van die schoolgebouwen moest worden ingericht als zone 30. Dat is in 80 procent van de gevallen klaar. Voor 10 procent zijn de plannen in opmaak of in uitvoering en voor de laatste 10 procent moet de procedure nog starten.

Oversteekplaatsen tram

In 2014 startten de stad en De Lijn een proefproject aan de Stenenbrug om voetgangers veiliger te laten oversteken over de tramsporen. Het hekwerk aan de oversteekplaats doet de voetgangers in de richting kijken van de tram. De signalisatie met witte letters op een rode achtergrond maakt duidelijk dat de tram voorrang heeft. Ook de heraanleg van de Antwerpsesteenweg in Hoboken en van de Ruggeveldlaan in Deurne zal op deze manier gebeuren.

Uitbreiding zones 30

In overleg met de districten worden de bestaande zones 30 geleidelijk uitgebreid, zowel in de binnenstad als in de districten in de 20ste eeuwse gordel.

Zones 30 vergen aanpassingen aan de infrastructuur, maar ook een omslag in de manier van denken van chauffeurs. In de zones 30 komen overal grote grondstickers op strategisch gekozen plaatsen, om chauffeurs te sensibiliseren en hen aan de zone 30 te herinneren.



Personen met een visuele handicap

De stad overlegt regelmatig met de Belgische Confederatie voor Blinden en Slechtzienden, met het Vlaams Oogpunt en met de provincie Antwerpen. Volgende acties zijn reeds gerealiseerd of nog gepland:

- in 2014 werden noppentegels en geleidelijnen voor slechtzienden geplaatst aan de tram- en bushaltes op de as Sint-Pietersvliet - Sint-Katelijnevest,
- in 2015 worden ook de kruispunten op deze as aangepakt,
- gelijkaardige maatregelen aan het Koningin Astridplein en op de Mechelsesteenweg zijn volop in voorbereiding.

Gedrags- en conflictobservatie

Het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid, de stad, de verkeerspolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) starten binnenkort een project 'gedrags- en conflictobservatie'. Dat project onderzoekt het conflict tussen fietsers en auto's die bij het afslaan een fietsoversteek dwarsen. Dat levert immers een verhoogd risico op zware ongevallen op. Tijdens het project worden camera's geplaatst op twee kruispunten met bypasses en een fietspad met dubbele rijrichting op de Singel. Door bijna-ongevallen te registreren en nadien te analyseren, kan worden nagegaan of stopborden en stopstrepen

een gunstige invloed hebben op de verkeersveiligheid. Als dat niet zo is, moeten andere maatregelen onderzocht worden. Het belang van deze studie kan niet worden onderschat.

Schoolstraten

In 2014 startte het project schoolstraten. Die straten worden bij het begin en het einde van de schooldag een half uur afgesloten voor auto's. Daardoor wordt de schoolomgeving autovrij en dus ook veel veiliger. De maatregel vraagt wel een engagement van alle betrokkenen. Bewoners mogen tijdens die periode de straat wel uitrijden met de auto maar niet inrijden. Het schoolpersoneel helpt om de hekken te plaatsen en te verwijderen. Er waren dertien scholen kandidaat.

Eerst werd onderzocht of aan alle voorwaarden voldaan is – bijvoorbeeld een straat met openbaar vervoer kan je niet zomaar afsluiten. Op 17 november 2014 ging in Berendrecht de eerste schoolstraat van start. In de week daarvoor werkten de kinderen er rond het thema verkeersveiligheid.

Verkeersveilige schoolroutes

Tijdens twee onderzoeken over speelruimte in Wilrijk en Berchem tussen' werden ook de schoolroutes in kaart gebracht. Daarbij kwam uiteraard ook de veiligheid op die routes in beeld.

De bevraging van scholen en kinderen leverde heel wat knelpunten op. De gevaarlijkste knelpunten worden nu verder onderzocht. Het is de bedoeling die systematisch weg te werken met tijdelijke of permanente maatregelen.

Ook in andere wijken worden de speelruimte en de schoolroutes onderzocht. Eerst op het Kiel en in Antwerpen-Noord, omdat het verkeer daar onveiliger is dan gemiddeld. Later volgen nog Linkeroever, Luchtbal en Berchem 'extra muros'.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- het openbaar domein beter in orde te houden door korter op de bal te spelen bij mankementen en slijtage,
- bij de heraanleg van straten en pleinen fietsvriendelijke materialen te gebruiken,
- meer rekening te houden met voetgangers en fietsers bij de afstelling van verkeerslichten zodat ze minder lang moeten wachten en veiliger kunnen oversteken (zie ook de maatregelen 'vierkant groen', 'lichttellers' en 'rateltickers').

ANTWERPEN

EMMA EN LUCAS

LEI

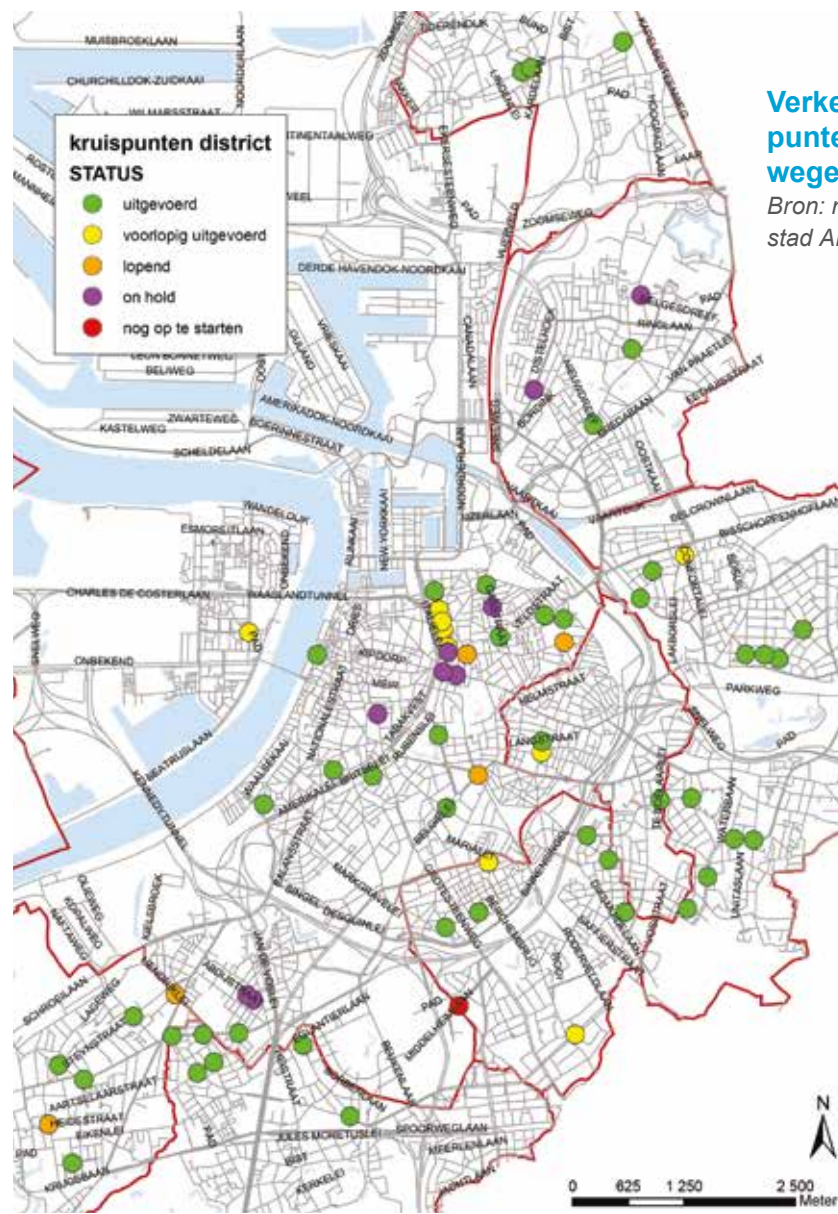
Graag traag in onze straat.



3 Verkeersonveilige kruispunten

Verkeersonveilige punten op districts- wegen (2011-2013)

Bron: mobiliteitsdienst
stad Antwerpen



De gerichte aanpak van onveilige kruispunten blijkt erg succesvol. Vaak doen zich na de heraanleg of ingreep geen (zware) ongevallen meer voor. Samen met de verkeerspolitie, de districten, de Vlaamse overheid en De Lijn pakt de stad die verkeersonveilige punten aan.

3.1 VOORTGANG 2012-2014

Verkeersonveilige punten op stads- en districtswegen

Sinds 2001 werden 54 van de 72 onveilige kruispunten op stads- en districtswegen voorlopig of definitief aangepakt. Helaas kwamen er sinds 2009 ook 17 nieuwe verkeersonveilige punten bij. Voor 14 locaties zijn de plannen in opmaak of klaar om uitgevoerd te worden.

Verkeersonveilige punten op gewestwegen

In samenwerking met de Vlaamse overheid werden in 2013 en 2014 een dertigtal verkeersonveilige punten op gewestwegen aangepakt. Dit gebeurde

- door kleine of grote ingrepen in de infrastructuur,
- en door een (deels) conflictvrije regeling van de verkeerslichten, zodat voertuigen links kunnen afslaan zonder voorrang te moeten geven aan tegenliggers.

De laatste twee jaar werden drie kruispunten conflictvrij geregeld: Singel-Schijnpoortweg, Singel-Stenenbrug en Ring-Boomsesteenweg.

Op dit laatste kruispunt daalde het aantal ongevallen op korte tijd met 66 procent. Het kruispunt Singel-Gerard le Grellelaan-Karel Oomsstraat is sinds 17 december 2014 conflictvrij geregeld.

Snelheidsremmers

De heraanleg van een straat is duur en vraagt ook veel tijd. Daarom startte de Staten-Generaal in 2011 met 'snelle en tijdelijke maatregelen' voor verkeersveiligheid. Met aangepaste infrastructuur zoals buskussens en wegversmallingen worden bestuurders gedwongen om trager te rijden.

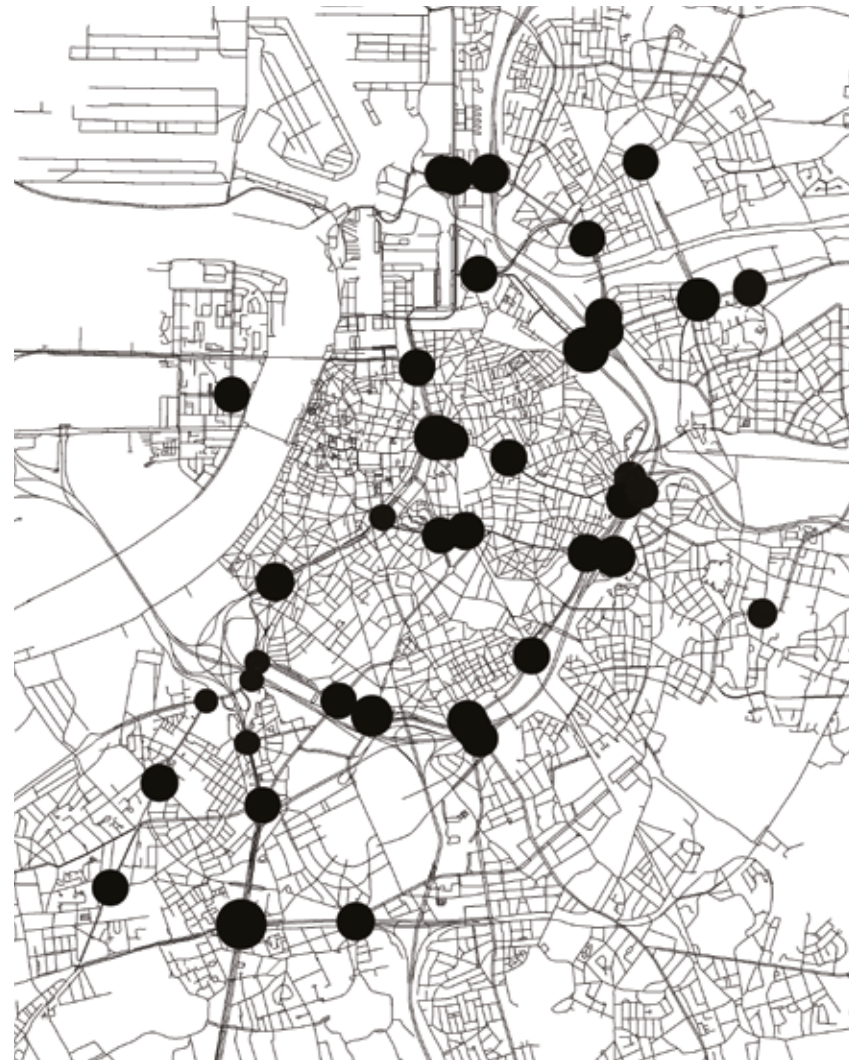
Sinds 2012 werden er zo:

- 51 straten aangepast om trager te rijden,
- 4 zwarte punten aangepast met tijdelijke maatregelen,
- en 6 nieuwe schoolomgevingen veiliger gemaakt.

Na zes maanden is er een evaluatie met nieuwe snelheidsmetingen. Indien nodig wordt er bijgestuurd.

Zwarte punten op gewestwegen (2011-2013)

Bron: verkeerspolitie Antwerpen





4 Antwerpen bereikbaar

De vele werven in de stad veroorzaken vaak hinder. De stad wil die hinder zoveel mogelijk beperken. Een goede werfinrichting bevordert de veiligheid van de weggebruikers en brengt de bereikbaarheid van de stad niet in het ge-drang.

4.1 VOORTGANG 2012-2014

Gedragscode

Om de hinder bij infrastructuurwerken zo-veel mogelijk te beperken, geldt een gedragsco-de voor veiligheid in de buurt van een werf. Die code is bindend en geldt voor alle werken op het openbaar domein. Ze vormt bij elke aanbesteding een onderdeel van het bestek en wijst de aannemer al op voorhand op zijn verantwoor-delijkheid. In het lastenboek staat ook wat van hem verwacht wordt op vlak van werkmethode, planning, toegankelijkheid en bereikbaarheid, werfinrichting en onderhoud, signalisatie, com-municatie en overleg.

Werkmethode

Bij elke werf moet de hinder voor bewoners en verkeer tot een minimum beperkt blijven. Er moet een goede fasering van de werken zijn, stof en geluidsoverlast moeten beperkt wor-den, enzovoort. Voor de veiligheid en het com-fort van de voetganger moet de aannemer het STOP-principe volgen, met extra aandacht

voor toegankelijkheid voor personen met een handicap.

Planning

De aannemer moet zich strikt houden aan de goedgekeurde planning. De verschillende fasen tijdens de werken moeten naadloos op elkaar aansluiten. En de duur van de werken moet zo kort mogelijk zijn.

Toegankelijkheid en bereikbaarheid

Elke werf moet zo toegankelijk mogelijk zijn, met goede afsluitingen, loopbruggen, tijdelijke afschuiningen en bergruimte voor materialen. Ook mensen met een beperking moeten vlot op en langs de werf geraken.

Elke werf moet een obstakelvrije strook voor voetgangers hebben van minstens 1,50 meter breed. Bij de vernieuwing van een voetpad moeten afbraak en aanleg zo snel mogelijk op elkaar volgen. Voor voetgangers moeten er bruggetjes liggen naar woningen en handelszaken. Uiteraard moet de straat veilig oversteekbaar zijn.

Fietsers moeten kunnen doorfietsen. Elke onderbreking van hun normale route moet zo kort en beperkt mogelijk zijn. Als er naast de werf niet genoeg plaats is om veilig te fietsen, moet de aannemer voor een omleiding zorgen.

Ook het openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten moeten een werf gemakkelijk kunnen passeren of bereiken. Met al die partners moeten afspraken gemaakt worden.

Alle toegangswegen voor auto's moeten zo lang en zoveel mogelijk vrij blijven, zeker ook 's avonds, 's morgens en in het weekend wanneer de aannemer niet aan het werk is. Als een straat tijdelijk onderbroken wordt, zorgt de aannemer samen met de verkeerspolitie voor een vlotte en veilige omleiding.

Werfinrichting en onderhoud

De opslag van materialen op de openbare weg moet tot een absoluut minimum beperkt worden en kan enkel binnen de werfoppervlakte waarvoor de aannemer toestemming kreeg.

De ophaling van afval en huisvuil moet altijd mogelijk zijn. Wanneer een zone niet bereikbaar is voor de ophaaldiensten, moet de aannemer verzamelpunten inrichten voor de bewoners.

Een nette werf is een veilige werf. Tijdens de werken voert de stad controles uit. Als er iets niet in orde is, wijst ze de aannemer daar op. Indien nodig kan de stad zelfs boetes opleggen. Een oplevering wordt pas goedgekeurd als de werfzone volledig proper is.

Signalisatie

De aannemer maakt voor elke werf een signalisatieplan. Hij legt dit ter goedkeuring voor aan de verkeerspolitie en voert nadien alles nauwkeurig uit. Tijdens de werken controleert de lokale politie de signalisatie en ook de werf-afsluitingen. Die gelden immers als veiligheids-perimeter rond de werf.

Communicatie en overleg

Voor de werf start, is de aannemer aanwezig op infovergaderingen voor omwonenden en handelaars.

Tijdens de werken zijn er regelmatig werf-vergaderingen met alle betrokken partners en indien nodig dus ook met de omwonenden.

Bewoners en omwonenden die klachten hebben over een werf, moeten altijd terecht kunnen bij de aannemer. Die maakt per brief, op infopanelen en op de website duidelijk bekend hoe en met wie zij contact kunnen nemen.

De aannemer probeert elke werfhinder te beperken. Als er toch hinder is, krijgen alle betrokkenen tijdig uitleg waarom de hinder onvermijdelijk is en hoe lang die zal duren.

Retributie bouwerven

Sinds januari 2012 heft de stad een retributie op de inname van het openbaar domein door bouwerven. Het doel is niet om de stadskas te spijzen, wel om de werfhinder te beperken,

zowel in oppervlakte als in tijd. Na een evaluatie in 2013 werden de tarieven meer marktconform gemaakt.

Coördinatieteam

De stad richtte samen met BAM, De Lijn en AWW een intern coördinatieteam 'Antwerpen bereikbaar' op. De geplande werken in het kader van het Masterplan 2020 (Leien fase II, Oosterweelverbinding, bruggen over het Albertkanaal...) zullen immers veel hinder veroorzaken en ook impact hebben op de verkeersveiligheid.

Het coördinatieteam wil die hinder tot een minimum beperken en ervoor zorgen dat Antwerpen ook tijdens deze grote infrastructuurwerken veilig bereikbaar blijft.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- vrachtwagens te verbieden om te laden en te lossen tijdens de uren dat kinderen en jongeren met de fiets naar school gaan of terug naar huis fietsen. Dit kan door de toepassing van 'venstertijden' voor de bevoorrading van winkels.

5 Geïntegreerd fietsbeleid

5.1 VOORTGANG 2012-2014

Fietsplan

Steeds meer Antwerpenaars gebruiken de fiets en dat is ook logisch. Voor korte verplaatsingen in de stad is het een ideaal vervoermiddel. De stad werkt aan een nieuw fietsplan dat veiligheid als prioriteit vooropstelt. Daartoe investeert ze onder andere in:

- een sterk fietsnetwerk met een hoofd- en een stadsfietsnet,
- vlotte overstappunten aan stations, openbaar vervoerhaltes en Park & Rides,
- voldoende parkeer- en stalmogelijkheden voor fietsen,
- meer deelfietsen,
- onderzoek van fietsroutes voor woon-school-verkeer en van plaatsen die volgens de verkeerspolitie of de gebruikers onveilig zijn,
- hoffelijk gedrag en respect tussen fietsers en andere weggebruikers,
- en een veilig fietsklimaat door handhaving waar nodig.

Missing links

Het nieuwe project 'missing links' wil alle onveilige, ontbrekende, onleesbare of zwakke schakels in het fietsnetwerk wegwerken.

- Onveilige schakels zijn trajecten of plaatselijke punten waar je niet veilig kan fietsen.

- Ontbrekende schakels zijn locaties zonder fietspad of andere veilige doorgang.
- Zwakke schakels zijn plekken waar je niet comfortabel kan fietsen door slecht onderhoud van het fietspad, vervelende niveauverschillen of slechte afstemming van verkeerslichten.
- Onleesbare schakels zijn plekken waar je als fietser niet goed ziet hoe je verder moet. Suggestiestroken en symbolen kunnen dit onder andere duidelijker maken.

De missing links aan de Vlaamsekaai, de Belgiëlei en op Singel zuid en midden werden al aangepakt. Binnenkort volgt de Noordersingel. Ook de kruispunten worden er zoveel als mogelijk aangepast.

DooRlopende straten

Waar auto's niet verder kunnen in een doodlopende straat, is er toch vaak een doorgang voor zachte weggebruikers. In die straten krijgt het verkeersbord vooraan in de straat een sticker die dat duidelijk maakt. Al meer dan 366 straten kregen een sticker voor voetgangers en fietsers en 33 straten alleen voor voetgangers. In 88 dooRlopende straten wordt nog onderzocht of zij ook een sticker kunnen krijgen, mits een kleine ingreep zoals het verlagen van de boordsteen. In 119 straten komen geen stickers, omdat die straten echt doodlopen voor alle verkeer.



Fietsstraten

Het bestuursakkoord bepaalt dat de stad een aantal fietsstraten wil inrichten, zodat het op bepaalde routes comfortabeler fietsen wordt. Die straten gelden als voorrangsweg en niemand mag er sneller rijden dan 30 kilometer per uur. Fietsers mogen er de hele rijbaan gebruiken en auto's en andere motorvoertuigen mogen geen fietsers inhalen.

Niet alle straten zijn daarvoor geschikt. Aan de hand van een aantal criteria werden enkele straten uitgekozen. De eerste fietsstraat in Antwerpen is de Grote Hondstraat. Zij geldt als testcase. Na positieve evaluatie komen er meer fietsstraten, uiteraard ingebed in het fietsroutenetwerk.

Telpalen

Antwerpen heeft sinds 2013 twee telpalen voor fietsers. Ze meten het aantal fietsers dat voorbij komt en worden ook ingezet om de fiets te promoten. De ene paal staat in de Mercatorstraat langs het tramspoor, de andere dicht bij de voetgangerstunnel op het Kaaifietspad.

Telkens er een fietser voorbij rijdt, gaat de teller omhoog. Het gevoel 'met veel te zijn'

bevestigt fietsers in hun keuze voor de fiets, en beleidsmatig levert het nuttige informatie op over het aantal fietsers dat de binnenstad in- of uitrijdt.

Blad-, sneeuw- en ijzelbestrijding

De nieuwe multicars zijn ideaal voor blad-, sneeuw- en ijzelbestrijding. Er is ook een strooiplan dat jaarlijks wordt geëvalueerd en bijgestuurd. Zo kan de stad ook 300 straatvegers en 150 werknemers van de groendienst inzetten voor sneeuw- en ijzelbestrijding. De zoutkisten die op de marktplaatsen staan, maken het voor handelaars en marktkramers mogelijk om de omgeving van hun zaak veilig te houden.

Groene golf

In 2014 onderzocht de verkeerspolitie de mogelijkheid van een groene fietsgolf tussen het Centraal Station en Berchem Station. Bij een groene golf hebben fietsers bij normale fietssnelheid altijd groen licht. Zo'n golf moet ook rekening houden met andere weggebruikers zoals het openbaar vervoer dat vlot moet kunnen doorrijden, auto's die het fietspad kruisen of overstekende voetgangers.

De Antwerpse Velo

De Velo werd op korte tijd een vanzelfsprekend vervoermiddel in Antwerpen. In 2013 groeide het netwerk uit tot zo'n 1 800 Velo's en 150 stations. 2013 was goed voor:

- 30 794 gebruikers met een jaarkaart,
- 14 226 dagpassen,
- 373 weekpassen,
- 6 987 ritten per dag (gemiddeld),
- 5,25 ritten gemiddeld per dag per actieve fiets,
- 214 dagen met 6 000 of meer ritten per dag,
- 2 347 ritten op topdag 27 oktober 2013.

De Velo's rijden voorlopig alleen binnen de Ring, maar het stadsbestuur wil graag ook zorgen voor deelfietsen in de districten daarbuiten.

Interactieve fietskaart

De stad werkt aan een inventaris van prioriteiten en knelpunten voor fietsers. Ze wil fietsers ook betrekken bij de opmaak van een digitale fietskaart om de meest aangewezen fietsroutes te bepalen. Zo kan elke fietser de voor hem kortste, veiligste en aangenaamste fietsroute plannen van punt A naar punt B.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- in het verkeersbeleid ook rekening te houden met atypische gebruikers van fietspaden, zoals scootmobielen, ligfietsen, fietsen met aanhangwagens of bakfietsen.
- op fietsroutes comfortabele materialen te gebruiken, zodat fietsers niet moeten uitwijken naar het voetpad.
- kleinschalige 'missing links' aan te pakken.
- fietsers in Antwerpen toe te laten rechts af te slaan door het rood, wat wettelijk kan.
- de hellingsgraad van fietsbruggen te onderzoeken, geval per geval.
- de mogelijkheid te onderzoeken dat fietsers een hoofdweg in dubbele richting oversteken zodat ze minder lang moeten wachten.
- te vermijden dat fietsers nog aan het oversteken zijn of zich op het kruispunt bevinden wanneer het autoverkeer uit de andere richting in beweging komt.
- meer gegevens te verzamelen over ongevallen van fietsers met voetgangers.

6 Afstemming met De Lijn

De Lijn en de stad werken samen aan de promotie van een beter openbaar vervoer met meer trams, veilige haltes om op- en af te stappen, een vlottere doorstroming en de mogelijkheid om taxi's toe te laten op tram- en busbanen waar dit veilig kan.

6.1 VOORTGANG 2012-2014

Taxi's op tram- en busbanen

Sinds mei 2012 mogen taxi's ook op beddingen voor het openbaar vervoer rijden, meer bepaald op de Leien, de IJzerlaan/Noorderlaanbrug, de Turnhoutsebaan, de Grotesteenweg, de Uitbreidingstraat en de Guldenvliesstraat.

De stad en de Antwerpse taxisector maakten samen een brochure om taxichauffeurs duidelijk uit te leggen hoe ze die tram- en busbanen veilig kunnen gebruiken.

Overleg tussen De Lijn en de stad

Elke maand vergadert de stad met De Lijn om ideeën af te toetsen, om lopende projecten op te volgen of om nota's over exploitatie, infrastructuur, beleid en visie te bespreken. Daarnaast is er elke maand een technisch overleg om de voortgang van infrastructuurprojecten te bespreken. Ook de Antwerpse schepen van mobiliteit en de afdelingshoofden stadsontwikkeling overleggen regelmatig met de directie van De Lijn.

Veilige tramhaltes

De stad en De Lijn startten in 2014 een onderzoek naar de veiligheid aan tramhaltes. Op basis van ongevallencijfers werd een prioriteitenlijst opgesteld en werden al die haltes gescreend en besproken in een expertenwerkgroep. Volgende trajecten kwamen al aan bod: Sint-Bernardsesteenweg, Leopold de Waelplaats, Grotesteenweg, Stenenbrug, Herentalsebaan, Antwerpsesteenweg en Carnotstraat.

Oversteekplaatsen en vervoerbeddingen

In het verlengde van deze screening werd in 2014 ook gestart met een inventaris van onveilige situaties op oversteekplaatsen van tram- en/of busbanen. De bedoeling is om die problemen ook aan te pakken.

De verkeerspolitie engageerde zich om elk jaar bepaalde types ongevallen te onderzoeken die opvallend vaak voorkomen. Momenteel bekijkt de verkeerspolitie de ongevallen op de beddingen voor openbaar vervoer.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- dat De Lijn aan haar chauffeurs vraagt om de snelheid in zones 30 te respecteren.
- te onderzoeken of tramsporen van rubber kunnen worden voorzien tegen gladheid.

7 Verkeerscampagnes

7.1 VOORTGANG 2012-2014

Graag traag in onze straat

Na het succes van de Merci-campagne lanceerde de stad dit jaar de 'grag traag in onze straat'-campagne. Dat gebeurde bij het begin van het schooljaar. Dankzij de steun van Opsinoren en veel scholen kreeg de campagne een groot draagvlak.

Met onder meer vlaggetjes, wimpels en affiches kon elke Antwerpenaar persoonlijk aandacht vragen voor de zwakke weggebruiker of iedereen oproepen zich in te zetten voor een verkeersveilige stad. Aan autobestuurders werd vooral gevraagd om de verkeersregels na te leven en hun snelheid te matigen.

Sensibilisering

Sensibilisering komt voor handhaving. Met de gekende smileys die bestuurders instant-feedback geven over hun snelheid, stimuleren snelheidsindicatieborden (SIB's) hen om langzamer te rijden. Daarnaast worden de borden ook ingezet voor verkeerstellingen of om snelheidspatronen in kaart te brengen.

Graag traag in onze straat.



Politie



8 Verkeerseducatie

.....

De stad voert educatieve acties uit voor alle leeftijden, met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd.

8.1 VOORTGANG 2012-2014

Infopunt

Elke Antwerpse school kan bij het infopunt onderwijsbeleid terecht met vragen over duurzame mobiliteit en veilig verkeer in de schoolomgeving. In 2013 kreeg het infopunt 7 121 vragen. Het infopunt geeft alle meldingen van onveilige verkeerssituaties door aan de bevoegde instanties.

Antwerpen doet al sinds april 2002 een beroep op vijf verkeersmedewerkers en sinds 2007 ook op vijf schoolspotters. Hun opdracht past in het startbanenproject Verkeersveiligheid van de Vlaamse overheid en wordt gecoördineerd door onderwijsbeleid.

Leren stappen en trappen

De stappers- en trappersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) helpen leerlingen om hun vaardigheid in het verkeer te verbeteren. In 2013 behaalden 2 057 kleuters hun 'meestappersbrevet' en werd in scholen op 314 pistes geleerd om beter te fietsen.

Tot juni 2013 bezochten 2 735 Antwerpse leerlingen de provinciale verkeerstuin in het Rivierenhof en 1 708 behaalden er het brevet 'vaardige fietser'. Helaas werd deze werking op het einde van het schooljaar 2013 door de provincie stopgezet.

Educatieve spelen en inspiratie

De dienst onderwijsbeleid biedt Antwerpse scholen een ruime keuze aan educatieve spelen, materiaal en ondersteuning. Het basisonderwijs vindt er materiaal zoals een verkeersmat 'dodehoek', een 'verkeerstwister', het 'ren-je-verkeer(d)'spel, een 'verkeersmemory' en een 'verkeersdomino'. Het secundair onderwijs vindt er 'dronkemansbrillen', de 'mobi-sudoku', een 'mobiwandeling', 'mobipoly' en een 'mobimemory'.

De site www.klasopstap.be biedt Antwerpse scholen inspiratie voor interessante uitstappen en activiteiten. Er wordt ook materiaal zoals fietsen, hesjes en fietshelmen uitgeleend.

Bromfietsklassen

In 2013 waren er 19 bromfietsklassen voor jongeren die betrappt werden met een opgevoerde bromfiets. Er waren telkens drie sessies over verkeerswetgeving, gordeldracht en een getuigenis van een ouder van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Aansluitend volgt er altijd een groepsdiscussie over 'verantwoordelijkheid in het verkeer'.

Cursussen rijvaardigheid

In 2013 organiseerde de preventiedienst van de lokale politie 17 sessies van de cursus rijvaardigheid voor jonge bestuurders. Er namen 291 jongeren aan deel. Tijdens de cursus ervaren zij hoe snel ze de controle over hun stuur kunnen verliezen en hoe ze dat het best kunnen voorkomen. In noodsituaties is dit onontbeerlijk. Ook de effecten van alcohol en drugs op het rijgedrag en de effectiviteit van de veiligheidsgordel komen uitvoerig aan bod.

Voor laatstejaars van het middelbaar onderwijs die op het punt staan om hun rijbewijs te halen, was er een 'Predweekend' of 'PREventie van weekendongevallen door EDucatie'. In de tolgewagen ervaren jongeren hoe een verkeersongeval aanvoelt en in het crashvoertuig ontdekken ze aan den lijve hoe belangrijk het is om hun veiligheidsgordel te dragen.

Veilig motorrijden

Motorrijders lopen altijd een groot risico op een ongeval. Daarom blijft de verkeerspolitie investeren in opleiding en sensibilisering. Ook in 2013 en 2014 werden de 'dagen veilig motorrijden' georganiseerd, met een weekend vol theoretische en praktische proeven.

Fietsschool

In september 2011 startte Antwerpen met de fietsschool voor volwassenen. De deelnemers

leren eerst fietsen in een beschermde omgeving, daarna in het verkeer. De cursussen vinden plaats in de Parkloods van Park Spoor Noord en in de tien buurtsportwijken van de stad.

De deelnemers krijgen ook uitleg over het Velo-systeem, de verkeersregels, waar ze een fiets kunnen kopen en waar ze terecht kunnen voor onderhoud en reparaties. In eerste instantie richtte de stad zich op werkzoekenden. In 2012 begonnen er 680 mensen te leren fietsen. Begin 2013 vierde de fietsschool al zijn duizendste deelnemer.

Gemachtigd opzichter

Gemachtigde opzichters dragen erg veel bij tot een veilige schoolomgeving en tot het bewustzijn dat verkeersveiligheid een inspanning vraagt van iedereen. In 2013 organiseerde de verkeerspolitie 39 opleidingen en leidde ze 419 leerkrachten, (groot)ouders of andere vrijwilligers op tot gemachtigd opzichter. De politie hield ook 47 controles aan scholen met gemachtigde opzichters.

Teach the teacher

De stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werkt samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een nieuw aanbod uit voor verkeerseducatie aan de meest kwetsbare doelgroepen. Daarbij wordt uitgegaan van het principe *teach the teacher*.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- dat iedereen duidelijk leert beseffen dat 'educatie niet eindigt als de bel gaat'.
- meer oog te hebben voor de veiligheid van de zachte weggebruiker.



9 Keuze vervoermiddelen

De stad motiveert mensen om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk te gaan of om gebruik te maken van auto-delen en van de Park & Rides aan de stadsrand.

9.1 VOORTGANG 2012-2014

Visie sensibilisering

De visienota 'Sensibilisering rond duurzame mobiliteit' (2012) somt elf prioritaire doelgroepen op voor communicatie en acties: werknemers, bedrijven, scholen, huidige fietsers, sportclubs, bezoekers, minderheden, jongeren, babyboomers, senioren en horeca en handelaars.

Wijs op weg

Met steun van de Europese Commissie rolt de stad van 2013 tot 2016 het project 'Wijs op weg' (Personalised Travel Planning for Cycling) uit. Dit project wil bij bedrijven, werknemers, bewoners en scholen een 'modal shift' realiseren ten voordele van fietsen en andere duurzame vervoermiddelen.

Switch

Het Europees project Switch richt zich tot mensen die ingrijpende veranderingen meemaken in hun leven, zoals een verandering van job of een verhuis. Vanaf 2014 wil de stad deze mensen gericht informeren over de duurzame verplaatsingsmogelijkheden in hun buurt.

Voorbeeldfunctie

De fietsenkelder in het administratief gebouw van de stad Antwerpen 'Den Bell' is een leerrijk voorbeeld voor anderen. Heel wat overheden en bedrijven uit binnen- en buitenland kwamen er al op bezoek. De Antwerpse aanpak heeft duidelijk een gunstig effect. In 2004 kwamen iets meer dan één op vijf werknemers met de fiets naar het werk. In 2011 waren dat er al bijna één op drie. De stad wil nu een voortrekkersrol spelen om overal in de stad fietsenstallingen, douches en kleedruimtes te installeren, op alle locaties met veel werknemers.

De stad wil haar personeel ook tijdens het werk zoveel mogelijk de fiets op krijgen. Dieselvoertuigen worden zoveel mogelijk vervangen door elektrische fietsen of cargofietsen, er komen meer dienstfietsen voor verplaatsingen tijdens het werk en meer bedrijfsfietsen voor woon-werkverplaatsingen.

Fietsdag

De '18de Fietsdag voor werknemers' bereikte in 2014 bijna honderd bedrijven en 2 900 werknemers.

Antwerpen Autovrij

Zondag 14 september 2014 vond de 11de editie van 'Antwerpen Autovrij' plaats, als voorsmaakje van de week van de mobiliteit van

16 tot 22 september. Onder de noemer "t Stad brengt je naar morgen" werd de binnenstad van 10 tot 18 uur ingepalmd door fietsers en wandelaars. Zij konden er ook de nieuwe mobiliteitstrends bekijken en allerlei duurzame vervoermiddelen uittesten.

Nieuw in deze editie was de 'teletijdmachine' voor jong en oud, met een korte wandeling langs punten die in de toekomst een belangrijke rol zullen spelen in de stedelijke mobiliteit. Langs een fietsroute kon je ook ontdekken welke infrastructuurwerken er zoal op stapel staan, zoals de tweede fase van de Leien en de heraanleg van het Operaplein.

Park & Ride Olympiade

Om de verkeersdruk in de binnenstad te verlichten, worden bezoekers gestimuleerd om hun auto aan de stadsrand achter te laten en over te stappen op het openbaar vervoer. De herinrichting van het kruispunt aan de VII-de Olympiadelaan, waar auto's langs de A12 de stad binnenrijden, was een uitgelezen kans om een nieuwe park & ride aan te leggen. In 2012 werd een parking aangelegd voor 195 auto's, naast de terminus van tram 6. Die brengt bezoekers naar evenementen in Antwerp Expo, de Singel, de Koningin Elisabethzaal, de Zoo, het Centraal Station, het Sportpaleis en Metropolis.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- een 'modal shift' met minder privévervoer en vrachtvervoer te promoten, bijvoorbeeld bij de invoering van de 'lage emissie zone' in 2016. Vanaf dan zijn tussen de Singel en de Leien enkel nog voertuigen welkom met een laag emissieniveau.
- 'gratis parkeren' niet langer toe te staan op het openbaar domein, daar waar er alternatieven zijn.

10 Hoffelijkheid

Mensen gaan pas kiezen voor de fiets wanneer fietsen veilig en aangenaam is. Daarom stimuleert de stad hoffelijkheid en respect in het verkeer.

10.1 VOORTGANG 2012-2014

Het Fietsplan

Dit plan wil fietsen in de stad veiliger en aangenamer maken, en

- vraagt wederzijds respect van fietsers en andere weggebruikers,
- vraagt racefietsers, elektrische fietsers en sportieve stadsfietsers om rekening te houden met tragere fietsers zoals ouderen en kinderen,
- vraagt fietsers om niet op het voetpad te fietsen, altijd correct voorrang te verlenen en bij het inhalen hun fietsbel te gebruiken,
- vraagt automobilisten om genoeg afstand te houden bij het inhalen, hun snelheid te matigen in de buurt van fietsers, voorrang te verlenen bij het verlaten van parkeerplaatsen en niet te parkeren op fietspaden,
- vraagt voetgangers om goed op te letten wanneer ze een fietspad oversteken,
- zet in op preventie en aanpak van fietsdiefstal,
- voorziet de verwijdering van hinderlijk gestalde fietsen en fietswrakken op het openbaar domein.

Het Mobiliteitsplan

Met dit plan werkt de stad gerichte campagnes uit voor doelgroepen die bij verschillende soorten ongevallen betrokken zijn, zoals ongevallen:

- door alcohol of overdreven snelheid,
- tussen zachte weggebruikers en tram,
- met oudere voetgangers,
- met mensen die pas een nieuw vervoermiddel leren gebruiken.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- in opleidingen een luik 'meer aandacht voor andere weggebruikers' te voorzien.

11 Vervoersplannen voor bedrijven en evenementen

11.1 VOORTGANG 2012-2014

Vervoersplannen voor bedrijven

Antwerpse bedrijven kunnen altijd een beroep doen op de mobiliteitsdienst van de stad om een vervoersplan op te maken. Zo zorgt bijvoorbeeld het vervoersplan van het Sportpaleis ervoor dat de overlast voor de buurt beperkt wordt.

Vervoersplannen voor evenementen

De sportevenementen die Antwerpen Sportstad organiseert, trekken altijd heel veel volk. Daarom werden vervoersplannen uitgewerkt voor de 10 miles, de Santa Run, de Midnight Run, de Electric Run, enzovoort.

De verkeerspolitie maakt vooraf altijd een analyse van het parcours en let daarbij vooral op de doorstroming van het openbaar vervoer. Indien nodig worden tijdens het evenement ook politieagenten ingezet om alle verkeer vlot te laten verlopen.



12 Respect voor de regels

Iedereen moet de verkeersregels respecteren, zowel voetgangers en fietsers als bestuurders van privé-, collectief en openbaar vervoer.

12.1 VOORTGANG 2012-2014

Hinderlijk parkeren

Het openbaar domein moet altijd veilig zijn voor zachte weggebruikers. Wie foutief of hinderlijk parkeert krijgt een boete.

Parkeertoezicht door parkeerwachters

Op plaatsen met een hoge parkeerdruk wordt vaker fout geparkeerd. Daar houden de parkeerwachters extra toezicht op het betalend parkeren en/of het gebruik van de parkeerschijf.

Parkeertoezicht door de politie

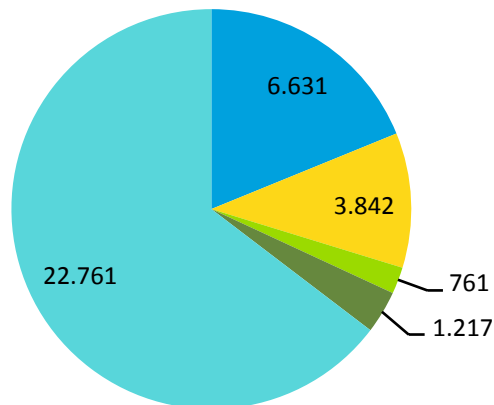
Tijdens de piekuren is het altijd bijzonder druk op de stedelijke in- en uitvalswegen. Fout geparkeerde auto's kunnen dan een grote belemmering zijn voor een vlotte doorstroming van het verkeer. Daar wordt vaak al voor de piekuren tegen opgetreden.

Tijdens drukke periodes zoals de solden, koopjeszondagen of het eindejaar doet de verkeerspolitie extra inspanningen om het verkeer in de binnenstad vlot te houden.

Van 20 tot 29 november 2013 voerde de verkeerspolitie een extra controle uit op de 2 989 parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Er werden 123 processen-verbaal opgesteld en 18 voertuigen getakeld.

Vaststelling foutief en hinderlijk parkeren

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



- parkeren op parkeerplaats mindervaliden
- parkeren op oversteekplaats voetgangers/fietsers
- hinderlijk parkeren
- parkeren op fietspad
- parkeren op trottoir/ verhoogde berm

13 Controle op de naleving

De verkeerspolitie doet gerichte controles op snelheid, alcohol, drugs en het dragen van de gordel.

13.1 VOORTGANG 2012-2014

De snelheidscontroles met onmiddellijke interceptie bleven in 2014 op hetzelfde peil als in 2011 en 2012. In 2013 lagen de cijfers veel hoger, door extra snelheidscontroles in de maand september.

Trajectcontrole

In november 2013 werd begonnen met de installatie van de ANPR-hardware of 'Automated Number Plate Recognition' aan beide kanten van de Waaslandtunnel. Daarmee kunnen controles worden uitgevoerd op de snelheid van voertuigen en op het inhaalverbod. Een vrachtwagensluis controleert ook alle vrachtwagens bij het binnen- en buitenrijden van de zone.

De ANPR-installatie zal in 2015 in gebruik genomen worden. Ook op de Noorderlaan, tussen de Noorderplaats-IJzerlaan en op de vernieuwde Leien komt er trajectcontrole. ANPR-camera's bieden nog andere mogelijkheden, bijvoorbeeld wanneer de stad in 2016 tussen Leien en Singel een 'lage emissiezone' wordt of bij de opsporing van hardleerse verkeersover-treders of zogenaamde veelplegers.

Meer digitaal

De analoge flitscamera's worden steeds meer vervangen door digitale camera's. In 2013 werden er twee aangekocht. Dat is meteen ook een besparing op het ontwikkelen van de analoge filmrolletjes.

Alcoholcontroles

Ook in 2013 controleerde de verkeerspolitie of bestuurders onder invloed reden van drugs of alcohol. Voor het eerst werden er testen uitgevoerd met 'samplingtoestellen' die bliksemsnel een indicatie geven van het alcoholgebruik. Daardoor moesten er veel minder ademtests worden uitgevoerd.

De combinatie van alcoholcontroles met campagnes om drinken-en-rijden tegen te gaan, werpt blijkbaar zijn vruchten af. Het aantal bestuurders onder invloed daalde van 4 procent in 2011 naar 2 procent in 2013.

Drugscontroles

Op 1 oktober 2010 werd de speekseltest ingevoerd om chauffeurs te controleren op druggebruik. Samen met deze test werd een nieuwe en eenvoudigere werkmethode opgelegd. Bij elke controle moet de politie echter wachten op de speekselanalyse, wat veel tijd vraagt. Momenteel moet er nog altijd een dokter ingeschakeld worden om bloed af te nemen.



In 2013 werden 617 mensen gecheckt op rijden onder invloed van drugs. Er werden 255 chauffeurs aan een speekseltest onderworpen, waarvan 110 positief. Hun rijbewijs werd meteen ingetrokken.

Gordel en andere beveiligingen

Het is niet omdat je weet dat je een gordel moet dragen, dat je dit ook effectief doet. Zo droeg in 2000 nog 51 procent van de bestuurders en 53 procent van de passagiers geen gordel! In 2009 was dat gedaald tot 11 en 12 procent, en in 2013 tot 8 en 9 procent.

Sinds 2012 is er een sterke daling van het aantal processen-verbaal voor rijden zonder gordel. De reden is dat het parket sindsdien vraagt om geen vaststellingen meer te doen 'in de vlucht', maar elke overtreder ter plaatse te identificeren.

Op 1 september 2011 werd de wet voor de beveiliging van motorrijders aangepast. In 2013 telde de verkeerspolitie 825 inbreuken voor het niet-dragen van een valhelm en/of beschermen-de kledij.

Gsm-gebruik

Omdat het zo gevaarlijk is om al rijdend je gsm of laptop te gebruiken, werd dit voor de politie een nationaal prioritair aandachtspunt.

Ook deed de Antwerpse verkeerspolitie in 2013 systematische opsporingen, met als resultaat 12 354 vaststellingen van gsm-gebruik door autobestuurders en 149 door fietsers.

Verkeersagressie

Veelplegers geven dikwijls aanleiding tot verkeersagressie. Hun gedrag werkt zeer storend, maar meestal trekken zij zich dat niet aan. Hen opsporen en effectief tegenhouden vraagt veel personeel en middelen. Met de invoering van het Eucaris-project in 2014 werd het gemakkelijker hen te identificeren en ook in het buitenland boetes te innen. Daardoor daalde het aandeel van de veelplegers in het totaal aantal incidenten met verkeersagressie.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- dat handhaving niet willekeurig gebeurt, maar vooral op plekken waar dat nuttig is.
- het dubbelrichtingsgebruik van enkelrichtingsfietspaden te controleren.
- het gebruik van voetpaden door fietsers te controleren.

14 Voorrang en het openbaar vervoer

14.1 VOORTGANG 2012-2014

Samen werken aan verkeersveiligheid

De stad en De Lijn bevestigen hun engagement om de handen in elkaar te slaan voor een veiliger openbaar vervoer:

- de infrastructuur van de haltes moet veiliger,
- de afstand tussen tram en halte/perron moet verkleinen,
- omdat een tram niet zomaar kan remmen, heeft hij altijd voorrang. Die regel wordt duidelijker in beeld gebracht voor alle deelnemers aan het verkeer,
- zachte weggebruikers moeten zich bewuster worden van de risico's van het tram- en busverkeer,
- de Lijn blijft interne snelheidscontroles uitvoeren bij haar chauffeurs.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- dat De Lijn haar chauffeurs vraagt om voorzichtig te rijden.
- dat De Lijn haar chauffeurs vraagt om rekening te houden met de perceptie van overdreven snelheid, in het bijzonder op tram- en busbanen.





15 Dodehoekongevallen voorkomen

15.1 VOORTGANG 2012-2014

Dodehoeklessen

Ook in 2013 organiseerde de dienst onderwijsbeleid lessen over het gevaar van de dodehoek. Er werd les gegeven in 235 klassen, aan 4 192 leerlingen uit het vierde leerjaar.

Dodehoekcamera's

Elke stedelijke vrachtwagen heeft al langer een dodehoekspiegel en ook stickers met een waarschuwing voor fietsers. Sinds 2013 hebben alle vrachtwagens ook een dodehoekcamera. Alleen bij de brandweer is dat niet het geval, omdat camera's hun apparatuur kunnen verstoren.

Afstelplaatsen voor dodehoekspiegels

Dodehoekspiegels hebben enkel zin als ze correct staan afgesteld. Vandaar het grote belang van de zes afstelplaatsen in Antwerpen: twee in de stad, drie in de haven en één van de Vlaamse overheid aan de A12.

De 4de Staten-Generaal stelt voor

- dat De Lijn haar buschauffeurs vraagt om extra aandacht te besteden aan de dode hoek.

16 Slachtofferhulp

De stad wil meer intensieve en professionele slachtofferhulp bieden.

16.1 VOORTGANG 2012-2014

Draaiboek en opleiding

De politie maakte voor haar agenten een draaiboek voor de omgang met slachtoffers van een ongeval. Alle operationele medewerkers van de lokale politie kregen een opleiding 'opname verkeersongevallen' om ongevallen en de omstandigheden waarin ze gebeurden zo correct mogelijk te registreren.

Nazorg en slachtofferhulp

Bij verkeersongevallen met doden of zwaar gewonden zet de lokale politie altijd haar dienst nazorg in. In 2013 volgden zij 88 verkeersongevallen op, waarvan zeven met dodelijke afloop. De dienst slachtofferhulp staat ook 24 uur op 24 paraat.

Snelle opvolging

Sinds 2014 rapporteert het proefproject 'kort-op-de-bal-beleid' alle dodelijke ongevallen aan de betrokken kabinetten. Daarbij worden de oorzaken van het ongeval onderzocht en maatregelen voorgesteld op het vlak van infrastructuur, gedragsverandering en handhaving. Het doel is te voorkomen dat er op die plaats ooit nog dodelijke ongevallen gebeuren.

De verkeerspolitie en de Staten-Generaal stellen samen het rapport op, zo nodig samen met andere diensten. Uiteraard doen zij geen uitspraak over wie al dan niet verantwoordelijk is voor een ongeval. Dat is niet hun bevoegdheid en ook niet de doelstelling van dit project.



SAMEN WERKEN AAN VEILIGER VERKEER



BUURT PARKING

www.parkereninantwerpen.be



Het verkeer in de stad kan alleen veiliger worden als alle betrokken partners, overheden, diensten en instellingen samenwerken. Beslissingen over ingrepen en acties moeten altijd op elkaar afgestemd worden.

1 Coördinerende stedelijke partners

Stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen (SGVA)

De Staten-Generaal heeft als opdracht het verkeer in de stad veiliger te maken. Daarbij kiest ze voor een geïntegreerde aanpak. De afdeling is dan ook ondergebracht in de bedrijfs-eenheid stadsontwikkeling.

Districten

Het stadsbestuur is bevoegd en dus ook verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, maar bij de beleidsuitvoering spelen de districten een belangrijke rol.

Elk districtsbestuur is immers bevoegd voor het eigen openbaar domein en beslist dus zelf over zaken zoals buurtparken, groenvoorziening, straatverlichting, voetpaden en de heraanleg van straten en pleinen. Daarnaast hebben de districten ook de bevoegdheid om advies te geven over het lokaal verkeersbeleid. De acties op het openbaar domein voor een veiliger verkeer moeten dan ook op elkaar worden afge-

stemd.

Verkeerspolitie

De verkeerspolitie heeft een adviserende rol op verkeerstechnisch en educatief vlak. Daarnaast is ze exclusief verantwoordelijk voor de regeling van het verkeer. De taken van de verkeerspolitie vloeien voort uit haar jaarlijkse uitvoeringsplan, uit de dringende interventies naar aanleiding van incidenten en uit de algemene, periodiek weerkerende verkeersproblemen zoals de doorstroming van het openbaar vervoer en de veilige doorstroming van het verkeer op de grote assen. De verkeerspolitie registreert en analyseert de verkeersongevallen en formuleert voorstellen om de verkeersonveiligheid in het algemeen en de verkeersonveilige punten in het bijzonder aan te pakken.

Stadsontwikkeling

De bedrijfseenheid stadsontwikkeling speelt een cruciale rol in het verkeersveiligheidsbeleid. De dienst mobiliteit staat in voor het parkeerbeleid in de stad, rekening houdend met de verkeersnoden en -wensen van bewoners in en bezoekers van de stad. Deze dienst denkt ook passende verkeersingrepen uit, waarna de afdeling openbaar domein instaat voor de uitvoering ervan.

Dat ook de SVGA bij stadsontwikkeling is ondergebracht, is een bewuste keuze. Veilig verkeer begint immers bij aangepaste infrastructuur. Daarom is het cruciaal om al van bij

het voorontwerp van straten en pleinen te waken over de verkeersveiligheid.

Cultuur, sport, jeugd en onderwijs en samenleven

De bedrijfseenheden cultuur, jeugd en onderwijs, sport en samenleven verlenen hun medewerking aan de verkeerseducatie in scholen. Bovendien zorgen ze mee voor een veilige schoolomgeving door de inzet van gemachtigd opzichters en inspraak en participatie bij verkeersingrepen.

2 Ondersteunende stedelijke partners

Stadsbeheer/stadsreiniging

Stadsreiniging houdt Antwerpen schoon. Het onderhoud van het openbaar domein speelt een belangrijke rol bij de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door voetpaden en fietspaden sneeuw-, ijs- en bladvrij te houden en door potentieel gevaarlijke putten in het wegdek tijdig te herstellen.

Stadsbeheer/voertuigencentrum

Stadsbeheer ondersteunt ook alle andere bedrijfseenheden, bijvoorbeeld voor het onderhoud van voertuigen of met logistieke steun tijdens evenementen.

3 Externe partners

De Lijn

De Lijn verzorgt in heel Vlaanderen het openbaar vervoer, vanuit de kernwaarden 'veiligheid', 'betrouwbaarheid' en 'efficiëntie'. Zo draagt De Lijn ook bij aan een vlotte en veilige bereikbaarheid van onze stad.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Dit departement bereidt concrete infrastructuurprojecten voor op het bovenliggende wegennet. Daarnaast biedt het beleidsondersteuning aan de bevoegde minister op het vlak van investeringen, beheer en exploitatie van de transport- en haveninfrastructuur, van mobiliteit en van verkeersveiligheid. De mobiliteitsbegeleider van MOW is voor de stad het aanspreekpunt van het Vlaams Gewest.

Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeert in een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen. Het agentschap beheert de aanleg en het onderhoud van 900 kilometer autosnelwegen, 5 000 kilometer gewestwegen en 6 000 kilometer fietspaden. De officiële uitgangspunten daar-

bij zijn 'bereikbaarheid', 'verkeersveiligheid' en 'leefbaarheid'.

Politierechtbank

De politierechtbank behandelt zowel strafzaken als burgerlijke zaken. Ze heeft de belangrijke opdracht om verkeersovertredingen te behandelen en om voor verkeersslachtoffers schadevergoedingen te vorderen.

Provincie Antwerpen

Ook de provincie speelt een belangrijke rol in het verkeersveiligheidsbeleid. Zo investeert de provincie Antwerpen in verkeerseducatie voor scholen (bv. 10 op 10-label) en het aanbod en de promotie van duurzame vervoersmodi (bv. het pendelfonds). Een bekend voorbeeld van het provinciale engagement is haar aandeel in de uitbouw van het fietsroutenetwerk. De provincie voert daarvoor studiewerk uit, verleent subsidies, voert promotie en legt in eigen beheer fietssnelwegen aan.

... en vele andere partners

Naast de al genoemde partners zijn er nog veel andere overheden, diensten, instellingen, verenigingen en organisaties uit het middenveld die zich op een of andere manier inzetten voor een veiliger verkeer. We noemen er een aantal

die voor Antwerpen belangrijk zijn: de federale overheid (bevoegd voor verkeersreglementering), de federale politie, het federaal vervoerbedrijf NMBS, alle nutsbedrijven, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, beroepsfederaties zoals de Confederatie Bouw en de Antwerpse Provinciale Taxi Unie, belangenorganisaties zoals de Voetgangersbeweging, de Fietzersbond, TreinTramBus (TTB) en de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk (WAT) die namens personen met een handicap advies geeft over toegankelijkheid van gebouwen en openbaar domein en tot slot ook slachtofferorganisaties zoals de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen en de vzw Rondpunt.



Antwerpen Autovrij



LAAT UZ ANTWERPEN



Bike M.



ECOBIOSOL



STAD ANTWERPEN

4 Stad
is van
iedereen

A



0800 93 511
m.properstad.be

De Witte Tornado
Het opblaasbare voor alle fietsers



COLOFON

Dit witboek is een initiatief van de stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen. Het kwam tot stand met medewerking van de verkeerspolitie, de studiedienst stadsobservatie, de mobiliteitsdienst en de dienst onderwijsbeleid.

Redactie: Stefaan Vermeulen
Ontwerp: Kathleen Bontenakel
Foto's: Frederik Beyens, Tom Cornille, Kris Peeters, Elvire Van Ooteghem, Elisabeth Verwaest, lokale politie Antwerpen en stad Antwerpen.

Verantwoordelijke uitgever:
Patricia De Somer,
bedrijfsdirecteur stadsontwikkeling,
Francis Wellesplein 1,
2018 Antwerpen.

Wettelijk depotnummer:
D|2015|0306|20

© copyright

De informatie uit deze publicatie mag kosteloos gebruikt worden mits bronvermelding. Voor de foto's gelden de normale regels inzake copyright. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.

