



Evaluatierapport

3de Staten-Generaal van de
verkeersveiligheid in Antwerpen

Evaluatierapport

3de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid
in Antwerpen

Inhoud

Voorwoord	4		
1. Beleidskader	6		
1.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid	6		
1.2. Voortgang: aanpak en beleid	6		
1.2.1. Gecoördineerde aanpak Samenwerking	7		
1.2.2. Geïntegreerd beleid De vier E's	7		
2. Het verkeer in Antwerpen	8		
2.1. Bevolking	8		
2.2. Wegen en fietspaden	9		
2.3. Mobiliteit en verplaatsingen	10		
2.3.1. Voetgangers en fietsers	10		
2.3.2. Openbaar vervoer	10		
2.3.3. Privévervoer	11		
2.4. Mobiliteitsgedrag	13		
2.4.1. Mobiliteitsenquête 2010	13		
2.4.2. Recente gegevens over het verplaatsingsgedrag	16		
2.5. Opinions over verkeersveiligheid	18		
3. Verkeersongevallen en -slachtoffers	20		
3.1. Verkeersongevallen	20		
3.1.1. Verkeersongevallen volgens vervoerswijze	22		
3.1.2. Verkeersongevallen volgens tijdstip	22		
3.1.3. Verkeersongevallen volgens plaats	23		
3.2. Verkeersslachtoffers	25		
3.2.1. Verdeling naar aantal en ernst	26		
3.2.2. Verdeling naar vervoerswijze	27		
3.2.3. Verdeling naar leeftijd	28		
4. Stand van zaken engagementen	30		
4.1. Infrastructuur	32		
1. STOP als principe	34		
2. Leesbaar openbaar domein	34		
3. Zwarte punten	39		
4. Minder hinder	43		
5. Geïntegreerd fietsbeleid	46		
6. Afstemming met De Lijn	49		
4.2. Gedragsverandering	52		
7. Verkeerscampagnes	52		
8. Verkeerseducatie	55		
9. Vervoerswijzekeuzes	59		
10. Hoffelijkheid	61		
11. Bedrijfs- en evenementenvervoerplannen	63		
4.3. Handhaving	67		
12. Respect voor de regels	67		
13. Controle op de naleving	69		
4.4. Betrokkenheid	72		
14. Voorrang en het openbaar vervoer	72		
15. Dodehoekongevallen voorkomen	73		
16. Slachtofferhulp	75		
5. Samenwerking voor een betere verkeersveiligheid	78		
5.1. Coördinerende interne partners	79		
5.1.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid	79		
5.1.2. Districten	79		
5.1.3. Verkeerspolitie	79		
5.1.4. Stadsontwikkeling	79		
5.1.5. Actieve stad en samen leven	79		
5.2. Ondersteunende interne partners	80		
5.2.1. Stads- en buurtonderhoud/stadsreiniging	80		
5.2.2. Patrimoniumonderhoud/voertuigencentrum	80		
5.2.3. Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen	80		
5.3. Externe partners	81		
5.3.1. De Lijn	81		
5.3.2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken	81		
5.3.3. Agentschap Wegen en Verkeer	81		
5.3.4. Politierechtbank	82		
5.3.5. Provincie Antwerpen	82		
5.3.6. ... en vele andere	83		



Beste Lezer

Veilig verkeer is belangrijk voor elke Antwerpenaar, van de jongste spruit tot de oudste sinjoor. Daarom is verkeersveiligheid sinds 2007 een absolute prioriteit voor de stad. Iedereen beweegt zich immers dagelijks in het verkeer. En iedereen wil en moet dat op een zorgeloze, vlotte en veilige manier kunnen doen. Helaas is dat niet altijd het geval. Ook in 2011 vielen er opnieuw te veel verkeersslachtoffers in Antwerpen. 187 mensen werden zwaargewond op de Antwerpse wegen en 11 mensen kwamen om, onder hen vooral voetgangers en motorrijders.

Bij het lezen van verslagen en rapporten over verkeersveiligheid staan we dikwijls te weinig stil bij de mensen achter die statistieken en grafieken. 'Cijfers' en 'aantallen' worden plotseling tastbaar, nabij en écht wanneer het hele land rouwt om de 22 kinderen en 6 volwassenen uit Lommel en Heverlee die omkwamen in een busongeval in Zwitserland. Een vreselijk en tragisch gebeuren. Maar omdat ze vaak verdwijnen in de kleine kolommen van de krant, zijn we ons minder bewust van de tragiek van de 11 verkeersdoden op de Antwerpse wegen. Ook zij zijn iemands kind, vader, moeder, collega, vriend of vriendin. Het verlies en het verdriet voor hun naasten is even groot.

We moeten dus blijven investeren in verkeersveiligheid op alle fronten. Al enkele jaren slaan we daarom met alle partners de handen in elkaar in de Antwerpse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. En dat werpt zijn vruchten af.

De stad heeft 1 miljoen euro opzij gezet om op korte termijn tijdelijke maatregelen te nemen in straten waar voortdurend te snel gereden wordt. In de zones 30 en met name in de buurt van scholen worden de straten aangepast aan het snelheidsregime. En zowel Vlaanderen als de districten nemen waar mogelijk versneld hun zwarte punten onder handen.





De politie, die in Antwerpen al jaren een voortrekkersrol opneemt inzake verkeersveiligheid, blijft zich inzetten voor verkeersopvoeding én -handhaving. De Antwerpenaar vindt het vooral belangrijk dat de politie optreedt tegen agressief rijgedrag en overdreven snelheid. We installeren daarom flitspalen en schaffen specifiek materiaal aan dat het de politie mogelijk maakt om kordaat op te treden tegen agressief rijgedrag.

Dankzij al die inspanningen worden de Antwerpenaars zich meer en meer bewust van hun gedrag in het verkeer. Ook onze Merci-campagne helpt daarbij natuurlijk. Sinds 2004 zien we een dalende trend in het aantal zwaargewonden op onze wegen, maar elk slachtoffer blijft er één te veel.

Gelet op de toenemende vergrijzing én de 'boom' aan jonge kinderen in onze stad, is het onze plicht om verkeersveiligheid bovenaan de agenda te houden. Kinderen en senioren zijn de meest kwetsbare weggebruikers. Zij verdienen het om elke dag weer alles op alles te zetten voor veiliger straten in Antwerpen.

Guy Lauwers, schepen voor openbare werken

Ludo Van Campenhout, schepen voor stadsontwikkeling

Patrick Janssens, burgemeester, verantwoordelijk voor verkeersveiligheid

[Hoofdstuk 1]

1. Beleidskader

1.1. Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een prioriteit van het Antwerpse stadsbestuur. Daarom organiseerde de stad in april 2008 de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid (SGVV). Tijdens dit congres bespraken alle belanghebbenden de prioriteiten en engagementen voor een verkeersveilige stad. Na de eerste Staten-Generaal werd een opdrachtgever aangeduid om de uitvoering van de engagementen op te volgen. In juni 2010 en april 2012 organiseerde de stad opnieuw een Staten-Generaal waarop over de inspanningen van de voorbije jaren werd gerapporteerd en deze samen met alle betrokkenen geëvalueerd werden.

1.2. Voortgang: aanpak en beleid

Om haar ambities en engagementen voor een verkeersveilig Antwerpen te realiseren, hanteert de stad een gecoördineerde aanpak. Daarbij staat samenwerking centraal. De complexiteit van het thema verkeersveiligheid vraagt immers om een geïntegreerd beleid met uiteenlopende ingrepen en initiatieven van verschillende overheidsniveaus en op verschillende beleidsdomeinen.

Het verkeersveiligheidsbeleid van de stad vertrekt vanuit een multimodale visie. Zowel Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en het Openbaar vervoer als het gemotoriseerd Privévervoer (auto's, brom-, snor- en motorfietsen) moeten zich veilig over straat kunnen bewegen. Het **STOP-principe** brengt een prioriteitsorde aan in deze verkeersstromen: van de zwakste weggebruiker (ook de snor- en bromfietsers) en duurzaamste vervoersmodus tot de sterkste en minst duurzame.



1.2.1. Gecoördineerde aanpak | Samenwerking

Coördinatie en samenwerking vormen absolute voorwaarden voor een verkeersveilige stad. Ongeveer 75 % van de wegen wordt beheerd door de verschillende districten, terwijl de gewestwegen 27 % van het Antwerpse wegennet uitmaken. De gewestwegen zijn vaak invalswegen met drukke openbaar vervoersassen. Onder andere door de hoge verkeersintensiteit, gebeurt 45 % van het totale aantal ongevallen op dit deel van het wegennet.

De stad rekent daarom niet enkel op de interne samenwerking binnen de 'groep stad Antwerpen' – de districten, de stedelijke diensten voor mobiliteit, ruimtelijke planning en openbaar domein en de lokale politie – maar ook op de medewerking van de Vlaamse overheid (verantwoordelijk voor de gewestwegen), De Lijn (verantwoordelijk voor het openbaar vervoersnet) en het parket (verantwoordelijk voor opsporing en vervolging van verkeersovertredingen).

1.2.2. Geïntegreerd beleid | De vier E's

Verkeersveiligheid vraagt om een geïntegreerd beleid, waarin verschillende soorten ingrepen worden gecombineerd. Om het risico op verkeersongevallen situaties zo klein mogelijk te houden, wordt het Antwerps beleid opgebouwd rond de vier E's van de risicobeheersing: *Engineering*, *Education*, *Enforcement* en *Engagement*.

Door middel van *Engineering* (infrastructuur) worden duurzame technische oplossingen uitgewerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, weginrichting en vervoermiddelenkeuze. Zo verruimde het stadsbestuur de afgelopen jaren het aanbod van voorzieningen voor fietsers, onder andere met het project '100 kilometer fietspad' en door te voorzien in meer en kwaliteitsvolle fietsenstallingen. Met infrastructurele ingrepen zoals wegversmallingen en verkeersplateaus wordt het rijgedrag van autobestuurders beïnvloed en de veiligheid van de zwakke weggebruiker verhoogd.

Naast deze 'harde' ingrepen op vlak van infrastructuur, zorgt de stad met 'zachte' beleidsmaatregelen rond *Education* (verkeerseducatie) voor voldoende informatie en sensibilisering over verkeersveiligheid. Soms kan het verstrekken van informatie (bv. over alternatieve verplaatsingsmogelijkheden) voldoende zijn om een bepaald gedrag te stimuleren of te ontmoedigen. In andere gevallen heeft gedrag echter te maken met bepaalde denkbeelden (bv. 'fietsen in de stad is gevaarlijk') of een houding (bv. liever gezien worden in de auto dan op de fiets).

Maatregelen rond *Enforcement* (wetshandhaving) omvatten een brede waaier van handhavingsmogelijkheden. Dat begint met het opmaken van aanvullende reglementen voor alle straten. Intern zijn er verschillende diensten die nagaan of het STOP-principe en het mobiliteitsplan daarbij worden toegepast. De politie ziet er vervolgens op toe dat die regels worden nageleefd. Dit gebeurt onder meer door de strategische plaatsing van flitspalen en verdwijnpalen. De politie controleert ook op rijden onder invloed of hinderlijk parkeren voor voetgangers en fietsers. De verkeersovertredingen worden overgemaakt aan het parket voor eventuele vervolging.

En ten slotte staat *Engagement* (betrokkenheid) centraal in het verkeersveiligheidsbeleid. De ambities van de stad voor een verkeersveilig Antwerpen vereisen immers een blijvende inzet en betrokkenheid van het stadsbestuur en alle andere partners. Daar horen ook de bewoners en bezoekers bij. Daarom richten sensibiliseringsacties zoals de 'Merci'-campagne zich dan ook expliciet op het engageren van bewoners en bezoekers voor veilig gedrag in het verkeer.

[Hoofdstuk 2]

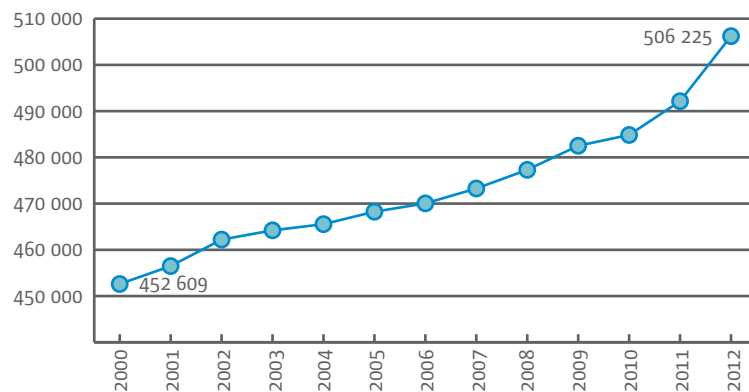
2. Het verkeer in Antwerpen

Als basis voor verdere uitspraken over de verkeersveiligheid, geeft dit hoofdstuk een zicht op de bevolkingsaan groei, het wegennetwerk, het verplaatsingsgedrag en de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid in Antwerpen.

2.1. Bevolking

De stad kent een sterke bevolkingsgroei. Tussen 2000 en 2009 steeg de bevolking jaarlijks met 0,5 tot 1 procentpunt. In 2011 tekenden we een stijging op van 1,5 procentpunt en in 2012 zal de stijging oplopen tot 2,8 procent. In januari 2012 telde de stad Antwerpen 506 225 inwoners. De recente bevolkingsgroei situeert zich voor een groot deel bij de min-tienjarigen. Binnen deze groep zijn er heel wat (potentiële) zwakke weggebruikers. Bevolkingsprognoses wijzen uit dat deze groei de komende jaren zal blijven aanhouden.

Evolutie van het aantal inwoners, 2000-2012



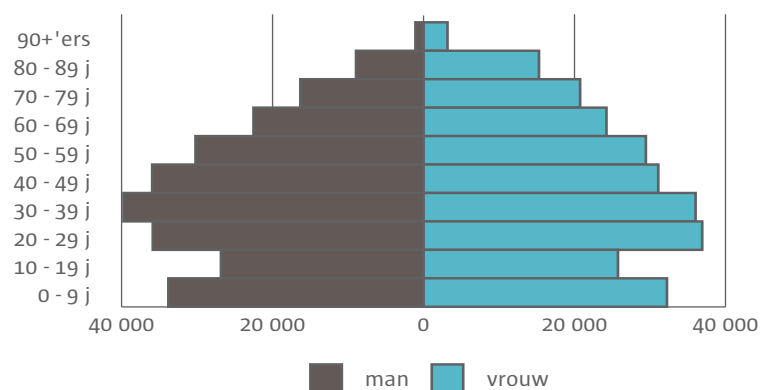
Bron: stad Antwerpen, studiedienst stadsobservatie



In de bevolkingspiramide zien we dat de categorieën tussen 20 en 49 jaar een groot aandeel van de populatie voor hun rekening nemen. Ook de jongste groep is relatief groot. In de oudere groepen zien we een duidelijk vrouwelijk overwicht. De bevolkingspiramide is echter vrij vlak, wat wijst op een vergrijzing van de Antwerpse bevolking.

In hoofdstuk 3 brengen we meer gegevens over de leeftijdsverdeling van verkeersslachtoffers. Hier geldt uiteraard de nuance dat niet enkel Antwerpenaren verkeersslachtoffer worden op Antwerpse wegen.

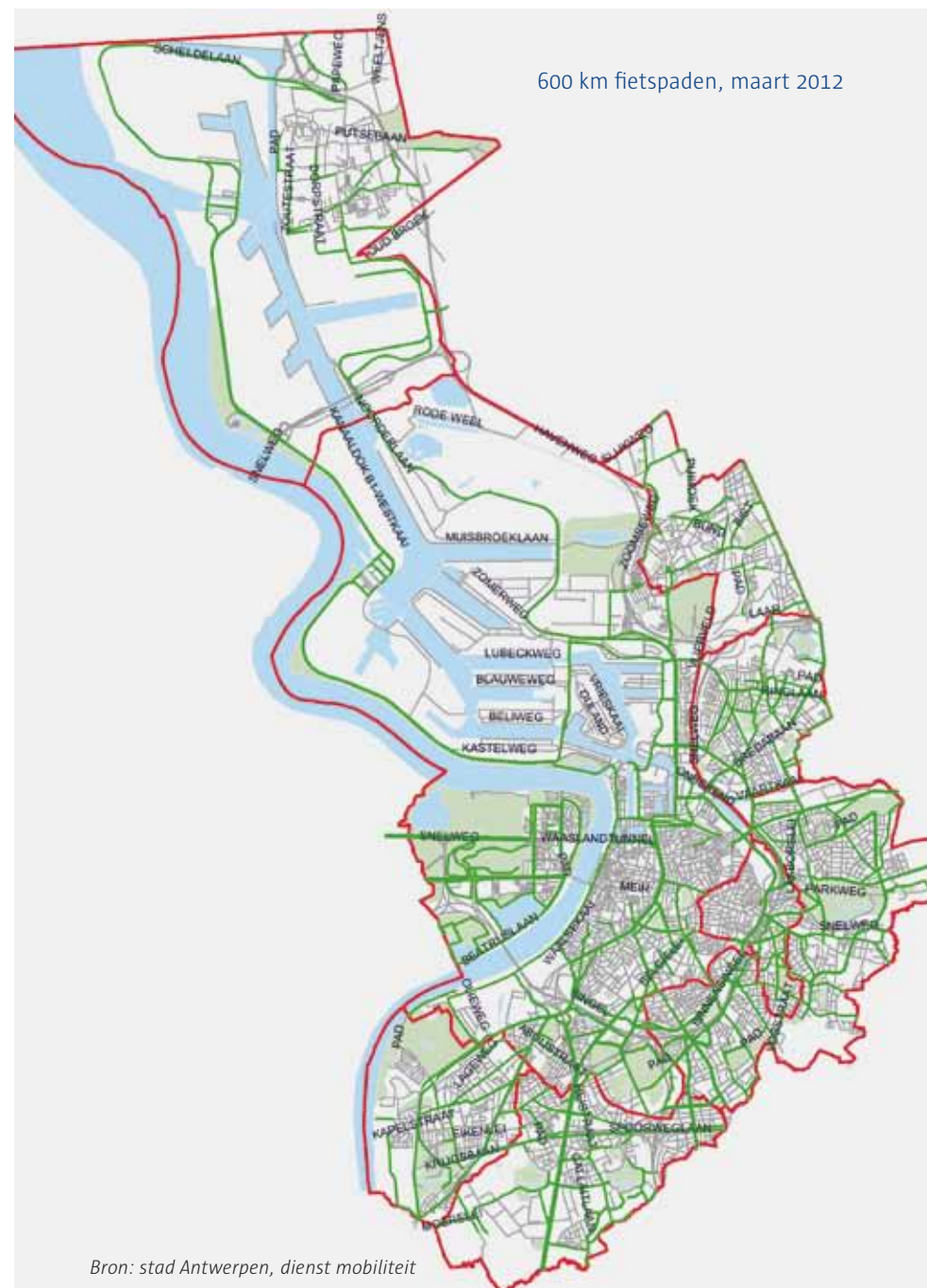
Bevolkingspiramide stad Antwerpen, 2012



Bron: stad Antwerpen, studiedienst stadsobservatie

2.2. Wegen en fietspaden

De stad Antwerpen beslaat een gebied van meer dan 200 km². In de stad liggen alles samen 1 649 km wegen, dat is ongeveer de afstand van Antwerpen naar Wenen. De Vlaamse overheid beheert 440 km ofwel ruim 27 % van de wegen (zonder de autosnelwegen). De overige 73 % van de wegen wordt beheerd door de verschillende districten en het Havenbedrijf.



Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit

Het aantal kilometer fietspaden in de stad Antwerpen bedraagt momenteel ongeveer 600 km. Sinds 2007 werd 57,5 km fietspad nieuw aangelegd en 43 km vernieuwd. De kaart op de vorige pagina geeft een overzicht van de fietspaden zoals die in maart 2012 zijn gerealiseerd.

2.3. Mobiliteit en verplaatsingen

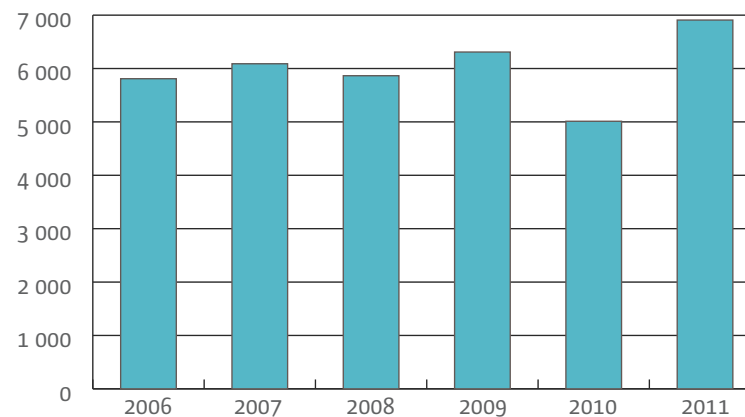
De verkeersveiligheid in Antwerpen wordt mee bepaald door het aantal verplaatsingen volgens verschillende vervoersmodi. Het in kaart brengen van deze verplaatsingen is niet zo eenvoudig. Voor fietsers en gemotoriseerd verkeer worden op bepaalde plaatsen en momenten tellingen uitgevoerd. In de toekomst worden het aantal locaties en de frequentie van deze tellingen verhoogd.

Wat betreft het aantal reizigers dat zich met de bus of de tram verplaatst, baseren we ons op de aankoop van vervoersbewijzen en abonnementen.

2.3.1. Voetgangers en fietsers

We beschikken niet over relevante tellingen van het aantal voetgangers. We hebben wel enig zicht op het fietsverkeer in de stad. Sinds 2005 worden er op zes invalswegen fietsers geteld. De totalen van deze meetpunten worden in de volgende grafiek voorgesteld. De tellingen werden telkens uitgevoerd in de tweede helft van de maand mei. Deze cijfers zijn indicatief: het fietsverkeer is afhankelijk van de weersomstandigheden en bovendien is het aantal tellocaties beperkt. De verkeerspolitie werkt aan een uitbreiding van het aantal tellocaties.

Gemiddelde weekintensiteit op 6 vaste meetpunten¹



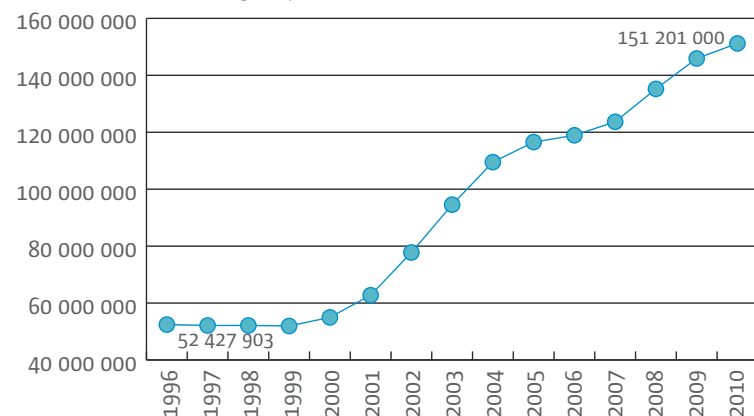
Bron: verkeerspolitie Antwerpen

2.3.2. Openbaar vervoer

De Lijn telt jaarlijks het aantal reizigers dat gebruik maakt van de trams, bussen of nachtbusen van het stadsnet. Daarbij wordt onder meer het aantal ontwaarding van lijnbiljetten geteld. De reizigers met een abonnement worden aan de hand van een verdeelsleutel verspreid over de verschillende stadslijnen.

Volgende tabel geeft een overzicht van het aantal bus- en tramreizigers over de verschillende jaren. Daaruit blijkt een duidelijke toename van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer, van en naar de stad. In 2010 vervoerde De Lijn meer dan 150 miljoen reizigers. Dit is een verdriedubbeling ten opzichte van 1996.

¹ Boomsesteenweg, Grotesteenweg, Kasteelpleinstraat, Bisschoppenhoflaan, D'Herbouvillekaai en Kempenstraat.

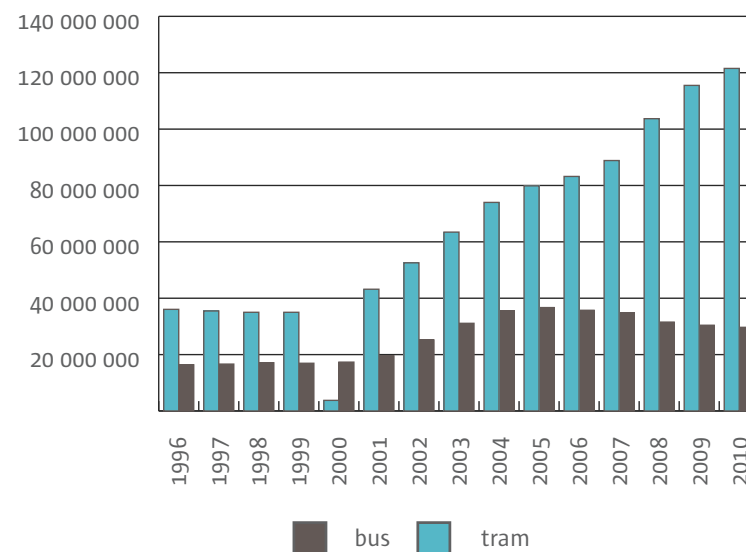
Aantal vervoerde reizigers per tram, bus en nachtbus, 1996-2010²

Bron: De Lijn

De gestage stijging van het aantal tramreizigers is te danken aan een steeds beter tramaanbod waardoor het aantal busreizigers daalt langsheen deze tramroutes. In 2010 werd 80 % van de reizigers vervoerd met de tram, het busvervoer neemt 20 % van de reizigers voor haar rekening.

Verder blijkt dat het relatieve belang van abonnementen bij de vervoersbewijzen zeer sterk toeneemt. In 1996 waren de aandelen reizigers met en zonder abonnement ongeveer even groot. In 2009 had negen op tien van de vervoerde reizigers een abonnement.

Aantal vervoerde reizigers naar type vervoer, 1996-2010



Bron: De Lijn

2.3.3. Privévervoer

Voor het autoverkeer zijn er verschillende indicatoren. Een eerste is het **aantal voertuigen**. Begin augustus 2011 werden in Antwerpen 231 707 ingeschreven voertuigen geteld. Aangezien leasingmaatschappijen in belangrijke mate in en rond Brussel zijn gevestigd en ook daar hun voertuigen laten inschrijven, geven deze cijfers slechts een globaal beeld van het voertuigenpark in Antwerpen.

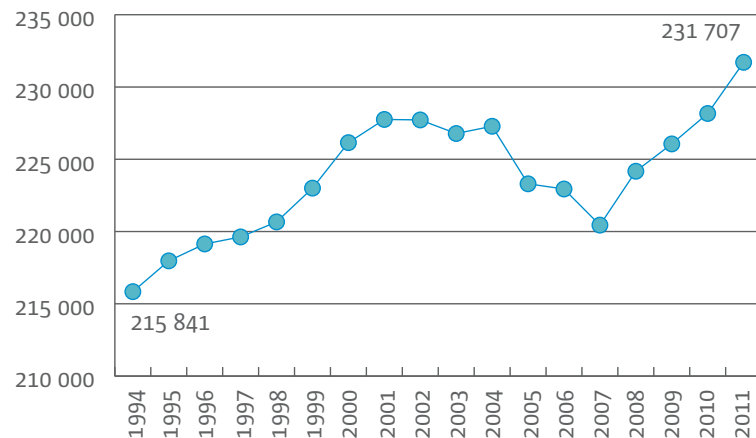
De cijfers volgens vervoerstype leren ons dat bijna 83 % van de ingeschreven voertuigen personenwagens zijn. Het percentage voertuigen voor goederenvervoer bedraagt ruim 9 % en het aandeel moto's 6 %.

² Bij de opmaak van deze publicatie waren de cijfers voor 2011 nog niet vrijgegeven door De Lijn

Tussen 2004 en 2007 stellen we een daling van het aantal voertuigen vast. Na 2007 neemt de omvang van het voertuigenpark echter sterk toe.

Opgedeeld naar type voertuig zien we de sterkste stijging voor moto's, namelijk met 6,6 %. Daarna volgen personenwagens met 2,5 % en goederenvervoer met 1,5 %. Voor de overige types voertuigen tekenen we negatieve evoluties op.

Voertuigenpark in Antwerpen, 1994-2011



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

In 2011 is er één personenwagen per 2,56 inwoners, wat iets hoger is dan het Belgische gemiddelde.

Een tweede indicator is het aantal verplaatsingen met privévoertuigen. Jaarlijks meet de verkeerspolitie het verkeer op de belangrijkste wegen naar de binnenstad met automatische verkeerstellers. De registratie van het verkeer dat de stad binnenrijdt gebeurt net voor de aansluiting op de



Singel. Sinds 2009 wordt ook de intensiteit op de Amerikalei gemeten. In samenspraak met de stadsdiensten wordt nagegaan hoe een meetnet kan worden uitgebouwd met tellingen in alle districten.

2.4. Mobiliteitsgedrag

Wat het verkeersgedrag betreft, beschikken we over informatie van verschillende bronnen. De stad Antwerpen investeert immers in onderzoek naar verkeersgedrag. Dit doet ze door haar bewoners op regelmatige basis te bevragen. De resultaten bieden een zicht op de verschillende modi waarmee Antwerpenaren aan het verkeer deelnemen. Verder gaan we in op de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid, die in deze onderzoeken ook aan bod komt.

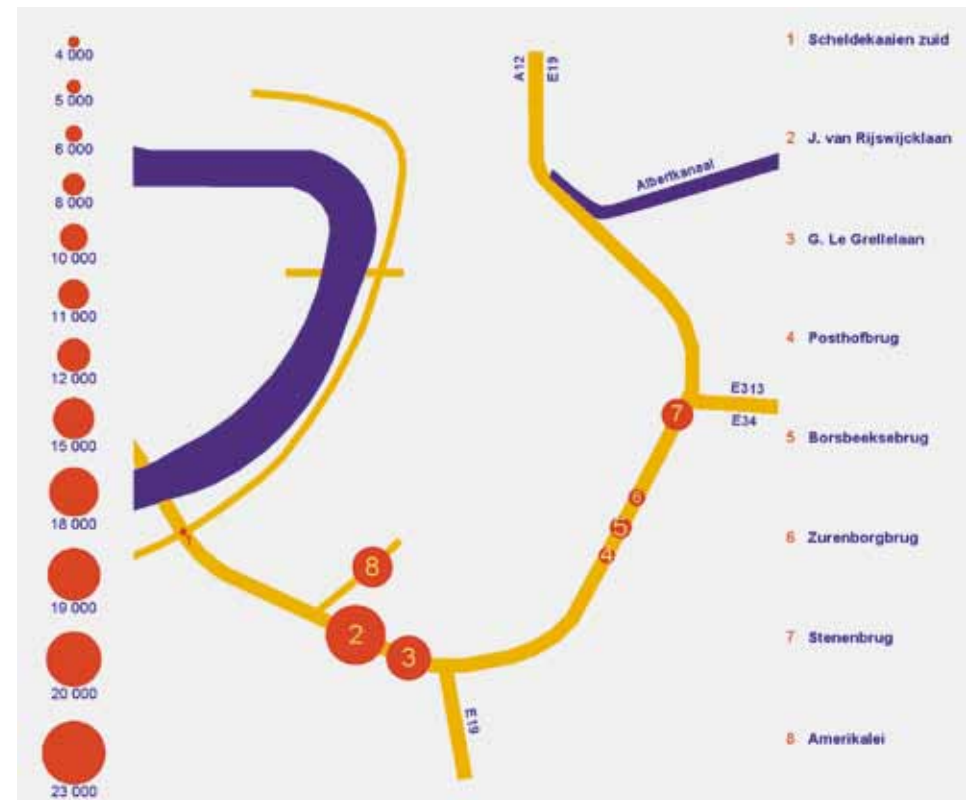
2.4.1. Mobiliteitsenquête 2010

De stad organiseerde in 2010 een mobiliteitsonderzoek bij bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. Op die manier verzamelt de stad informatie en data die gebruikt worden om het mobiliteitsbeleid te evalueren en waar nodig bij te sturen.

Bewoners geven hun eerste wagen vaker een plaatsje op privéterrein (53,7 %), de tweede wagen wordt vaker op straat geparkeerd (56,1 %). De parkeerdruk binnen de Singel is hoger dan buiten de Singel. Dit resulteert in een lager autobezit (0,91 t.o.v. 1,09) per gezin en een beperkter autogebruik in de kernstad.

Aan werknemers heeft men eveneens een vraag gesteld rond de parkeerproblematiek op de werklocatie. Bij bedrijven met voldoende eigen parkeerplaatsen of met gratis parkeren in de buurt komt ruim 70 % van de werknemers met de auto. Als er onvoldoende plaatsen of betalende plaatsen zijn, komt maar 45 % van de werknemers met de wagen.

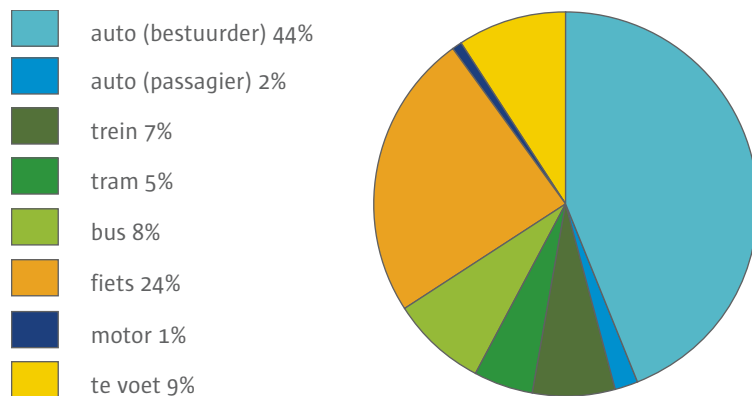
Autoverkeer op een aantal invalswegen, 2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Ook bij de bezoekers zien we dit verband tussen gratis parkeren en een frequenter gebruik van de auto voor de verplaatsing naar de stad.

Modal-split volgens hoofdvervoermiddel verplaatsing naar het werk



Bron: mobiliteitsenquête stad Antwerpen, april-december 2010

Bewoners

Ten opzichte van Vlaanderen wordt in Antwerpen vaker voor duurzame vervoerswijzen gekozen, zowel om naar het werk of naar school te gaan, als in de vrije tijd. Ongeveer 60 % van de verplaatsingen gebeurt met een duurzaam transportmiddel: 20 % te voet, 23,5 % met de fiets en 17 % met het openbaar vervoer. Antwerpen kan zich qua *modal split* meten met verschillende Europese steden.

Binnen de stad zijn er aanzienlijke verschillen in het verplaatsingsgedrag. De bewoners uit het gebied tussen de Singel en de Schelde ('*intra muros*') gebruiken minder vaak de wagen (voor 26 tot 34 % van de verplaatsingen, afhankelijk van het motief) in vergelijking met de bewo-

ners die buiten de Singel ('*extra muros*') wonen (autogebruik van 44 % tot 56 % van de verplaatsingen, afhankelijk van het motief). De concentratie en nabijheid van wonen, werken en winkelen in het stadscentrum is hierin een belangrijke factor. Het openbaar vervoeraanbod extra muros is bovendien kleiner dan in de binnenstad.

Het gemiddeld aantal wagens per gezin bedraagt 1,02 of omgerekend 0,49 auto per Antwerpenaar. 25 % van de Antwerpse gezinnen heeft geen wagen. In de binnenstad ligt het autobezit nog lager en doet één op de drie gezinnen het zonder wagen. Dankzij het goed uitgebouwde openbaar vervoer en de investeringen in fiets- en voetgangersinfrastructuur vermindert de nood aan een eigen wagen. En wie geen auto heeft, heeft evenmin ruimte nodig om deze te parkeren.

Jongeren kiezen vaker voor de fiets en het openbaar vervoer. Senioren – vooral 75-plussers – maken veel verplaatsingen te voet of gebruiken het openbaar vervoer.

De Antwerpenaren zijn heel tevreden over het openbaar vervoeraanbod in Antwerpen (score van 3,9 op 5) en ook het systeem van bewonersparkeren scoort goed (score van 3,49 op 5).

Antwerpen is een fietsstad. Voor de fietsers is veiligheid de belangrijkste bezorgdheid (score van 2,89 op 5). Vanuit deze zorg vraagt men extra aandacht voor veilige fietsvoorzieningen (48 % van de respondenten). De recente inspanningen rond de vernieuwing van de fietsvoorzieningen resulteren in een vrij positief beeld van de kwaliteit van de fietspaden (score van 3,05 op 5). Deze inspanningen moeten zeker voortgezet worden.

Bedrijven en hun werknemers

De locatiekeuze van bedrijven bepaalt de vervoerskeuze van de werknemers. Bereikbaarheid is een belangrijk aandachtspunt voor bedrijven. Bedrijven zien bereikbaarheid nog te vaak in termen van voldoende parkeergelegenheid. Werknemers zijn echter flexibeler dan men denkt. Waar de bedrijven in 30 % van de gevallen spreken over een parkeerprobleem, klaagt maar 15 % van de werknemers hierover.

Vanuit kostenperspectief hebben bedrijven er belang bij om het parkeeraanbod zoveel mogelijk te beperken. Dat is mogelijk door zich te vestigen op een locatie die goed bereikbaar is met de fiets en met het openbaar vervoer (A-locaties). Op zulke locaties kiest tot 64 % van de werknemers voor een duurzame verplaatsingswijze. Zelfs op locaties die iets verder afliggen van openbaar vervoerknooppunten (B-locaties), kiest meer dan de helft van de werknemers voor een duurzame verplaatsingswijze (56,5 %) en is er maar een beperkt parkeeraanbod noodzakelijk. De stad geeft met Den Bell alvast het goede voorbeeld.

Steeds meer bedrijven in Antwerpen streven mee naar duurzamer verplaatsingsgedrag. Investerings in fietsenstallingen, douches en het aanbieden van een extra verplaatsingsvergoeding voor fietsers en openbaar vervoergebruikers stimuleren werknemers om duurzaam te pendelen.

Ook telewerk wint aan populariteit: een kwart van de bedrijven biedt het al aan. 10 % overweegt het op termijn in te voeren. Bovendien geeft iets meer dan de helft van de telewerkers aan dat ze ook effectief één of meerdere dagen van thuis uit werken. Bedrijven voeren een duurzaam mobiliteitsbeleid om een positieve samenwerking tussen werknemer en werkgever te bevorderen. Het milieu, de gezondheid van de medewerkers en het beperken van de kost van bedrijfsvoertuigen vormen verder de belangrijkste motivaties.

Werknemers van Antwerpse bedrijven pendelen hoe langer hoe meer met de fiets. Van alle woon-werkverplaatsingen in Antwerpen gebeurt 16 % met de fiets. Voor fietsbare afstanden onder 5 km kiest echter nog steeds één op de drie werknemers voor de auto. Er is dus nog een zeker potentieel om het fietsgebruik bij de werknemers te verhogen.

Bewoners van Antwerpen wonen gemiddeld dicht bij hun werk. Antwerpenaren moeten zich daardoor minder lang verplaatsen en houden meer tijd over voor ontspanning of het gezin. Dit vertaalt zich ook in een frequenter fietsgebruik. Zo kiest 28,6 % van de Antwerpenaren die tussen Singel en Schelde wonen voor de fiets om naar het werk te gaan.

Het bedrijfswagenbezit bij werknemers neemt toe (een stijging van 5,6 % in 4 jaar), terwijl 35 % van de eigenaars van een bedrijfswagen aangeven dat ze hem amper gebruiken voor dienstverplaatsingen. Het bezit van een bedrijfswagen zorgt bovendien voor meer autogebruik in de vrije tijd. Voor 66,7 % van de gezinnen met minstens één bedrijfswagen is de wagen het belangrijkste vervoersmiddel in de vrije tijd. Bij gezinnen zonder bedrijfswagen is dit maar voor 51,5 % het geval. Er is echter nog een aanzienlijk potentieel voor bedrijfs- en dienstfietsen. Bij amper 7,8 % van de bedrijven zijn er één of meerdere bedrijfsfietsen, bij 16,5 % van de bedrijven zijn er dienstfietsen.

Bezoekers

In Antwerpen is altijd iets te beleven. De stad trekt dus heel wat bezoekers aan. Meer dan 60 procent van de Vlamingen die Antwerpen bezoeken voor recreatie of ontspanning, doet dat met de wagen. De overige bezoekers kiezen voor het openbaar vervoer: 25 % neemt de trein en 12 % kiest voor bus of tram. Het merendeel van deze bezoekers (74 %) heeft nochtans de mogelijkheid om voor de auto te kiezen.

Redenen om niet met het openbaar vervoer komen, zijn een te lange reistijd, te veel overstappen of het niet meer thuis geraken.

Wie met de auto naar Antwerpen komt, kiest meestal voor een betaal-parking. Amper 6 % van de bezoekers maakt gebruik van *park & rides*. De bereikbaarheid van Antwerpen met het openbaar vervoer en met de wagen wordt door de bezoekers positief beoordeeld.

Evoluties

Wanneer we de huidige resultaten naast de resultaten van de mobiliteits-enquête 2006 leggen, zijn er toch een aantal belangrijke evoluties vast te stellen.

Het autobezit per huishouden in Antwerpen in 2010 is vergelijkbaar met de cijfers van 2006. Het bedrijfswagenbezit bij bewoners toont eveneens grote verschillen. Voor werknemers stellen we echter een duidelijke stijging vast in dezelfde periode. Werknemers van buiten Antwerpen zijn in deze periode blijkbaar overgestapt van de eigen wagen op de bedrijfswa-gen. Dit heeft een impact op de verplaatsingen in de vrije tijd.

Bij bewoners en werknemers stellen we een stijging vast van het fietsgebruik voor woon-werk/schoolverplaatsingen.

Zowel bezoekers als bewoners geven in 2010 een iets hogere parkeerdruk aan dan in 2006. Dit kan een extra stimulans vormen om te kiezen voor een duurzaam verplaatsingsgedrag. Bewoners zijn relatief positief over het bewonersparkeren. Dit geeft duidelijk aan dat er globaal gezien voldoende parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar zijn. Bezoekers zijn negatiever over de gehanteerde tarieven en het parkeeraanbod, maar positiever over de signalisatie. Dit ligt in de lijn van de verwachtingen.

2.4.2. Recente gegevens over het verplaatsingsgedrag

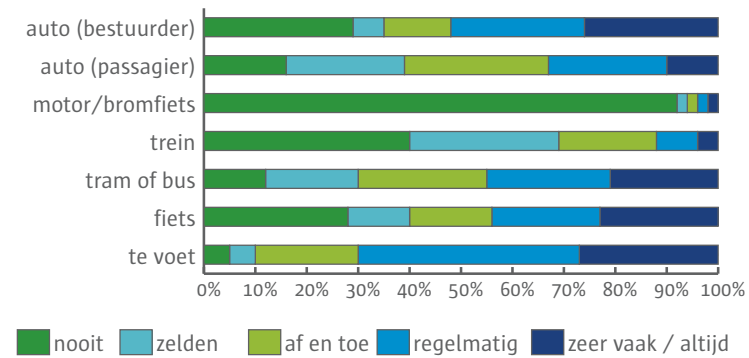
Sinds november 2009 bevaart de stad Antwerpen wekelijks 500 Antwerpenaren over verschillende thema's die het beleid aanbelangen. Een van deze thema's is de vervoersmodaliteit van de voorbije maand voor werk, school en vrije tijd. Op deze manier willen we een zicht krijgen op verschuivingen in het verplaatsingsgedrag over kortere, opeenvolgende periodes.

Volgende grafieken geven de data van 2011 weer. Ongeveer 5 000 Antwerpenaren namen deel aan deze bevraging.

De grafiek voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer geeft een totaal ander plaatje dan die voor verplaatsingen in de vrije tijd. Bijna 45 % van de respondenten rijdt regelmatig tot altijd zelf met de auto naar het werk, 10 % rijdt mee als passagier. In de vrije tijd stijgen deze aandelen tot respectievelijk 52 % en 33 %.



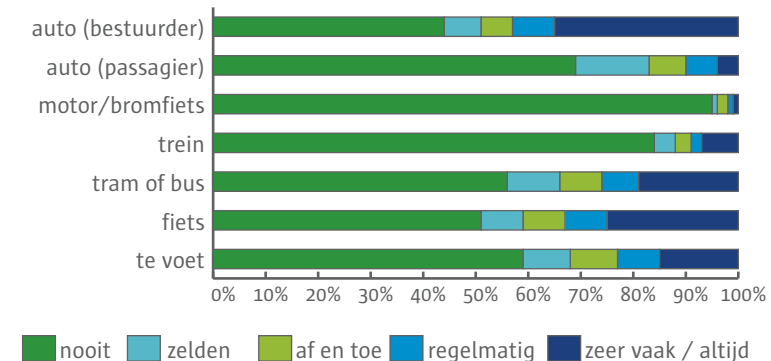
Gebruik vervoersmodi werk en school



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011

De duurzame transportmodi worden opvallend vaker gebruikt in de vrije tijd: 70 % gaat regelmatig tot zeer vaak te voet, 43 % neemt de fiets en 45 % tram of bus. Voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer liggen deze percentages lager: 23 % te voet, 33 % met de fiets en 25 % met tram of bus. De trein is minder populair, maar wordt in verhouding meer genomen in de vrije tijd dan voor woon-werkverkeer.

Gebruik vervoersmodi vrije tijd



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011

2.5. Opinies over verkeersveiligheid

In dit deel bespreken we enkele recente gegevens over de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid en verkeersdeelname. In de Antwerpse monitor wordt gepeild naar hoe de Antwerpenaar het verkeer en de verkeersveiligheid percipieert. We geven hieronder de resultaten voor 2011. Waar mogelijk en nuttig vermelden we betekenisvolle verschillen tussen de districten.

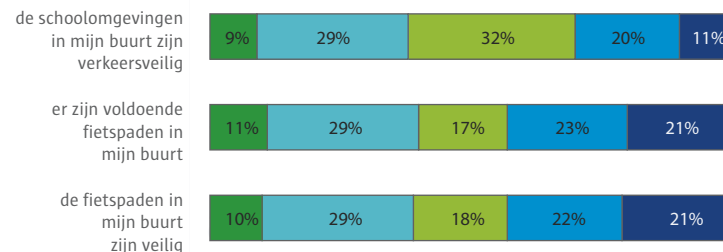
38 % van de respondenten vindt de schoolomgevingen verkeersveilig. In het district Merksem wordt deze situatie in het algemeen positiever geëvalueerd (50 %). De respondenten zijn minder tevreden in de districten Antwerpen (34 %) en Borgerhout (31 %).

40 % vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de buurt. De tevredenheid is het grootst in Merksem en Berchem, met 54 % en 48 % tevreden respondenten. Respondenten uit de districten Antwerpen en Borgerhout zijn met 33 % en 35 % het minst tevreden.

39 % van de Antwerpenaren vindt de fietspaden in de buurt voldoende veilig. In Merksem, Berchem en Deurne liggen deze aandelen hoger, in Antwerpen en Borgerhout tekenen we wederom lagere percentages op.

Uit de Antwerpse monitor blijkt dat in buurten waar bewoners in mindere mate een subjectief probleem met het verkeer ervaren, het gebrek aan fietspaden als minder problematisch wordt ervaren. Omgekeerd zullen in buurten met een hogere rapportering van slecht verkeersgedrag een gebrek aan fietspaden als meer problematisch ervaren worden.

Perceptie van Antwerpenaren rond verkeersveiligheid in de schoolomgevingen, voldoende fietspaden en de veiligheid ervan in de buurt

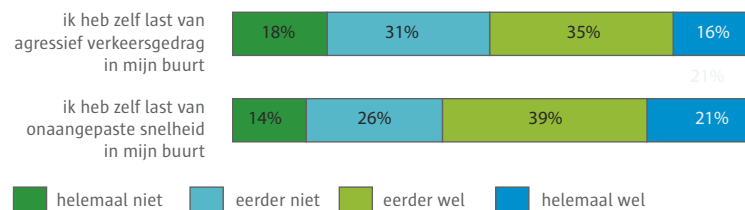


helemaal oneens oneens niet oneens/eens eens helemaal mee eens

Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011

Opvallend is dat een groot deel van de Antwerpenaren meldt last te hebben van agressief verkeersgedrag (51 %) en onaangepaste snelheid in de buurt (60 %). In Borgerhout heeft zeven op tien respondenten last van onaangepaste snelheden in het verkeer. In Berendrecht-Zandvliet-Lillo en Ekeren liggen de percentages respondenten die last hebben van agressief verkeersgedrag beduidend lager, met respectievelijk 33 % en 36 %.

Perceptie van Antwerpenaren rond verkeersagressie en onaangepaste snelheid in de buurt



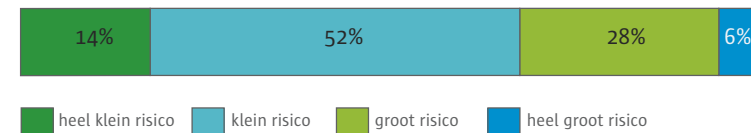
helemaal niet eerder niet eerder wel helemaal wel

Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011



De subjectieve inschatting van het risico om zelf slachtoffer te worden van een verkeersongeval is voor 6 % van de Antwerpenaren heel groot en voor 28 % groot.

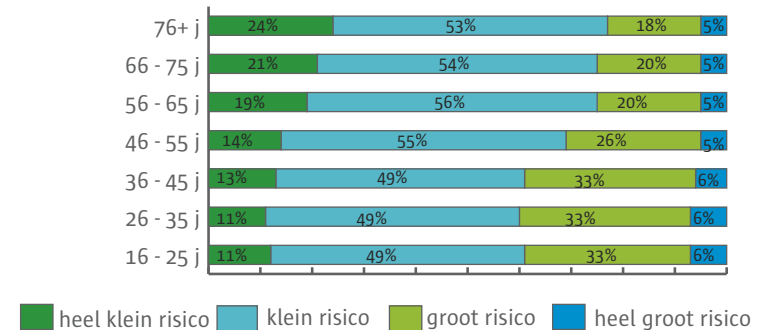
Inschatting van Antwerpenaren om zelf slachtoffer te worden van een verkeersongeval



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011

Een interessante vaststelling hierbij is dat de inschatting van het risico om verkeersslachtoffer te worden hoger is voor jongeren en afneemt vanaf de leeftijd van 45 jaar. Dit ligt grotendeels in lijn met de effectieve slachtofferstatistieken, die in het volgende hoofdstuk aan bod komen.

Inschatting van Antwerpenaren om zelf slachtoffer te worden van een verkeersongeval volgens leeftijd



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse monitor 2011

[Hoofdstuk 3]

3. Verkeersongevallen en -slachtoffers

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de geregistreerde verkeersongevallen. De politiediensten maken hierbij een onderscheid tussen verkeersongevallen met enkel stoffelijke schade en ongevallen met lichamelijk letsel - de zogeheten letselongevallen. De eerste paragraaf focust op de ongevallen. In de tweede paragraaf bespreken we de kenmerken van de verkeersslachtoffers.

De cijfers komen uit de ISLP³-databank van de lokale verkeerspolitie, waarin alle processen-verbaal over verkeersongevallen zijn opgeslagen. De dataset wordt aangevuld met vaststellingen van de federale politie. In deze databank wordt geen rekening gehouden met de ongevallen op het autosnelwegennet en de ongevallen op privéterrein.

Men dient er rekening mee te houden dat niet alle verkeersongevallen door de politie worden geregistreerd. Een onbekend aantal ongevallen - vooral deze met stoffelijke schade - wordt onderling geregeld door de betrokkenen. Bovendien wordt in dit rapport gewerkt met voorlopige gegevens omdat de database voor het jaar 2011 bij het in druk gaan nog niet werd afgesloten. De verkeerspolitie nam in de loop van 2011 een nieuwe GIS⁴-toepassing in gebruik voor de registratie en het beheer van data over verkeersongevallen.

3.1. Verkeersongevallen

In 2011 bedraagt het aantal verkeersongevallen 7 423. Ongeveer 29 % hiervan zijn ongevallen met slachtoffers, waarvan het grootste gedeelte met lichtgewonden. Dit zijn mensen die voor verzorging overgebracht worden naar het ziekenhuis, maar dezelfde dag terug naar huis kunnen of personen die verklaren dat ze zelf een (huis)dokter zullen raadplegen.

³ Integrated System for the Local Police

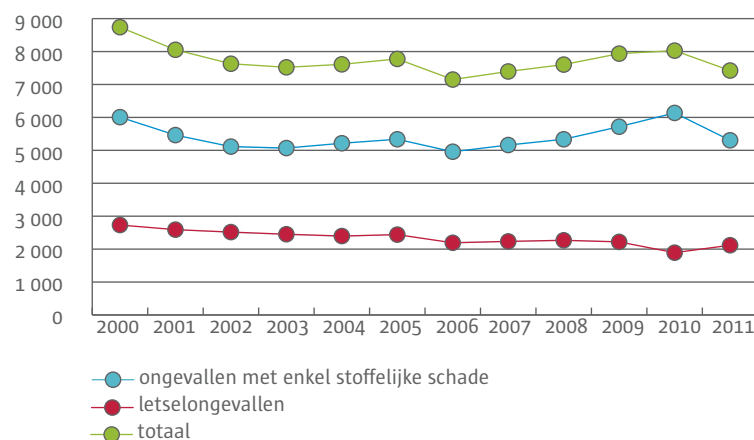
⁴ Geografisch informatiesysteem



Het aantal geregistreerde ongevallen kende tussen 2000 en 2006 een daling. Daarna volgde echter een stijging tot 2010. De stijging van de laatste jaren is voor het grootste deel toe te schrijven aan de ongevallen met enkel stoffelijke schade. Het aantal ongevallen met verkeersslachtoffers nam nauwelijks toe. Het jaar 2010 was op vlak van letselongevallen zelfs eerder gunstig. Mogelijk had dit te maken met de strenge winter en verschuivingen naar andere vervoerswijzen. In 2011 zien we opnieuw een stijging van het aantal slachtofferongevallen naar het niveau van 2009, maar ook een drastische daling van de ongevallen met dodelijke afloop.

We beperken ons bij de verdere bespreking tot de ongevallen met verkeersslachtoffers.

Verkeersongevallen volgens type, 2000-2011

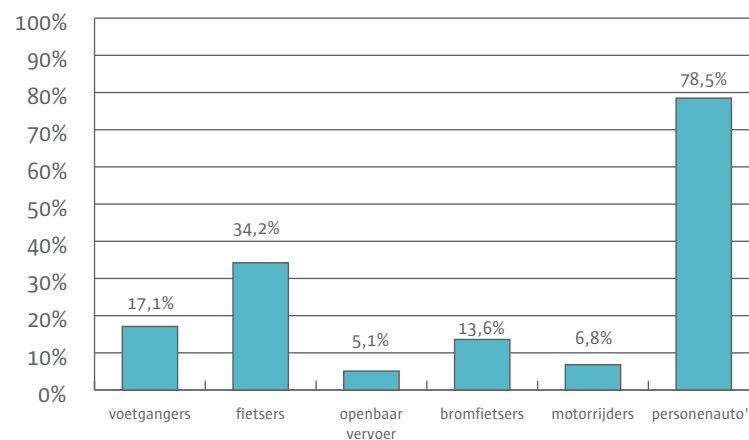


Bron: verkeerspolitie Antwerpen

3.1.1. Verkeersongevallen volgens vervoerswijze

In onderstaande grafieken worden de ongevallen met letsel besproken per betrokken vervoermiddel. Bij de interpretatie van de gegevens moet er rekening mee gehouden worden dat meerdere vervoerstypes bij een ongeval betrokken kunnen zijn.

Verkeersongevallen met letsel volgens vervoerswijze, 2011

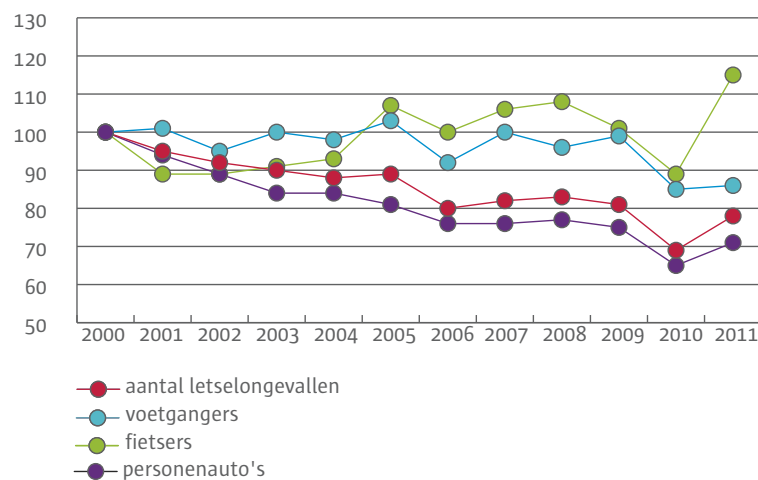


Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Bij het overgrote deel (79 %) van de letselongevallen zijn personenauto's betrokken. Bij 34 % van de letselongevallen zijn fietsers betrokken en 17 % betreft ongevallen met voetgangers. Het toegenomen fietsgebruik brengt met zich mee dat fietsers ook vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen.

Kijken we voor de drie vaakst betrokken vervoermiddelen naar de geïndexeerde evolutie⁵ van het aantal ongevallen, dan stellen we een daling vast van het aantal ongevallen met personenauto's.

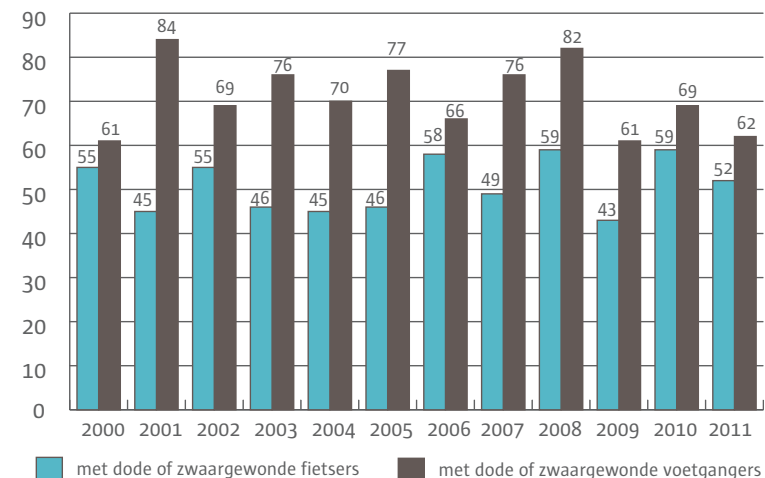
Geïndexeerde evolutie van verkeersongevallen met letsel, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

De ongevallen met fietsers en voetgangers zijn relatief stabiel gebleven tussen 2000 en 2011. Onderstaande grafiek geeft een beeld van het aantal letselongevallen met doden of zwaargewonden waar voetgangers of fietsers bij betrokken waren. Het valt op dat vooral voetgangers betrokken zijn bij ernstige letselongevallen. Het aantal varieert over de verschillende jaren. Van een trend is er niet echt sprake. Het aantal ernstige ongevallen met zwakke weggebruikers is in 2011 gedaald ten opzichte van 2010.

Fatale en zware letselongevallen met zwakke weggebruikers, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

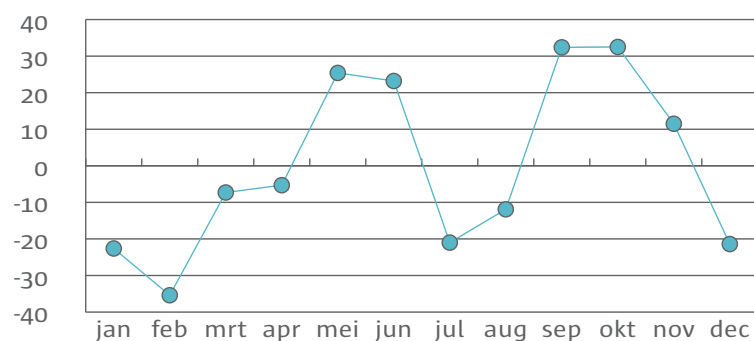
3.1.2. Verkeersongevallen volgens tijdstip

Voor wat het tijdstip betreft, kijken we op basis van een tijdreeksanalyse of er verschillen zijn naargelang de maand van het jaar. Dit type van analyse stelt ons in staat om een duidelijk onderscheid te maken tussen de trend en het seizoenseffect.

⁵ Bij een geïndexeerde evolutie stellen we waarden van een bepaald basisjaar gelijk aan 100. De waarden van de daaropvolgende jaren worden afgezet ten opzichte van dit basisjaar.

Onderstaande grafiek is een weergave van het seizoenseffect in de periode 2000-2011. Dit seizoenseffect is stabiel over de ganse periode. Zo zien we dat het aantal ongevallen een piek kent in de periode van mei tot juni en de periode van september tot november. In de wintermaanden januari en februari daalt het aantal ongevallen.

Seizoenseffect verkeersongevallen met letsel, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

3.1.3. Verkeersongevallen volgens plaats

Hier bekijken we het aantal ongevallen enerzijds per district en anderzijds naargelang ze gebeuren op stads- of districtswegen, gewestwegen of wegen die beheerd worden door het Havenbedrijf. Hierbij dient opgemerkt dat sinds 2009 een aantal belangrijke wegen van het Havenbedrijf, zoals de Noorderlaan en de Scheldelaan, overgedragen werden aan de Vlaamse overheid. Toch blijft het aandeel ongevallen in de haven stabiel op ongeveer 1 %. In het stadscentrum werd de Gemeentestraat overgedragen aan het district Antwerpen.

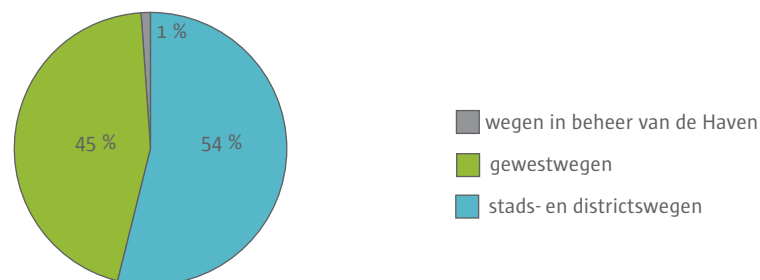
Ongeveer de helft van die ongevallen gebeurde in het district Antwerpen.

Verkeersongevallen met letsel per district, 2009 en 2011

aantal ongevallen met letsel	2009	2011
Antwerpen	1 080	1 032
Deurne	290	285
Wilrijk	200	179
Merksem	191	143
Berchem	146	135
Borgerhout	120	126
Hoboken	98	108
Ekeren	64	81
Berendrecht-Zandvliet-Lillo	20	25
onbekend	2	4
totaal	2 211	2 118

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

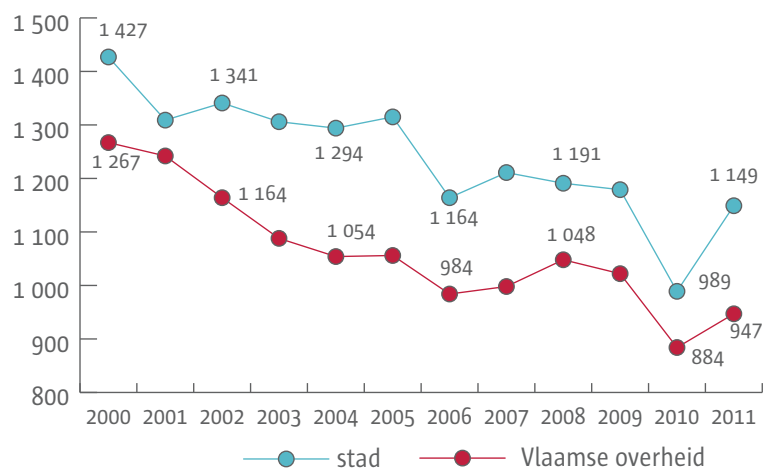
Verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder, 2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

De evolutie van het aantal ongevallen loopt vrijwel parallel voor de twee grootste wegbeheerders.

Evolutie geregistreerde verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Belangrijkste zwarte punten (punten met een groot aantal (ernstige) letselongevallen) voor 2009-2011

plaatsbepaling	aantal ongevallen met letsel	weeg-factor ⁶
Boomsesteenweg-R11	57	114
Schijnpoortweg-Noordersingel-Slachthuislaan	32	56
Noordersingel (R10)-Singel (R10)-Plantin en Moretuslei - Luitenant Lippenslaan	26	43
Gerard Le Grellelaan-Karel Oomsstraat-Desguinlei- Singel	24	36
Italiëlei-Tunnelplaats-Cassiersstraat	23	35
Noorderlaan-Groenendaallaan	24	34
Grotesteenweg-Singel (R10) (Be)-Mechel-sebrug	18	33
Noorderlaan-Havanastraat-Korte Wielen-straat	18	32
Noordersingel (R10)-Stenenbrug (Bo)	23	30
Plantin en Moretuslei-Simonsstraat-Mercatorstraat-Van Immerseelstraat-Baron Joostensstraat	20	29

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

⁶ Deze weegfactor (WF) wordt berekend via de formule $\{WF = X + 3Y + 5Z\}$. Daarbij staat X voor het aantal aanrijdingen met lichtgewonden, Y voor het aantal aanrijdingen met zwaargewonden en Z voor het aantal aanrijdingen met doden. Op die manier wordt een lager gewicht toegekend aan een aanrijding met lichtgewonden dan voor een aanrijding met dodelijke afloop. Omdat er geen afzonderlijke codering werd toegekend aan de verschillende wegsegmenten is deze lijst beperkt tot de kruispunten.

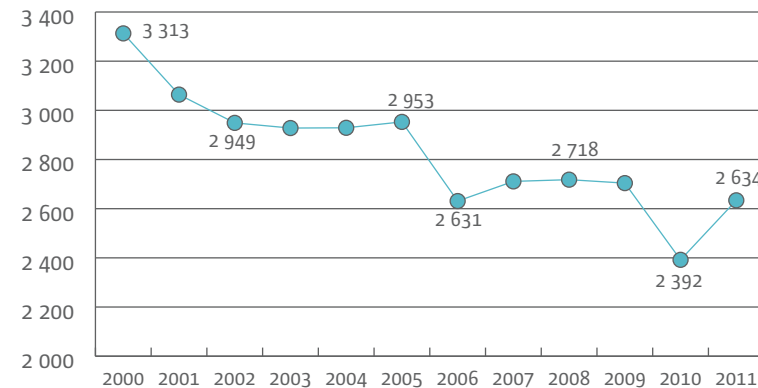


Opvallend is het groot aantal geregistreerde verkeersongevallen op het kruispunt R11 met de Boomsesteenweg. Van 2007 tot en met 2009 bedroeg de weegfactor voor dit kruispunt nog 64. Het dossier werd voor een aangepaste verkeerslichtenregeling op de vergadering van de Provinciale Commissie voor de Verkeersveiligheid gebracht. Ook het stadscollege heeft aangedrongen op een snelle invoering van een conflictvrije verkeerslichtenregeling. Als reactie op deze vraag van het stadsbestuur heeft de Vlaamse overheid dit dossier naar voren in de planning geschoven.

3.2. Verkeersslachtoffers

Anno 2011 tellen we 2 634 verkeersslachtoffers. In de periode 2000-2010 is het aantal slachtoffers gedaald. De daling was in 2010 zelfs erg aanzienlijk. In 2011 is er opnieuw een stijging ten opzichte van 2010.

Verkeersslachtoffers, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

3.2.1. Verdeling naar aantal en ernst

De evolutie van het aantal lichtgewonde slachtoffers volgt de evolutie van het totaal aantal slachtoffers. De evolutie van het aantal slachtoffers op gewest- en districtswegen verloopt gelijk met het aantal ongevalen op deze wegen (zie grafiek 'evolutie van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder').

Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar ernst, 2011

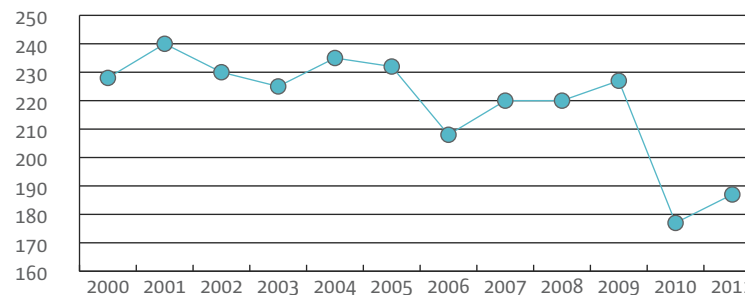


Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Het merendeel (92 %) van de verkeersslachtoffers is lichtgewond, iets meer dan 7 % zwaargewond. Het aantal overleden slachtoffers daalde van 17 in 2010 naar 11 in 2011.

Onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal zwaargewonde en overleden slachtoffers. Het aantal zwaargewonden ligt in 2010 en 2011 behoorlijk lager dan het decennium ervoor.

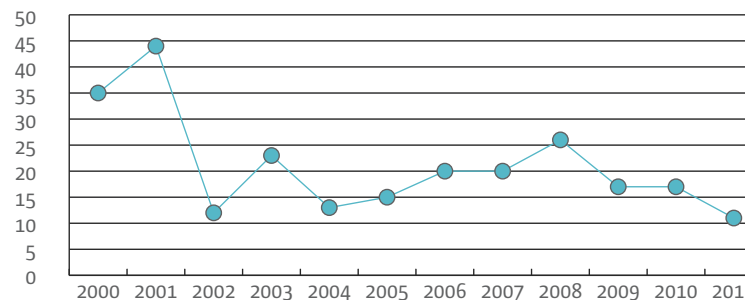
Zwaargewonde verkeersslachtoffers, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Overleden slachtoffers komen gelukkig weinig voor. Daarom kunnen we uit onderstaande figuur geen trend afleiden.

Overleden verkeersslachtoffers, 2000-2011



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

3.2.2. Verdeling naar vervoerswijze

We bekijken de verdeling van de slachtoffers volgens het vervoermiddel waarmee het ongeval gebeurde. Het merendeel van de slachtoffers zijn bestuurders of passagiers van personenwagens, fietsers en voetgangers. Samen maken zij 82 % uit van het totale aantal slachtoffers.

Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze, 2011

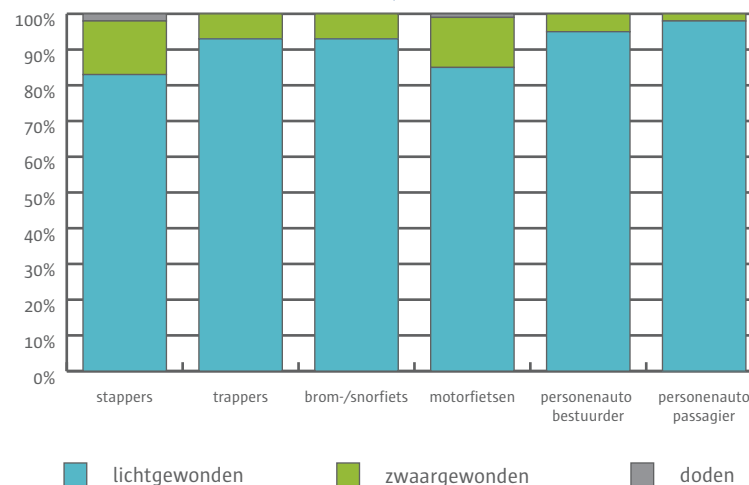
vervoerswijze	aantal	%
fietsers	703	26,7%
personenauto's (bestuurder)	664	25,2%
personenauto's (passagier)	425	16,2%
voetgangers	367	14,0%
brom-/snorfietsers	257	9,8%
motorfietsers	139	5,3%
vrachtauto's	50	1,9%
openbaar vervoer	17	0,6%
onbekend	8	0,3%
totaal	2 630	100%

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Als we de verdeling van de slachtoffers bekijken volgens vervoerswijze en ernst van het letsel, stellen we vast dat voetgangers en vooral motorfietsers meer kans hebben op ernstige letsels.

Stappers en trappers maakten in 2011 respectievelijk 14 % en 27 % van de verkeersslachtoffers uit. Het aantal gewonde stappers daalt sinds 2000, het aantal gewonde trappers is echter drastisch gestegen. Mogelijk is de stijging te verklaren door een verhoogd fietsgebruik.

Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze en ernst van letsel, 2011



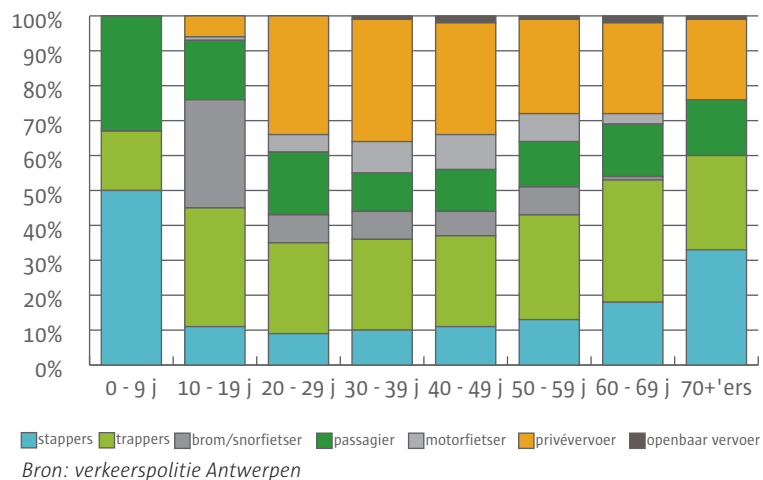
Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Motorrijders zijn goed voor 5 % van het totaal aantal slachtoffers. Maar voor motorrijders is de kans om dodelijk of zwaargewond te raken bij een ongeval respectievelijk 1 % en 14 %. Stappers maken 14 % van de verkeersslachtoffers uit. 15 % hiervan raakt zwaar gewond en 2 % overlijdt aan de verwondingen.

3.2.3. Verdeling naar leeftijd

Uit de gegevens van 2011 blijkt dat vooral jongeren slachtoffer worden van een verkeersongeval. Vooral tieners, twintigers en dertigers komen veel voor in de statistieken.

Verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoermiddel, 2011



Als we de verdeling bekijken volgens leeftijd en vervoerswijze, zien we dat het aandeel stappers hoger ligt bij kinderen en bij 70-plussers. Bij tieners zien we in vergelijking met de andere categorieën een hoger aandeel fietsers en bromfietzers. Het aandeel bestuurders van personenwagens is het hoogst bij slachtoffers op beroepsactieve leeftijd.

Elke leeftijdscategorie wordt getypeerd door een specifieke wijze van verkeersdeelname waarbij men slachtoffer wordt. Het aantal slachtoffers bij jonge kinderen en 70-plussers is over het algemeen lager, maar deze categorieën behoren tot de zwakke weggebruikers, die als dusdanig een hogere kans hebben om slachtoffer te worden. Bij de 10- tot 19-jarigen zien we een grote kans om als snor- of bromfietser slachtoffer te worden.

De grootste groep van 20- tot 29-jarigen wordt getypeerd door de hoge kans om slachtoffer te worden als autobestuurder. De minder grote groep 30- tot 39-jarigen kent een gelijkaardige verdeling naar aard van vervoerswijze. Na de leeftijd van 40 jaar daalt het aantal verkeersslachtoffers. De groep 40- tot 49-jarigen wordt dan weer sterk getypeerd door een relatief hogere kans om als motorrijder het slachtoffer te worden van een verkeersongeval.

Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2011

leeftijd	aantal	%
0 tot 9 jaar	145	5,5%
10 tot 19 jaar	372	14,1%
20 tot 29 jaar	655	24,9%
30 tot 39 jaar	504	19,2%
40 tot 49 jaar	400	15,2%
50 tot 59 jaar	298	11,3%
60 tot 69 jaar	126	4,8%
70+'ers	117	4,4%
onbekend	13	0,5%
Totaal	2 630	100%

Bron: verkeerspolitie Antwerpen



[Hoofdstuk 4]

4. Stand van zaken engagementen

Overzicht gebundelde engagementen per thema

4.1. Infrastructuur	
1. STOP als principe	32
2. Leesbaar openbaar domein	34
3. Zwarte punten	39
4. Minder hinder	43
5. Geïntegreerd fietsbeleid	46
6. Afstemming met De Lijn	49
4.2. Gedragsverandering	
7. Verkeerscampagnes	52
8. Verkeerseducatie	55
9. Vervoerswijzekeuzes	59
10. Hoffelijkheid	61
11. Bedrijfs- en evenementenvervoersplannen	63
4.3. Handhaving	
12. Respect voor de regels	67
13. Controle op de naleving	69
4.4. Betrokkenheid	
14. Voorrang en het openbaar vervoer	72
15. Dodehoekongevallen voorkomen	73
16. Slachtofferhulp	75



Tijdens de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid (SGVV) in 2008, ging de stad 64 engagementen aan om de verkeersveiligheid in Antwerpen te verhogen. Sindsdien wordt hard gewerkt om deze engagementen te realiseren.

De engagementen van de eerste SGVV passen in het geïntegreerde beleid van risicobeheersing: engineering (infrastructuur), education (gedragsverandering), enforcement (handhaving) en engagement (betrokkenheid). We presenteren ze hier volgens dezelfde logica.

De engagementen waarvan de realisatie en uitwerking nauw verweven zijn, bundelden we in 16 'gebundelde engagementen'.

Werkgroepen 3de Staten-Generaal

Tijdens de derde Antwerpse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werd er niet alleen gerapporteerd over de huidige stand van zaken maar ook met de deelnemers in interactie gegaan.

In vier werkgroepen conform het STOP-principe werd er nagedacht over realisaties die goed lopen maar ook naar dingen die voor verbetering vatbaar zijn en hoe dit dan concreet te realiseren. Vooral dit laatste vormt een basis voor toekomstige acties. Verkeersveiligheid is immers een dynamisch gegeven waar constant aan moet gewerkt en bijgestuurd worden. Deze aandachtspunten worden in dit hoofdstuk per gebundeld engagement weergegeven.

Positieve realisaties

Een overzicht van de realisaties die positief geëvalueerd werden, zijn:

- het STOP-principe dat centraal staat in adviezen van de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst over ingrepen op het openbaar domein;
- het draaiboek openbaar domein dat o.a. dient als leidraad voor de ontwerpers. Doordat het zich baseert op het STOP-principe zitten ontwerpen meteen juist;
- de hoeveelheid van verkeersmaatregelen zoals snelheidsremmers;
- de afbakening van zone 30 en de uitbreiding ervan in de woonbuurten;
- de ruimte die er wordt voorzien voor voetgangers alsook het bijsturen van het oversteekgedrag door middel van infrastructuur-ingrepen;
- de verkeerslichtenregeling met de voetganger als maatstaf;
- het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen en het werken aan de verhoogde zichtbaarheid van de zwakke weggebruikers (in onder andere deze schoolomgevingen);
- het uitgebreid verkeerseducatief aanbod, waartoe de stappers- en trappersbrevetten een mooie aanzet zijn;
- de geleverde inspanningen op het gebied van verkeerseducatie in de Antwerpse lagere scholen;
- de verhoogde controle van de Antwerpse politie op snelheid en alcohol;
- de prioriteiten van de politie met betrekking tot verkeersveiligheid
- de 'Merci'-campagne!

1. Infrastructuur – STOP als principe

Het STOP-principe staat centraal in het verkeersveiligheidsbeleid van de stad.

Dit uitgangspunt wordt consequent gehanteerd

- *in alle adviezen van de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst;*
- *in alle heraanlegdossiers;*
- *bij verkeersbegeleidende ingrepen;*
- *bij verkeerslichtenregeling;*
- *bij de herinrichting van schoolomgevingen;*
- *ter bevordering van obstakelvrije voetpaden.*

*Gebundeld engagement 1,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Fonds voor infrastructuurwerken

In het begin van de legislatuur 2007-2012 engageerde het stadsbestuur zich om een **Districtsontwikkelingsfonds** (DOF) op te richten om:

- gevaarlijke punten weg te werken;
- fietspaden aan te leggen;
- verkeersbegeleidende ingrepen uit te voeren;
- voorzieningen voor personen met een visuele handicap te plaatsen.

De districten kunnen dankzij dit fonds een beroep doen op prefinanciering en medefinanciering (50 %). Het budget hiervoor in de meerjarenplanning (2008-2013) bedraagt 43 miljoen euro.

Tijd en geld besparen

De dienst mobiliteit ontwikkelde een **STOP-toets**, met als doelstellingen:

- het STOP-principe in concrete projecten vertalen;
- de traditioneel gebruikte 'parkeerbalans' verbreden tot een ruimere visie waarin plaats is voor de belangen van alle verkeersmodi;
- de adviezen van de dienst mobiliteit objectiveren, onderbouwen en eenvormiger maken met een sjabloon en zo het besluitvormingsproces transparanter maken;
- de ontwerpers een evaluatie-instrument aanbieden om tijdens het ontwerpproces keuzes af te wegen.

Dankzij **nieuwe procedureafspraken** kunnen we de dienst mobiliteit zo vroeg mogelijk bij nieuwe projecten betrekken. En door het STOP-principe op te nemen in het besluitvormingsproces vermijden we discussies in een vergevorderd ontwerpstadium. Zo besparen we tijd en geld.



“

Veiligheid moet primeren op esthetiek bij de (her)aanleg van het openbaar domein.

”

*Wergroep Stappers,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Het STOP-principe toegepast

- de externe auditor van de Provinciale Auditcommissie (PAC) paste zijn evaluatiewijze van projecten aan door dit principe toe te passen;
- de beleidsnota 'verkeersregelfilosofie' legt de krijtlijnen vast voor verkeerslichtregelingen. Om verkeer vlotter te laten doorstromen, passen we onder meer het STOP-principe toe op de regeling van verkeerslichten;
- de stad past het STOP-principe ook steeds vaker toe op niet-infrastructurele maatregelen, zoals de Bouwcode. Hierin staat nu de verplichting om bij woningbouw en verbouwingen ook te zorgen voor voldoende fietsenstallingen;
- in de draaiboeken openbaar domein passen we dit principe toe op ontwerp oplossingen;
- we herwerkten de STOP-toets tot een checklist als hulpmiddel en leidraad voor het opstellen van adviezen door de dienst mobiliteit;
- de medewerkers van alle betrokken diensten krijgen in 2012 vorming om ze meer vertrouwd te maken met het STOP-principe;
- de verkeerspolitie en de Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid onderzochten de fietsveiligheid en de belangrijkste oorzaken van ongevallen. De bevindingen werden geïntegreerd in de draaiboeken openbaar domein.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- aandacht voor fietsparkings bij de opmaak van een parkeerbalans;
- de blijvende aandacht voor de zwakke weggebruikers met een focus op de 12- tot 18-jarigen;
- het blijven evalueren en bijsturen van het handboek openbaar domein in functie van de realiteit;
- het zorg dragen dat vormgeving nooit primeert op verkeersveiligheid met daarbij extra aandacht voor straten en pleinen;
- het streven naar een stoepbreedte van 1,80 meter;
- overwegen om bepaalde locaties selectief bereikbaar te maken door een keuze te maken in vervoersmodi.

2. Infrastructuur – Leesbaar openbaar domein

De stad werkt aan een duidelijk leesbaar openbaar domein bij de afbakening van zones 30.

Hierbij horen een duidelijke inrichting, bewegwijzering en reglementering. Bij de inrichting van het openbaar domein streven we 'poorteffecten' na, die een zone 30 duidelijk aangeven.

*Gebundeld engagement 2,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*



2008-2010

Veiligere schoolomgevingen

Op 1 september 2005 werd elke schoolomgeving een zone 30. Een inhaalbeweging was echter nodig om voor al deze omgevingen ook een passend en duidelijk openbaar domein te realiseren. Daarom maakten we een plan op om deze zones te ondersteunen met verkeersbegeleidende ingrepen. Hierbij doen we ook beroep op externe hulp voor het uittekenen en uitwerken van de plannen.

Uitbreiding zones 30

We maakten een plan van aanpak op voor de invoering en uitbreiding van zones 30 in de binnenstad en de districtskernen. Aan de districten stelden we voor elke districtskern een afgebakende zone voor.

Wijkcirculatieplannen verbeteren verkeersdoorstroming

Sinds mei 2008 moet ook de stad de **wijkcirculatieplannen** (WCP's) goedkeuren. Zo versterken we de WCP's als beleidsinstrument. In ruil krijgen de districten een toelage van 50 % van het geïnvesteerde bedrag na de goedkeuring van het WCP.

Verdwijnpalen houden zones verkeersarm

De verkeerspolitie adviseert over het plaatsen van **verdwijnpalen** om bepaalde zones verkeersarm te houden. De verkeerspolitie volgt ook het gebruik van en incidenten met verdwijnpalen op.

Voetgangersbewegwijzing

Een nieuw systeem van 127 wegwijzers in de binnenstad loodst voetgangers naar 96 bestemmingen in 9 wijken.



Goed dat er meer zones 30 worden afgebakend.



*Wergroep Privévervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Verkeersbegeleidende ingrepen in schoolomgevingen

Van de geplande verkeersbegeleidende ingrepen in schoolomgevingen zijn er al 118 uitgevoerd. 47 zijn in opmaak en 40 ingrepen nemen we op in een groter project. Zo werden voor het district Antwerpen 36 schoolomgevingen opgenomen in een groter project. In Deurne wordt 1 schoolomgeving opgenomen in een groter project. In Merksem ten slotte maken 3 schoolomgevingen deel uit van een groter project. Voor de knelpunten die er de voorbije jaren bijkwamen, maken we nieuwe plannen op.

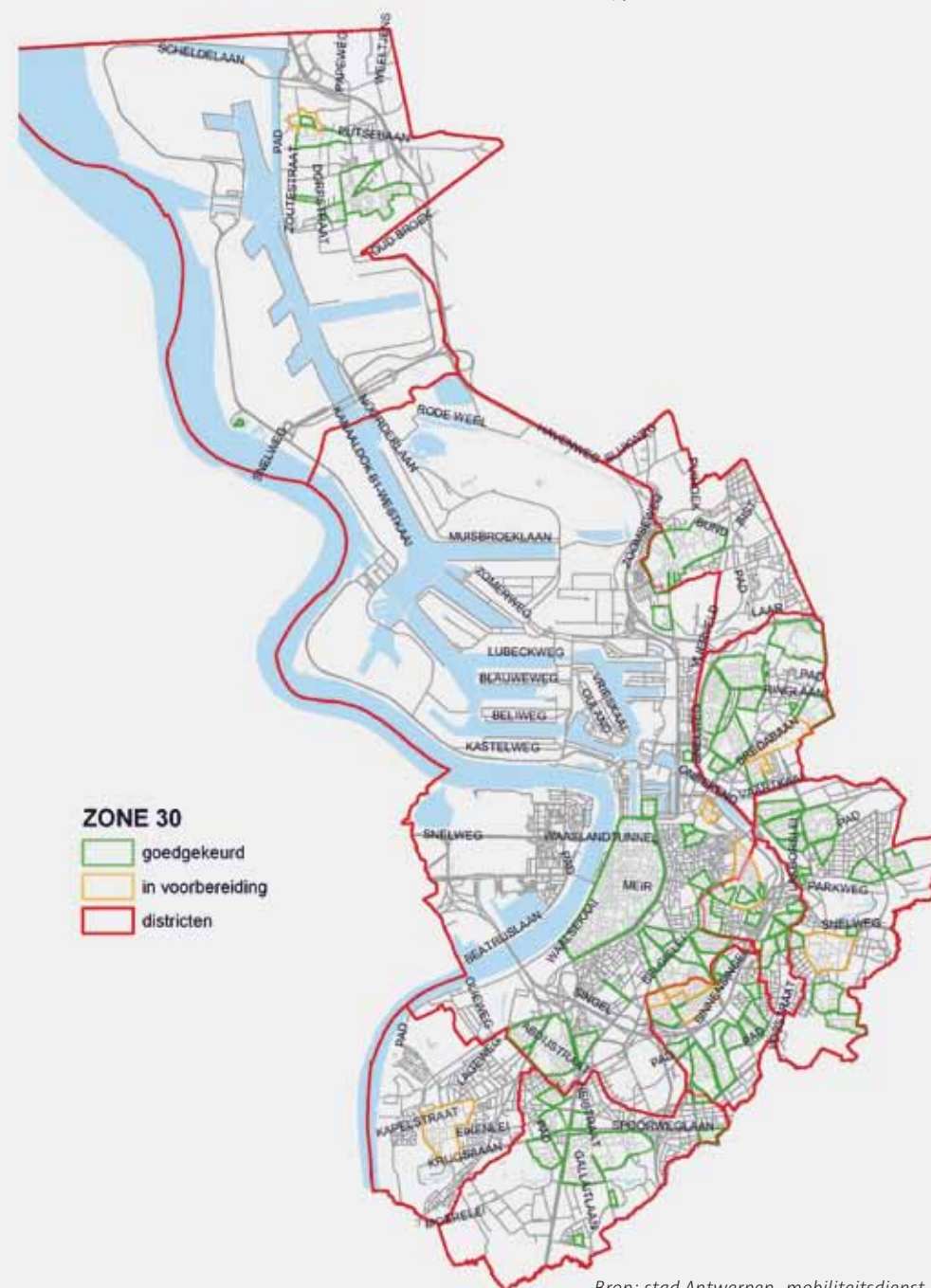
district	uitgevoerd	in opmaak
Antwerpen	70	16
Berchem	5	10
Deurne	10	2
Berendrecht-Zandvliet-Lillo	2	
Borgerhout	6	5
Ekeren	5	4
Hoboken	9	6
Merksem	3	1
Wilrijk	8	3

Zone 30 in de binnenstad

In juli 2011 breidden we de zone 30 in de binnenstad aanzienlijk uit tussen de Leien en de Scheldekaaien:

- in noordelijke richting tot de as Londenstraat - Amsterdamstraat;
- in zuidelijke richting tot de as Namenstraat - Jan Van Gentstraat;
- verder pasten we de signalisatie aan en op de belangrijkste invalassen brachten we extra grondmarkeringen aan. Op de Vlaamsekaai en de as Brouwersvliet - Oude Leeuwenrui voerden we infrastructuurele ingrepen uit om het nieuwe snelheidsregime te ondersteunen.

Zones 30, januari 2012



Bron: stad Antwerpen, mobiliteitsdienst

Zone 30 in de districten

Ook in het district Wilrijk werd de districtskern in een zone 30 opgenomen. Voor de uitbreiding van de zones 30 in de districten Berchem, Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken en Merksem maakten we een aangepast aanvullend verkeersreglement op. Na de formele adviesronde leggen we deze verkeersreglementen ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad. Tegen de start van het nieuwe schooljaar 2012-2013 zouden de zones 30 in alle districtskernen een feit moeten zijn.

Wijkcirculatieplannen

De meeste wijkcirculatieplannen zijn opgestart en ondertussen zijn de eerste wijkcirculatieplannen goedgekeurd. De eerste maatregelen uit de goedgekeurde wijkcirculatieplannen zijn ondertussen gerealiseerd:

- Berchem: knip Uitbreidingstraat;
- Borgerhout: omdraaien rijrichting Huybrechtsstraat;
- Berchem: Driekoningenstraat-Statiestraat: eenrichtingsverkeer;
- Ekeren: Fietsweg Driehoekstraat-Wilgenhoevestraat.

Een aantal andere maatregelen uit de wijkcirculatieplannen zijn in uitvoering:

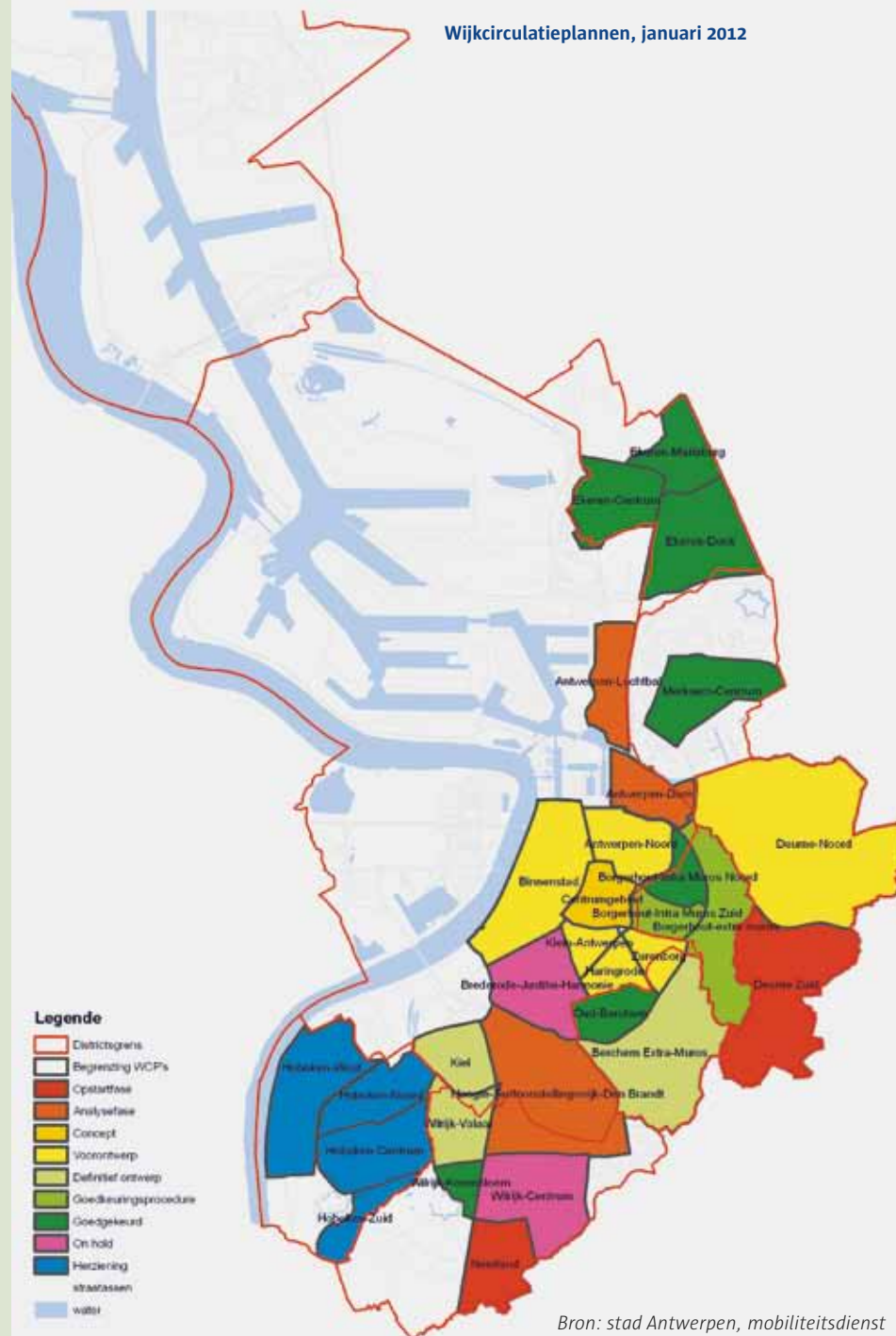
- Antwerpen: De Keyserlei;
- Ekeren: Proefopstelling circulatie Mariaburg.

Ook een aantal goedgekeurde plannen voor heraanleg komen voort uit de wijkcirculatieplannen:

- Merksem: knip en heraanleg Sint-Franciscusplein.
- Borgerhout: knip en heraanleg Terloplein.

De overige maatregelen uit de wijkcirculatieplannen worden de komende jaren stapsgewijs gerealiseerd.

Wijkcirculatieplannen, januari 2012



Bron: stad Antwerpen, mobiliteitsdienst

Maatregelen voor blinden

- blindengeleidemaatregelen worden beter geïntegreerd in de ontwerpfase;
- de Groenplaats, het Blauwtorenplein en de Markgravelei worden aangepast aan de noden van slechthzienden. De projecten aan het Koningin Astridplein en de assen Mechelsesteenweg en Sint-Katelijnevest bevinden zich nog in een opstartfase;
- in heel de stad vervangen we de rubbertegels door noppentegels. En als dit technisch mogelijk is, passen we ook de verkeerslichten aan;
- de stad overlegt op regelmatige basis met de Belgische Confederatie voor Blinden en Slechthzienden, Vlaams Oogpunt en de provincie Antwerpen.

Snelheidsremmende maatregelen

Om de snelheidsproblematiek in Antwerpen verder een halt toe te roepen, besliste het college in juli 2011 om 'snelle en tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen' in het leven te roepen. Op wegen waar sensibilisering en politiehandhaving niet volstaan, passen we infrastructurele en andere maatregelen toe die bestuurders 'dwingen' om trager te rijden: poorteffecten, verkeersplateaus en (visuele) wegversmallingen. De lokale politie maakte hiervoor 500 000 euro vrij in 2011 en 1 000 000 in 2012.

Tot op heden werd de snelheid in volgende straten reeds aangepakt:

- Arendshofslaan, Bosuil, Van Cortbeemdelei en Herrystraat in het district Deurne;
- Generaal Drubbelstraat en Roderveldlaan in het district Berchem;
- Kipdorp, Vlaamsekaai, Bredastraat, Lange Van Ruusbroecstraat en Argentiniëlaan in het district Antwerpen;
- Albert Meulemansstraat en Vaartkaai in het district Merksem;
- Fonteinstraat en Montensstraat in het district Borgerhout;
- Alfons Wellensstraat in het district Wilrijk.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

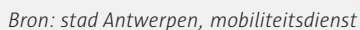
- de leesbaarheid van het openbaar domein in functie van het gemengd verkeer;
- het dwingen om de meest veilige weg te volgen door middel van infrastructuur en permanente signalisatie;
- het voorzien van veilige oversteekplaatsen aan invalswegen;
- het conflictvrij inrichten van oversteekplaatsen en het situeren van oversteekplaatsen voor fietsers in de nabijheid van kruispunten om zo de overtredingen te reduceren;
- het voorzien van een aftelsysteem (met geluidssignaal) in de verkeerslichten om zo de roodlichtnegatie door voetgangers te verminderen;
- het voorzien van dikkere en duidelijkere looplijnen (ook over de zebra-paden heen);
- een duidelijke scheiding tussen voetpad en fietspad zowel op visueel gebied als door de materiaalkeuze. Dit principe is ook van toepassing op de fietssuggestiestroken;
- het controleren of voetpaden ook effectief obstakelvrij zijn;
- het consequent gebruiken van rode asfalt;
- het voorzien van differentiatie in fietsroutes (snelle en trage, korte en lange, ...) in functie van woon-werk- of recreatief verkeer;
- het afschaffen van rode lichten in zones 30;
- het voorzien van bijkomende ingrepen om het respecteren van het snelheidsregime in zones 30 af te dwingen.

3. Infrastructuur – Zwarte punten

Samen met de verkeerspolitie, de districten, de Vlaamse overheid en De Lijn worden zwarte punten aangepakt op de stads-, districts- en gewestwegen.

*Gebundeld engagement 3,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*





Zwarte verkeerspunten wegwerken

Sinds de start van de opmaak van de verkeersveiligheidsaudits (2001) zijn er 55 zwarte punten op stads- en districtswegen en 55 zwarte punten op gewestwegen in kaart gebracht.

De stad neemt stappen om de zwarte punten weg te werken:

- de verkeerspolitie overlegt hierover met de districten;
- de stad ijvert om de nodige ingrepen te agenderen bij de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en de Provinciale Audit Commissie (PAC);
- de mobiliteitsdienst overlegt vooraf met de verkeerspolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over enkele gevaarlijke kruispunten, zodat er enkel beslissingsrijpe dossiers worden besproken op de PCV;
- na de eerste Staten-Generaal heeft het stadsbestuur zich ingezet voor betere afspraken met De Lijn en de Vlaamse overheid om ook op openbaarvervoersassen en gewestwegen onveilige verkeerssituaties weg te werken;
- om de projecten van de verschillende overheden beter op elkaar af te stemmen, ondertekenden de stad, de Vlaamse overheid, de districten, De Lijn, de BAM en andere betrokken instanties het Charter Openbaar domein. Zo kan een gemeenschappelijke meerjarenplanning worden opgemaakt;
- de verkeerspolitie gebruikt de grootschalige basiskaart uit het GIS (Geografisch InformatieSysteem) om aanrijdingschetsen te maken, om de kwaliteit van de vaststellingen te optimaliseren maar ook om ongevallenc concentraties te detecteren.

Gevaarlijke punten mogen niet vergeten worden.

*Werkgroep Privévervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

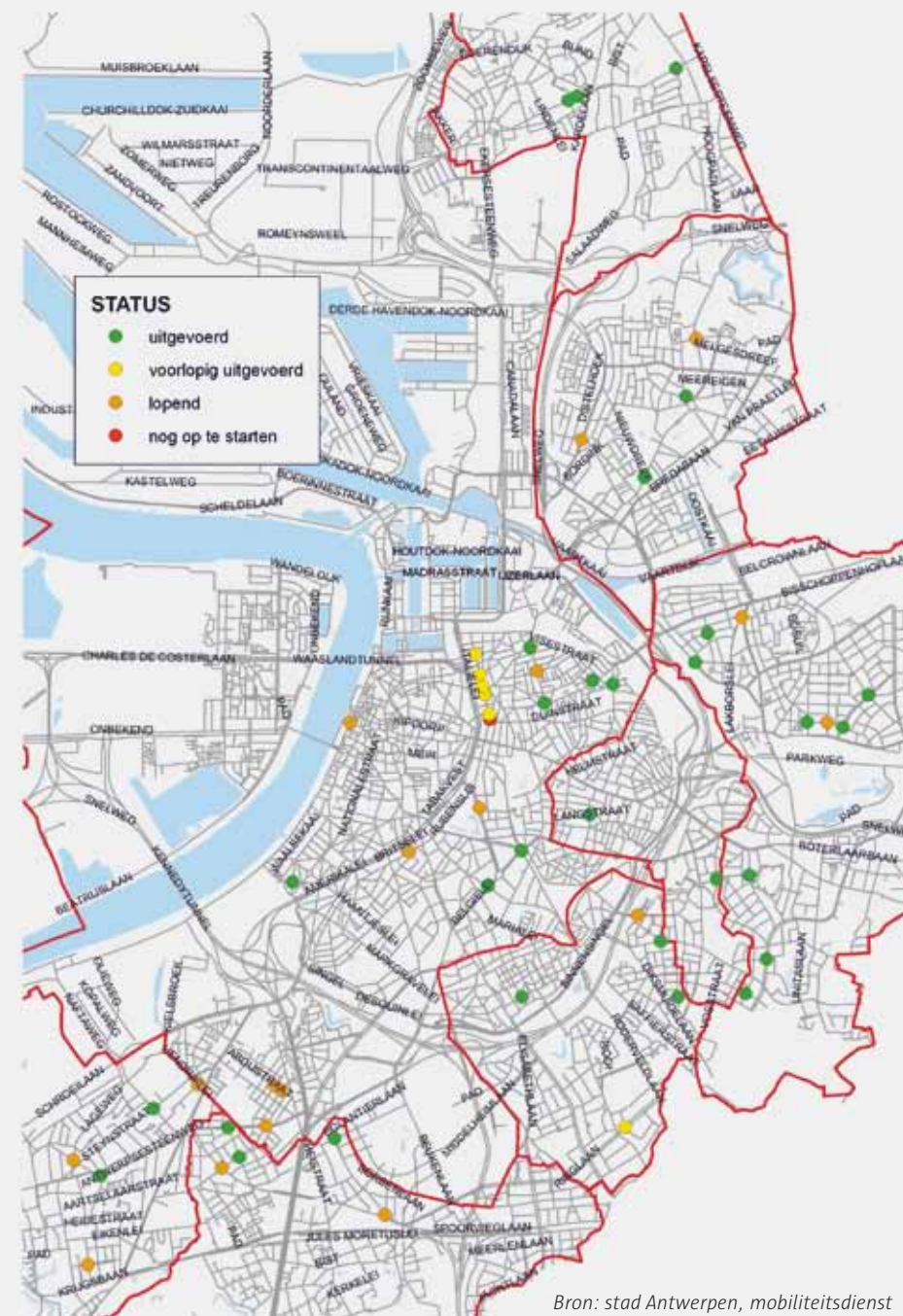
De resultaten mogen er zijn

- sinds 2001 werden reeds 37 van de 55 zwarte punten op districtswegen voorlopig of definitief aangepakt. De districten keurden ingrepen goed voor 14 andere zwarte punten. Deze dossiers bevinden zich in een plan- of uitvoeringsfase;
- in samenwerking met de Vlaamse overheid werden 24 van de 55 zwarte punten op gewestwegen weggewerkt door verkeerslichten conflictvrij te regelen of door kleine of grote infrastructurele ingrepen uit te voeren;
- in de verkeersveiligheidsaudits 2010 werden 12 nieuwe zwarte punten op districtswegen gedetecteerd. De verkeerspolitie maakte hierover een AVOC⁷-analyse. Vervolgens werkt de mobiliteitsdienst voorstellen voor verkeersbegeleidende maatregelen uit en stelden die voor aan de districtscolleges. 2 van deze nieuwe zwarte punten werden reeds aangepakt.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het versneld aanpakken van zwarte punten op gewestwegen.

⁷ AVOC = Aanpak VerkeersOngevallen Concentratie. In een AVOC-studie wordt op basis van een analyse gezocht naar dominantie in het ongevallebeeld. Rekening houdend met de huidige vormgeving, verkeersstromen en intensiteit wordt een maatregelenpakket opgesteld, gericht naar de specifieke oorzaken van verkeersonveiligheid.



Bron: stad Antwerpen, mobiliteitsdienst



4. Infrastructuur – Minder hinder

De stad wil verkeersveilige werven die minder hinder veroorzaken.

*Gebundeld engagement 4,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Minderhindermaatregelen bij werkzaamheden

De stad heeft een moederbestek dat als basis dient voor alle bestekken voor werken op het openbaar domein. In dit moederbestek werd een 'minder hinderclausule' opgenomen zodat maatregelen voor minder hinder voortaan in elk bestek worden opgelegd. Op de werven kunnen toezichters van de stad steeds optreden en bijsturen, ook met gemeentelijke administratieve sancties (GAS). De lokale politie en GAS-ambtenaren controleren jaarlijks ongeveer 1 600 werven.

Minder hinder van nutsbedrijven

De nutsbedrijven moeten regelmatig het openbaar domein openbreken om bewoners en bedrijven steeds van water, gas en elektriciteit te voorzien. Dankzij de 'code voor infrastructuur- en nutswerken langs stads-wegen' veroorzaken nutsbedrijven minder hinder bij werken doordat ze beter onderling samenwerken.

Stad treedt op bij overtredingen

Als een privé-initiatiefnemer het openbaar domein inneemt zonder signalisatie te plaatsen en veiligheidsmaatregelen te treffen, treden de stadsdiensten op. De kosten voor die tussenkomst kunnen dankzij het 'retributiereglement voor ambtshalve tussenkomsten' worden teruggevorderd. Ook als er door werken schade aan voet- of fietspaden wordt vastgesteld financiert de stad deze herstellingen en verhaalt de kosten op de bouwheer. Jaarlijks wordt zo ongeveer 600 000 euro gerecupereerd.



Betere coördinatie bij werken

Voor werken over een lengte van meer dan 50 m (categorie 1) moet het nutsbedrijf eerst zijn werk coördineren. Dit betekent dat het bedrijf aan andere nutsbedrijven vraagt of zij ook werken op dezelfde locatie zullen uitvoeren. Zo kunnen verschillende werkzaamheden gelijktijdig worden uitgevoerd. Ook als de stad een straat wil heraanleggen, coördineert ze de werken met nutsbedrijven.

“

Betere afspraken met nutsbedrijven.

”

Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010

2010-2012

Van 900 naar 480 dossiers

In 2011 werden 900 dossiers van nutswerken categorie 1 in coördinatie gebracht. Hierdoor ontstond synergie voor 480 dossiers. Dit is een zeer goed resultaat in vergelijking met het gemiddelde van 20 % in andere gemeentes.

Coördinatie minderhindermaatregelen

In maart 2011 werd een stuurgroep minder hinder opgericht om minder hindermaatregelen te coördineren. De Staten-Generaal van de verkeersveiligheid stuurt de stuurgroep aan. Ze bestaat uit vertegenwoordigers van de verkeerspolitie en de stedelijke afdelingen openbaar domein, bestuurlijke handhaving en stedelijk wijkoverleg. De stuurgroep maakte afspraken over onder meer het sneller betrekken van de verkeerspolitie en het stedelijk wijkoverleg bij werfvergaderingen voor wegenwerken. Zo kan de stad verkeershinder doeltreffender beperken en buurtbewoners optimaal informeren.

Minder hinder van bouwwerken

De stuurgroep minder hinder gaf de aanzet voor het retributiereglement voor de inname van het openbaar domein door bouwwerken en dit met ingang van 1 januari 2012. Dankzij dit reglement kan de stad de hinder van bouwwerken beperken in oppervlakte en in tijd.

50 pv's en 427 boetes wegens werfinbreuken

De lokale politie en de GAS-ambtenaren zorgen dat de hinder door wegen-, nuts- en bouwwerken zo beperkt mogelijk blijft. In 2011 voerde de lokale politie 2 265 werfcontroles uit en stadsmedewerkers ongeveer 7 200. Ze stelden 50 pv's op wegens werfinbreuken en schreven 427 boetes uit.

Stad wil het goede voorbeeld geven

Om beter het goede voorbeeld te kunnen stellen, onderzoekt de stad hoe ze wegen- en bouwwerken in eigen opdracht eenvormiger kan maken. Om de veiligheid van zwakke weggebruikers te garanderen, voert de stad meer controles uit op de degelijkheid en stevigheid van de gebruikte materialen voor de afsluiting van wegenwerken.

Betere informatie voor omwonenden

Het is belangrijk om omwonenden correct te informeren over de duur van grote wegen- of nutswerken. Sinds 2011 vermelden werfborden niet meer het aantal werkdagen zoals opgegeven in het bestek door de aannemer, maar wel de einddatum van de werken. Informatie over wegenwerken in en rond Antwerpen staat op www.wegenwerken.be.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- een andere aanpak van werven waarbij er door alle partijen gestreefd wordt naar een balans tussen de werfinrichting en de verkeersafwikkeling. Hierbij moet er voldoende aandacht gaan naar een vlotte en veilige doorstroming van de fietsers.

5. Infrastructuur – Geïntegreerd fietsbeleid

Het stadsbestuur investeert in alle aspecten van een geïntegreerd fietsbeleid.

*Gebundeld engagement 5,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Maatregelen voor fietsers

- sinds mei 2008 is fietsen in de Antwerpse parken toegelaten. Dit verfijnt het fietsroutenetwerk en beperkt de reistijd voor de fietser;
- het bovenlokale fietsroutenetwerk werd aangevuld met samenhangende, directe, aantrekkelijke, veilige en comfortabele lokale fietsroutes;
- de stad laat waar mogelijk fietsen tegen de richting toe;
- medewerkers van de veegdienst en vzw Werkhaven houden de fietspaden blad- en zwerfvuilvervrij. In elke straat wordt minstens eenmaal om de twee weken geveegd. Van 15 oktober tot 15 december is dit minstens één keer per week;
- bij sneeuw en ijsel worden alle belangrijke fietspaden geborsteld en met pekels bestrooid. Hoofdtoegangswegen, scholen, ziekenhuizen en rusthuizen krijgen hierbij prioriteit. In de week voor 1 september krijgen alle fietspaden een extra veegbeurt zodat ze zeker glasvrij zijn;
- de stad kocht 30 nieuwe veegmachines en 5 mobiele machines met vooraan een borstel en achteraan een pekelmachine.

“

Er zijn extra fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen nodig.

”

*Werkgroep Trappers,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*



2010-2012

100 kilometer fietspad

Met de medewerking van de districten en het Gemeentelijk Havenbedrijf is de aanleg van 100 kilometer fietspad gerealiseerd. Het stadsbestuur ontvangt hiervoor subsidies van het Europees Fonds voor Ruimtelijke Ontwikkeling (EFRO), de Vlaamse overheid en de provincie Antwerpen. De stad en de districten delen de kosten. Momenteel is er al 57,49 km nieuw fietspad aangelegd. 38,85 km fietspad werd heraangelegd en van 3,93 km fietspad werd het comfort verhoogd.

Snel ter plaatse dankzij Velo

In juni 2011 lanceerde het Gemeentelijk Autonom Parkeerbedrijf Antwerpen samen met de stad het project Velo. Bewoners en bezoekers kunnen tegen een bescheiden prijs een fiets huren. Velo stelt binnen de Singel 1 000 fietsen ter beschikking verspreid over 82 stations. Eind mei 2012 waren er 20 000 jaarkaarthouders. Sinds de start van het project werden 20 000 dagpassen en 3 000 weekkaarten verkocht. Elke fiets wordt gemiddeld 6,5 keer per dag gebruikt. Bij mooi weer stijgt het gebruik naar 9,5 ritten per dag per fiets. Met Velo worden dus dagelijks gemiddeld 6 500 ritten gemaakt.

Meer parkeerplaats voor fietsers

- in 2011 kocht het Parkeerbedrijf mobiele fietsenstallingen voor evenementen. Deze bieden plaats aan 1 000 fietsen;
- voor bewoners wordt in in pandige buurtfietsenstallingen voorzien;
- in de districten werden fietsbeugels geplaatst op het openbaar domein. Goed voor ongeveer 3 000 fietsparkeerplaatsen.

Overleg op het fietsforum

Op het fietsforum overleggen we met de Fietzersbond over het fietsbeleid in Antwerpen.

Fietsparkeergelegenheid bij bouw- en renovatiewerken

Op 4 april 2011 ging de nieuwe Bouwcode van kracht. Hierin werden parkeernormen voor fietsen opgenomen: kwaliteitsvolle en voldoende fietsparkeergelegenheid bij bouw- en renovatiewerken.

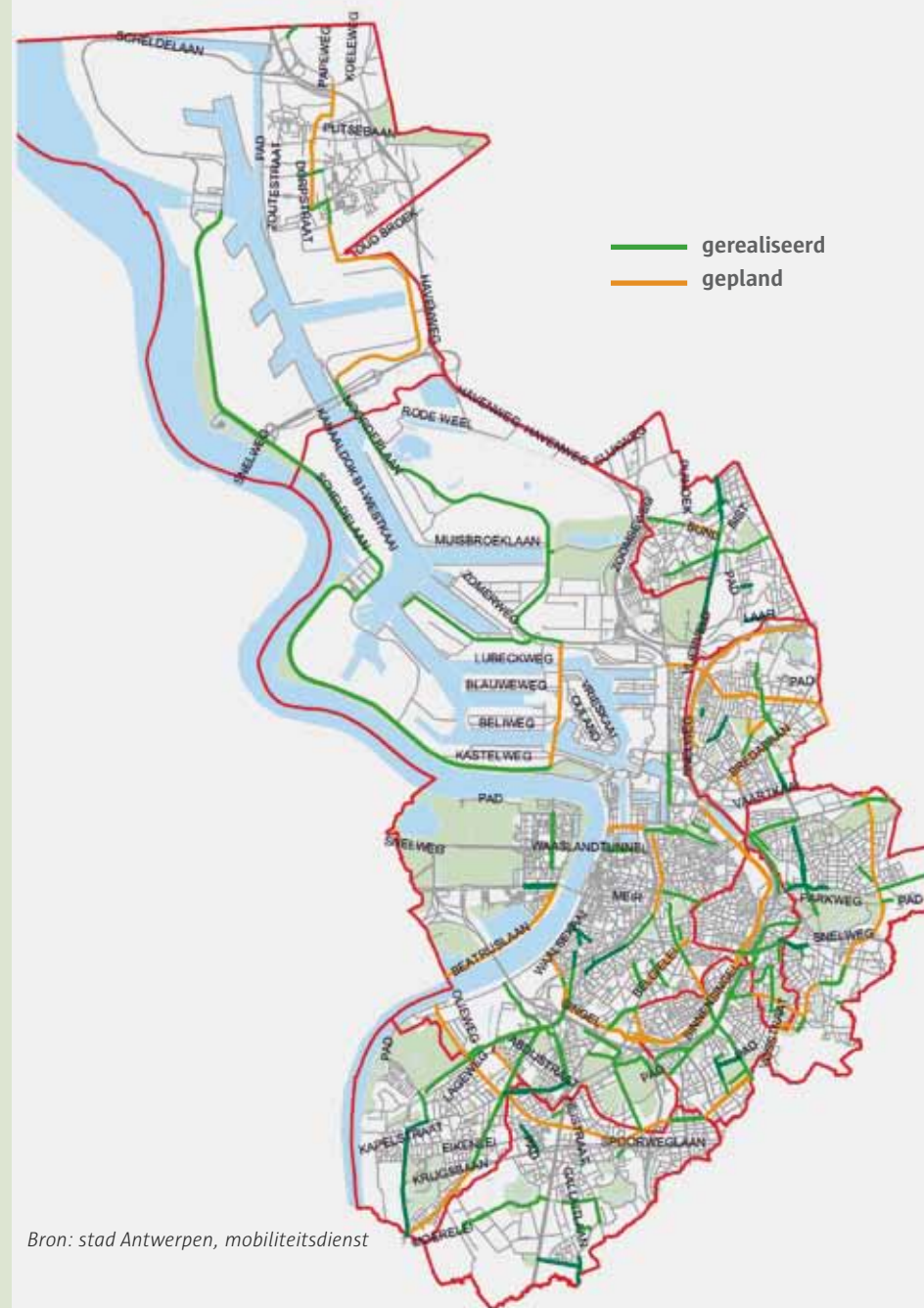
Fietsstad 2012

De stad Antwerpen werd genomineerd als 'Fietsgemeente / Fietsstad 2012' in de categorie + 50 000 inwoners. Een erkenning van de inspanningen om van Antwerpen een fietsvriendelijke stad te maken.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het aanpassen van de huidige normen voor infrastructuur aan het stijgend aantal fietsers en de hogere snelheden die zij halen;
- blijven inzetten op het onderhoud van de fietspaden en het wegwerken van niveauverschillen om zo het fietscomfort te verhogen;
- het inrichten van 'fietsstraten' waarbij de straat ingericht wordt als fietsroute en het autoverkeer dus 'te gast' is in de fietsstraat;
- het opstellen van criteria voor 'fietsstommels' (kleine afsluitbare stallingen voor fietsen) door o.a. te bepalen waar zij zich best situeren op het openbaar domein en wat de nagestreefde spreiding is;
- het hipper maken van fietshelmen als bijdrage tot het meer dragen van een helm (in plaats van het dragen van een fietshelm te verplichten);
- het invoeren van fietsen door het rood licht voor fietser die rechts afslaan.

100 km nieuw of heraangelegd fietspad, februari 2012



Bron: stad Antwerpen, mobiliteitsdienst

6. Infrastructuur – Afstemming met De Lijn

De Lijn en de stad werken in overleg aan veilig en kwaliteitsvol openbaar vervoer.

Samen werken zij aan veilige op- en afstaphaltes, betere benutting van de vrije tram- en busbanen, vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, de uitbreiding van het tramnetwerk en de stimulering van het openbaar vervoergebruik.

*Gebundeld engagement 6,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Overleg tussen De Lijn en de stad

Maandelijks vindt een beleidsvoorbereidend overleg plaats tussen De Lijn en stadsdiensten om ideeën af te toetsen en lopende projecten te bespreken. Op dit overleg komen exploitatie-, infrastructuur- en beleidsprojecten, en visienota's aan bod. Daarnaast vindt er maandelijks een technisch overleg plaats om de voortgang of technische aspecten van infrastructuurprojecten met alle betrokken partners te bespreken.



Alle verhoogde tramhaltes moeten voldoende veilig zijn.



*Wergroep Openbaar vervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Taxi's op openbaarvervoersbeddingen

In december 2010 keurde het college het gebruik van taxi's op openbaarvervoersbeddingen goed. Enkel als de taxi's de verkeersveiligheid of een goede doorstroming van trams en lijnbussen in het gedrang brengen, mogen ze daar geen gebruik van maken. Door de lusdetectie in het wegdek is er echter op een aantal vrije tram- busbanen een probleem om zonder grondige aanpassingswerken taxi's toe te laten. Zij zouden immers de verkeerslichten beïnvloeden, wat de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang brengt. Sinds mei 2012 is medegebruik op een aantal locaties wel mogelijk.

Toegankelijke tramhaltes

In het voorjaar van 2012 werden alle tramhaltes gescreend op toegankelijkheid. Voor plaatsen waar quick wins mogelijk zijn en voor plaatsen waar een grondige heraanleg nodig is, maakten we actielijsten op om haltes volgens toegankelijkheidsnormen in te richten. Nieuwe haltes worden gebouwd volgens de toegankelijkheidsvoorschriften.





Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- een betere afstemming van de verschillende netten van het openbaar vervoer op elkaar;
- het wegwerken van de opening tussen het perron en de ingang van de tram en dit zowel bij oudere als recent aangelegde tramhaltes;
- het voorzien van afsluitingen bij oudere tramhaltes;
- het aanleggen van tramhaltes met maar 1 uitgang;
- het verhogen van de bekendheid van het TOV-ticket (Taxi en Openbaar Vervoer), goed voor een heenrit met de bus of tram in het Antwerpse stadsgebied en een korting op de taxirit naar huis;
- het uitbreiden van het aanbod van taxicheques voor personen met een handicap naar senioren die mindermobiel zijn;
- het opnieuw verhogen van het aanbod openbaar vervoer in week-ends, 's avonds en 's nachts.

7. Gedragsverandering – Verkeerscampagnes

De stad stemt verkeerscampagnes af op de verschillende doelgroepen.

*Gebundeld engagement 7,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Merci om trager te rijden

De lokale politie en stad Antwerpen startten in 2008 met de campagne 'Merci om trager te rijden'.

Met deze campagne kunnen Antwerpenaars zelf tonen dat ze het belangrijk vinden dat iedereen zich aan de snelheidsregels houdt. Grote borden in de vorm van tekstballonnen met het opschrift 'Merci om trager te rijden' worden uitgedeeld aan de bewoners van de stad. Zij kunnen de boodschap op het bord ondertekenen met hun eigen naam, die van hun straat, school of buurtcomité en vervolgens aan de huisgevels bevestigen. Zo roepen de Antwerpenaars autobestuurders op een positieve manier op om de verkeersregels te respecteren.

Talrijke controles van de verkeerspolitie, onder meer met onbemande camera's, ondersteunen de campagne. Verder plaatst de politie preventieve snelheidsmeters (U rijdt...km/u) en tekstkarren met de campagneboodschap.

“

Campagnes moeten afgestemd worden tussen de stad en De Lijn.

”

*Werkgroep Openbaar vervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*



2010-2012

Onbemande camera

Sinds 2010 wordt een verplaatsbare onbemande camera ingezet. Wegens het aantal vaststellingen en de rijsnelheden blijven we de camera gebruiken en doen we verder onderzoek naar de locaties voor snelheidshandhaving.

Weegactie caravans

Overladen of slecht onderhouden caravans en motorhomes zijn een gevaar op de baan. Daarom organiseerde de verkeerspolitie in juli 2010 de actie 'caravans'. Tijdens deze preventieve weegactie konden de deelnemers bij de verkeersagenten terecht met al hun vragen over veilig rijden met een kampeerwagen of caravan.

'Merci om trager te rijden' gaat mobiel

In 2011 werd een nieuwe fase van de Merci-campagne ingezet: fietsvlaggen met de campagneboodschap voor jonge fietsers en bag covers voor meer ervaren fietsers. Op die manier maakten we de campagneboodschap mobiel en dynamisch.

En gaat in dialoog met autobestuurders

Dankzij zonneschermen met de boodschap 'Ik rij trager en dat is graag gedaan' konden ook autobestuurders hun engagement uitdrukken om de snelheidsregels te respecteren. Dit leidde tot een ware dialoog tussen bewoners en chauffeurs...



... en buschauffeurs van De Lijn

Ook De Lijn zette haar schouders onder de campagne. Meer dan 130 bussen werden aan de bestuurderszijde uitgerust met een tekstballon: 'Ik rij trager en dat is graag gedaan'. Zo leeft de campagne verder in de stad.

Campagne valt in de prijzen

De Merci-campagne won in 2011 de Sinterklaasprijs van de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen en kreeg goud van het IMC European Awards (Integrated Marketing Communications Council) voor de beste non-profit activeringscampagne.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- werken aan de bewustwording dat verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is voor alle verkeersgebruikers;
- het voorzien van grote campagnes om het fietsgedrag te verbeteren. Hierbij kan er gekozen worden voor langlopende korte spots;
- het aanbieden van sensibilisering op maat van de verschillende doelgroepen;
- het voorzien van een heldere en begrijpbare sensibiliseringscampagne indien er wordt gekozen voor het invoeren van fietsen door rood licht.

8. Gedragsverandering – Verkeerseducatie

De stad werkt gerichte educatieve acties uit voor alle leeftijds-categorieën.

Hierbij heeft zij bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Kennis en bewustzijn van veilig gedrag in het verkeer zijn immers belangrijk vanaf de eerste stapjes.

*Gebundeld engagement 8,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Meldpunt verkeersveilige schoolomgeving

We creëerden een meldpunt verkeersveilige schoolomgeving. Als een onveilige verkeerssituatie in de buurt van een school wordt gemeld, gaan verkeersmedewerkers (VeVe's) van de afdeling mobiliteit de situatie ter plaatse bekijken, samen met de melder. De verkeersmedewerkers gaan na welke stedelijke diensten en andere instanties betrokken moeten worden om hier iets aan te doen.

Kinderen leren stappen en trappen in het verkeer

Dankzij de stappers- en trappersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) kunnen leerlingen hun verkeersvaardigheden jaar na jaar verder opbouwen. Kinderen uit de derde kleuterklas kunnen een brevet 'meestapper' behalen (jaarlijks ongeveer 65 kleuterscholen of 2 000 kleuters). De vaardigheden die daarvoor vereist zijn, kunnen ingeoeft worden op een parcours: het 'meestappersstraatje'. Tijdens de eerste drie leerjaren van het lager onderwijs leren kinderen om zich veilig te gedragen als voetganger: van startstapper over vaardige stapper tot superstapper.

Van het vierde tot het zesde leerjaar ligt de nadruk op fietsvaardigheden: van startfietser, over vaardige fietser (in het provinciaal verkeerspark Rivierenhof) tot superfietser. Voor de startfietzers kan de school een fietsbehendigheidsparcours aanvragen bij de lokale politie.

Educatieve projecten en spelletjes

Het project 'Veilig in 't verkeer met Pol de Beer' richt zich tot de leerlingen van het vierde leerjaar. De leerlingen krijgen de kans om een aantal aspecten van verkeersveiligheid beter te leren kennen. Jaarlijks nemen ongeveer 3 000 leerlingen deel aan deze verkeersdoedagen. Enkele voorbeelden van educatieve spelletjes voor het basisonderwijs: verkeersdomino, verkeersmemory, ren-je-verkeer(d), verkeerstwister, verkeersmat dodehoek. Voor het secundair onderwijs zijn er mobipoly, mobimemory, mobiwandeling en mobisudoku.



Spelmateriaal voor scholen

Antwerpse scholen kunnen gratis spelmateriaal lenen om de verkeerslessen aangenamer en interactiever te maken en de eindtermen in de leerplannen na te streven: verkeerslichtjes, verkeerskegels, verkeersbordensets, fietshelmen, fluo-hesjes, 'dronkenmansbrillen', en fietsen in de maat 24 en 26 inch.

Dodehoekopleidingen

Om leerlingen het gevaar van de dode hoek zelf te laten ondervinden en om hen te leren hoe ze zich veilig kunnen gedragen tegenover vrachtwagens, worden er praktijklessen georganiseerd. Deze dodehoekopleidingen richten zich tot de derde graad van het lager en de eerste graad van het secundair onderwijs.

Straffen voor bromfietzers

16- tot 18-jarige bromfietzers die voor de eerste keer betrapt worden, kregen van de politierechter een alternatieve straf opgelegd: het volgen van de door de verkeerspolitie georganiseerde verkeersklas. Sinds 2010 getuigen jongeren die zelf het slachtoffer zijn geweest van een ongeval met een opgedreven bromfiet.

Dagen voor motards

Jaarlijks worden de 'Dagen Veilig Motorrijden' georganiseerd om motorrijders bewust te maken van de beperkingen en de gevaren van motorrijden. Elk jaar stijgt het aantal deelnemers. Aan de laatste editie namen ongeveer 350 motorrijders deel.

Rijvaardigheids cursussen voor jongeren

Jongeren tussen 18 en 24 kunnen zich inschrijven voor een rijvaardigheids cursus. Jonge autobestuurders leren bijvoorbeeld hoe snel zij de controle over hun stuur kunnen verliezen en hoe ze dit het best voor-



komen. Ook de effecten van alcohol en drugs op hun rijgedrag en de efficiëntie van de veiligheidsgordel komen aan bod. Ten slotte krijgen ze duiding over het nut van defensief en ecologisch rijden. Jaarlijks nemen ongeveer 350 jongeren deel.

Opfrissingscursussen voor senioren

De dienst verkeerseducatie van de verkeerspolitie organiseert jaarlijks opfrissingscursussen voor senioren. De cursussen worden gespreid over de verschillende districten. Zo hoeven de senioren geen al te grote verplaatsingen te maken om deel te nemen. Jaarlijks worden 15 sessies georganiseerd voor groepen tot 30 personen.

Opzichters worden klaargestoomd

Om verkeersouders, vrijwilligers of leerkrachten klaar te stomen voor hun opdracht als gemachtigd opzichter aan de schoolpoort, organiseert de verkeerseducatiedienst op aanvraag opleidingen voor groepen van 5 tot 15 kandidaten. Elke opleiding bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Jaarlijks maken 20 tot 25 scholen gebruik van dit aanbod.

Het belang van de gordel

Met de tuimelwagen en het crashsimulatievoertuig sensibiliseren we het belang van de gordel. Deze voertuigen worden ingezet bij projecten van de lokale politie of ter ondersteuning van projecten van interne of externe partners. In drie politieafdelingen werd personeel opgeleid om de tuimelwagen en het crashsimulatievoertuig te bedienen.

Goochempoort stimuleert gebruik van kinderzitjes

Om het gebruik van een kinderzitje of verhogingskussen te stimuleren voor kinderen kleiner dan 1,35 m, gebruikt de verkeerspolitie een goochempoort. Dit is een bord met daarop het gordeldiertje Goochem van het BIVV en een poortje met een hoogte van 1,35 m.

Verkeersveilige schoolomgeving

De stuurgroep verkeersveiligheid en scholen optimaliseert de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. De stuurgroep stemt inspanningen op elkaar af en creëert nieuwe samenwerkingsverbanden. Dit overlegorgaan bestaat uit vertegenwoordigers van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, de verkeerspolitie, de afdelingen mobiliteit en algemeen onderwijsbeleid en School Aan de Beurt (SAB).



Goed dat er extra aandacht gaat naar scholen en schoolomgevingen.



*Wergroep Stappers,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Bijna 2 000 trappersbrevetten

In 2009 en 2010 werden respectievelijk 921 en 919 stappersbrevetten uitgereikt. Door de slechte weersomstandigheden in het eerste kwartaal daalde dit cijfer tot 524 in 2011. Het aantal trappersbrevetten steeg van 927 in 2009 naar 1 088 in 2010 en 1 863 in 2011. 4 286 leerlingen volgden de dodehoekopleiding in 2011.

Oproep aanspreekpunt verkeer

Eind 2010 organiseerde de stuurgroep verkeersveiligheid en scholen een forum voor secundaire en basisscholen. De deelnemers kregen een overzicht van het verkeerseducatieve aanbod van stedelijke diensten. Verder werd een oproep gelanceerd om in elke school een aanspreekpunt verkeer te creëren. Eind 2011 telden we al 90 scholen met zo'n aanspreekpunt.

Meer dan 2 000 meldingen voor meldpunt verkeersveilige schoolomgeving

Het meldpunt verkeersveilige schoolomgeving volgde 1 250 meldingen op in 2010 en 2 156 in 2011.

Voordrachten over slachtofferschap in het verkeer

Leerlingen van de derde graad van het secundair onderwijs krijgen voordrachten over slachtofferschap in het verkeer. Deze voordrachten belichten oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen. In 2012 worden 30 voordrachten georganiseerd voor telkens 100 tot 120 leerlingen.

Sensibiliseringsproject voor fietsers en bromfietzers

In 2011 werd gestart met een nieuw sensibiliseringsproject voor fietsers en bromfietzers. Dit project kreeg de naam BBrAnt mee: Bezonnen Brommen in Antwerpen. Het proefproject omvat zowel theorie als praktijk en werd op maat gemaakt voor 16-jarigen. Het preventief project werd enthousiast onthaald door de scholen die BBrAnt in 2011 uittestten.

Fietsschool voor volwassenen

In 2011 is ook de fietsschool in Antwerpen een feit geworden. Met een modulair aanbod op verschillende niveaus kunnen alle volwassenen hier leren fietsen. In eerste instantie focust de stad zich op werkzoekenden.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- verkeerseducatie moet zich niet alleen tot de allerkleinsten richten maar ook meer op de 12- tot 18-jarigen;
- een onderzoek naar het waarom voor verkeersonveilig gedrag.

9. Gedragsverandering – Vervoerswijzekeuzes

De stad investeert in sensibiliseringscampagnes rond duurzame verplaatsingen.

Zo wil ze duurzame vervoerskeuzes promoten en mensen motiveren om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk en naar school te gaan en gebruik te maken van autodelen en de park & rides aan de stadsrand.

*Gebundeld engagement 9,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Autovrij Antwerpen

De stad organiseert al enkele jaren sensibiliseringsacties zoals Antwerpen Autovrij, de Mobiliteitsmarkt op de Groenplaats en de Fietsdag voor werknemers. Voor Antwerpen Autovrij wordt het gebied tussen de Leien en de Scheldekaaien en tussen de Scheldestraat en de Godefriduskaai verkeersvrij gemaakt. De stad neemt sinds 2008 zelf deel aan de 'Fietsdag voor werknemers' en is steeds goed voor meer dan 25 % van het deelnemersveld.

Daling aantal dienstverplaatsingen

De verkeerspolitie heeft extra fietsen gekocht voor binnenstedelijke dienstverplaatsingen. Dankzij de centralisatie van de stedelijke administratie in Den Bell daalde het aantal dienstverplaatsingen met of zonder auto gevoelig. Ook werd een centraal beheerde pool van dienstfietsen en -wagens ingericht.

“

Alle bevolkingsgroepen moeten gesensibiliseerd worden.

”

*Wergroep Privévervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- Het uitwerken van alternatieven om het autoverkeer aan de stadsrand op te vangen.



2010-2012

Stad sensibiliseert duurzaam en veilig verplaatsingsgedrag

In het kader van het mobiliteitsbeleid werkt de stad aan een overkoepelende visie over sensibilisering, waarbij duurzaam en veilig verplaatsingsgedrag stimuleren prioritair is. Deze visie wordt in juni 2012 aan het college voorgelegd.

Maximum 50 % autoverkeer

Tegen 2020 willen we met het Masterplan 2020 een modal split realiseren van 50/50 (maximaal 50 % autoverkeer, minimaal 50 % te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer). Voor de Antwerpse binnenstad willen we zelfs een modal split van 35/65 behalen.

Cambio in de lift

Momenteel telt de stad 14 Cambiolocaties en 40 Cambiowagens. Tussen 2008 en 2011 werden 6 nieuwe locaties in gebruik genomen. In maart 2012 deed Cambio een aanvraag voor 4 nieuwe standplaatsen.

Parkeerbeugels op autodeelplekken

Begin 2012 werd beslist om het gebruik van parkeerbeugels op autodeelplekken toe te laten. Dit stimuleert een verdere groei van het aantal autodeelplekken in Antwerpen.

Extra park&ride

Het Gemeentelijk Parkeerbedrijf financierde de ontwikkeling van een extra park&ride aan het Olympiadekruispunt om het pendelverkeer uit Brussel op te vangen.

10. Gedragsverandering – Hoffelijkheid

De stad stimuleert hoffelijkheid in het verkeer.

*Gebundeld engagement 10,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Trammelant zet jongeren aan tot meer hoffelijkheid

Trammelant, een project van De Lijn in samenwerking met de stad en Antwerpse scholen, spoort jongeren aan tot hoffelijkheid op het openbaar vervoer. De scholen die meewerken aan het project krijgen het bezoek van medewerkers van De Lijn en de afdeling algemeen onderwijsbeleid. Ze bezoeken metrostation Opera, stelplaats Zwaantjes, Tjalk of Pal). De jongeren krijgen uitleg van een verantwoordelijke die op deze plaats werkt en nemen deel aan praktische proeven. Daarna komen de schoolspotters in actie met het nazorgtraject. Zowel voor als na de schooluren zijn zij in de buurt van de school. Ze begeleiden de jongeren van de school naar de tramhalte en omgekeerd.

Nog eens merci

De Merci-campagne van de stad en de politie stimuleert hoffelijkheid in het verkeer. Bewoners bedanken bestuurders om hun snelheid te matigen (zie ook engagement 7: Verkeerscampagnes)

“

Merçi.

”

De Antwerpenaar, 2010

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het bevorderen van het wederzijds respect en een betere kennis van de gedragingen van de andere verkeersdeelnemers;
- een mentaliteitsverandering ten voordele van de voetganger;
- een engagement van De Lijn dat haar chauffeurs hun snelheid een beetje minderen op vrije tram- busbanen indien auto's op de parallelle wegstroken stilstaan in de file om zo ook goodwill bij deze laatste weggebruikers te creëren en niet de indruk te wekken van sneller dan het toegelaten regime te rijden.



STADSWACHT

2010-2012

Merci en ... graag gedaan

In 2010 werd www.antwerpenzegetmerci.be ontwikkeld. Via deze site kunnen Antwerpenaars hun persoonlijke engagement bekendmaken door een A3- of A4-affiche te downloaden. In 2011 werd de oorspronkelijke boodschap van bewoners beantwoord met een 'Graag gedaan' van bestuurders van auto's en openbaar vervoer. Zo ontstond een dynamische (en hoffelijke) dialoog in het straatbeeld (zie ook engagement 7: Verkeerscampagnes).

11. Gedragsverandering – Bedrijfs- en evenementenvervoersplannen

De stad investeert in bedrijfs- en evenementenvervoersplannen.

*Gebundeld engagement 11,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

De stad zet de toon

De stad geeft het voorbeeld met haar bedrijfsvervoersplan voor het personeel in Den Bell en met de bedrijfsvervoersplannen van de verkeerspolitie voor onder andere de commissariaten in de Oudaan en de Quinten Matsijslei. Er werden nieuwe onderzoeken opgestart over bedrijfs- en bereikbaarheidsprofielen voor de nieuwe locatie van de lokale recherche en voor de site Kievit, het politiebureau voor de afdeling Zuid en de afdeling Noord.

Steun voor evenementenorganisatoren

De stad steunt organisatoren bij de opmaak van evenementenvervoersplannen. Een studiebureau kreeg de opdracht om een diagnoserapport op te stellen met maatregelen voor een vervoersplan voor evenementen. Dit rapport werd toegepast op 4 evenementen: Antwerp 10 Miles, de Tall Ships Race, de Reuzenstoet en de Roma in Borgerhout. Het parcours zette maximaal in op openbaar vervoer.

Bij de politionele parcoursanalyse wordt bijzondere aandacht gegeven aan de doorstroming van het openbaar vervoer. Bij grote evenementen worden afzonderlijke mobiele ploegen van de verkeerspolitie aangeduid die de meest kritieke punten voor het openbaar vervoer opvolgen en tussenkomen indien nodig. Ook een medewerker van De Lijn zit in het verkeerscommando.

“

De organisator moet verantwoordelijkheden opnemen bij evenementenvervoer.

”

*Werkgroep Openbaar vervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*



2010-2012

Handboek helpt organisatoren en uitbaters

Het college keurde eind maart 2012 het handboek ter ondersteuning bij de opmaak van vervoersplannen goed. Dit handboek helpt organisatoren van evenementen en uitbaters van evenementenlocaties om de bereikbaarheid en mobiliteit te verbeteren. Het handboek behandelt onder meer bereikbaarheidsinformatie, mobiliteitscoördinatie, maatregelen voor voetgangers, fietsers, gemeenschappelijk vervoer en automobilisten. Daarnaast bundelt het interessante contactgegevens en biedt het handige checklists.

Verfijning mobiliteitsplannen

Ondertussen worden een aantal organisatoren begeleid bij het opmaken of verder verfijnen van hun bestaande mobiliteitsplan: de Santarun, de Boekenbeurs, het Sportpaleis, Laundry Day, Summerfestival en Cirque Du Soleil.

Bedrijfsvervoersplannen voor stadslocaties

Voor eigen locaties werd in 2011 begonnen met het opmaken van een bedrijfsvervoersplan voor het districtshuis Merksem, dat in 2012 geconfronteerd zal worden met een totaal veranderde situatie door de werken aan de Bredabaan. Ook naar aanleiding van de centralisatie van de dienst vreemdelingenzaken in Berchem is gestart met de opmaak van een bedrijfsvervoersplan.

Stad steunt touringcartoerisme

Eind maart 2012 besliste de stad om het touringcartoerisme te ondersteunen met nieuwe maatregelen. Vervoer per autocar is duurzaam en komt de bereikbaarheid van de stad ten goede. Om te voorkomen dat autocars steeds vaker hun eigen weg zoeken en her en der in de stad parkeren, komen er 3 autocarroutes die het stadscentrum ontsluiten.

Langparkeren wordt zoveel mogelijk in de stadsrand georganiseerd. Bussen moeten dus vlot de stad kunnen binnenrijden. Op lange termijn denken we aan parkeerruimte voor autocars aan het Sportpaleis en aan het nieuwe voetbalstadion. De busparking aan de kaaien verdwijnt bij de heraanleg van de Scheldekaaien in 2014.



12. Handhaving – Respect voor de regels

De stad ziet erop toe dat iedereen de verkeersregels respecteert.

Zowel voetgangers en fietsers als bestuurders van privé-, collectief en openbaar vervoer worden aangesproken.

*Gebundeld engagement 12,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

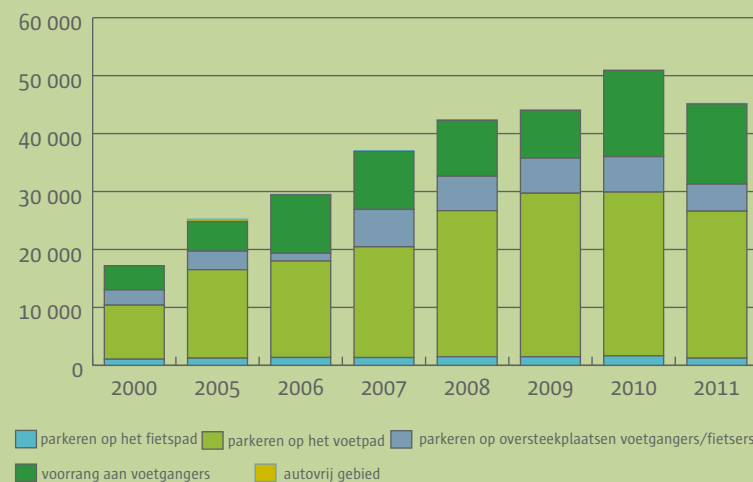
Toezichters geven parkeerbeleid mee vorm

Het parkeertoezicht spitst zich toe op locaties waar de parkeerdruk en dus het foutparkeren het grootst zijn. De parkeertoezichters geven mee vorm aan het parkeerbeleid van de stad. Ze doen dit op een dagelijkse reguliere basis en projectmatig. Bij projectmatig toezicht voeren ze in een bepaalde buurt of wijk verhoogde controles uit. Hierbij gaat de aandacht vooral naar inbreuken die gevaarlijk en hinderlijk zijn voor de zwakke weggebruiker en die een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer verhinderen.

Veilig openbaar domein is prioritair

Conform het STOP-principe maakte de lokale politie een prioriteit van een veilig openbaar domein voor zwakke weggebruikers. Dit blijkt ook uit de stijging van het aantal verbalisering op dit vlak.

Vaststelling foutief en hinderlijk parkeren



Bron: verkeerspolitie Antwerpen



“

Goed dat alle weggebruikers gesensibiliseerd worden, dit bevordert respect voor elkaar.

”

*Wergroep Trappers,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Fietsgebruik in de lift

Sinds enkele jaren stimuleren de stad, de politie en belangengroepen het gebruik van de fiets. Antwerpen is immers een stad waar de fiets een eigen plaats verdient. Ondertussen blijkt dat de geleverde inspanningen hun vruchten afwerpen. Het fietsgebruik zit duidelijk in de lift.

Maar ook het aantal verkeersinbreuken

Meer fietsers betekent echter ook meer verkeersinbreuken van fietsers: verkeerslichten negeren, in de verboden rijrichting rijden, geen fietsverlichting ... Daarom wordt er gewerkt aan een integrale aanpak om dit probleem aan te pakken: raad geven, ontraden, reguleren, onderzoeken en nazorg. In het najaar van 2011 werden twee gerichte fietscontroles uitgevoerd. In de loop van 2012 worden ook de scholen actief bij dit project betrokken.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het engagement van de deelnemers aan de 3de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid om zelf het goede voorbeeld te geven m.b.t. STOP-principe;
- de uitbreiding van de bevoegdheid van parkeertoezichers in functie van foutparkeren.

13. Handhaving – Controle op de naleving

De verkeerspolitie controleert veilig rijgedrag in het verkeer.

Dit doet ze door gerichte controles op snelheid, alcohol, drugs en het dragen van de gordel.

*Gebundeld engagement 13,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Meer snelheidscontroles

In het verkeersveiligheidsplan 2007–2012 stelden we een systematische verhoging van het aantal bemande en onbemande snelheidscontroles voorop. Het aantal analoge camera's werd afgebouwd ten voordele van hun digitale broertjes.

Meer ademtesten

Ook werden inspanningen geleverd om rijden onder invloed tegen te gaan. Sinds 2000 werd het aantal ademtesten jaarlijks opgevoerd: van 9 781 in 2000 naar 74 455 in 2011. De afgelopen jaren focusten we op de verhoging van de objectieve pakkans. Sinds 2008 werd het principe 'botsen is blazen' ingevoerd: systematische ademtesten bij verkeersongevallen.

“

Een groot deel van de Antwerpenaren hebben last van onaangepaste snelheid in hun buurt.

”

Evaluatierapport Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010



2010-2012

Politie onderzoekt mogelijkheden digitale camera's

In 2010 vervulde politiezone Antwerpen een belangrijke rol in het onderzoek naar de mogelijkheden van digitale snelheidscamera's. Dankzij dit project, dat werd opgestart door de Vlaamse overheid, kon de politie de diverse datatransmissiekanalen exploreren en een handleiding schrijven voor alle lokale politiezones. Hierdoor maakt politiezone Antwerpen deel uit van een taskforce flitspalen.

Meer flitspalen, meer controles

In 2006 telde Antwerpen 85 (vaste) flitspalen, goed voor 91 725 pv's. In 2011 waren dit er al 144, goed voor 146 559 pv's en meer dan 70 000 000 gecontroleerde voertuigen.

Verplaatsbare onbemande camera helpt politie

Om snelheidsovertredingen beter aan te pakken, kreeg de lokale politie in 2010 een nieuw hulpmiddel: de verplaatsbare onbemande camera. Hierdoor kan de politie veel makkelijker gerichte controles uitvoeren als er bijvoorbeeld in een bepaalde buurt te snel wordt gereden.

Stijging aantal bemande controles

Ook het aantal bemande controles steeg sterk. Het aantal voertuigen met een snelheidscamera steeg in de voorbije legislatuur van 3 naar 5. In 2011 werden 2 228 locaties aangedaan, goed voor 46 156 pv's. In 2006 werden 18 454 pv's opgesteld. De bemande controles werden ook gericht gepland. De politie streefde hierbij naar een efficiënte inzet van de camera's in functie van de verkeersintensiteiten en het ongevallebeeld.

Actieve opsporing van snelheidsduivels

Veelplegers van snelheidsovertredingen met voertuigen met een buitenlandse kentekenplaat werden actief opgespoord. Door het succes van deze aanpak verlopen de acties nu gecoördineerd.

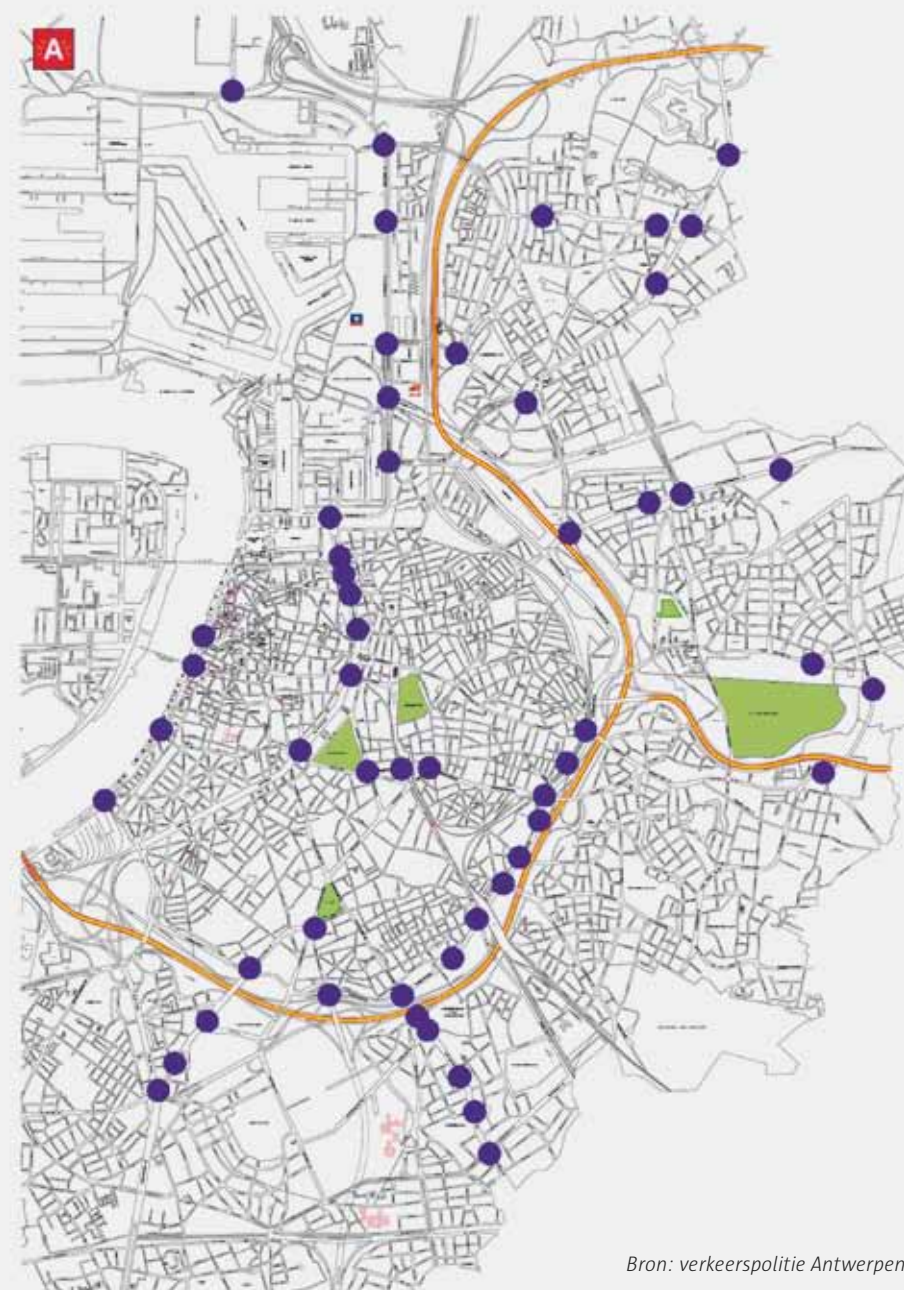
Eenvoudigere controleprocedure

Om rijden onder invloed van drugs tegen te gaan, baseerde de politie zich op de wet van maart 1999. Het belangrijkste nadeel van deze wet was de langdurige en omslachtige procedure bij controles. Ondertussen is de technologie geëvolueerd. Een vereenvoudigde controleprocedure, gebaseerd op het gebruik van speekseltesten, trad op 1 oktober 2010 in werking. De nieuwe procedure is makkelijker uit te voeren en stelt de politie in staat om het aantal controles op te voeren en om drugs in het verkeer efficiënter te bestrijden.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het opstarten van handhavingsacties op specifieke tijdstippen zoals bijvoorbeeld het begin en einde van de schooldag;
- een verhoogde handhaving maar met differentiatie voor de zwakke weggebruiker (boetes in verhouding tot de vervoersmodus) om zo het draagvlak ten opzichte van handhaving te verhogen;
- handhaving op autobestuurders die parkeren op fiets- en voetpaden en bushaltes maar ook op fietsers die zich niet aan de snelheidsregimes houden.

Locaties vaste flitspalen



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

14. Betrokkenheid – Voorrang en het openbaar vervoer

Er worden duidelijke afspraken gemaakt met De Lijn over voorrangsgeregeling tussen voetganger en tram en over het voeren van interne snelheidscontroles.

*Gebundeld engagement 14,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

“Er is meer afstemming nodig tussen de stad, De Lijn en de Vlaamse overheid.”

*Wergroep Openbaar vervoer,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2010-2012

Stuurgroep onderzoekt veiligste voetgangersoversteekplaatsen

Naar aanleiding van een aantal tramongevallen op de Ter Heydelaan werd in 2011 een stuurgroep opgericht die de meest veilige vormgeving voor voetgangersoversteekplaatsen op een vrije trambaan onderzoekt. In deze stuurgroep zitten vertegenwoordigers van De Lijn, de verkeerspolitie en de stad. De voorgestelde kortetermijnmaatregelen worden afgestemd met belangengroepen.

Aandachtspunten 3de Staten-Generaal

- het voorkomen van interferentie tussen overstekende voetgangers (bij groen licht) en afslaande trams;
- interne sensibiliseringacties rond het respecteren van de snelheidsregimes door chauffeurs van De Lijn, vooral in zone 30.



15. Betrokkenheid – Dodehoekongevallen voorkomen

De stad wil dodehoekongevallen zo veel mogelijk vermijden en neemt hierin een voorbeeldfunctie op.

*Gebundeld engagement 15,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

STOP-principe vermindert dodehoekongevallen

Dankzij het STOP-principe en het draaiboek openbaar domein wordt bij de (her)aanleg van kruispunten rekening gehouden met een zichtbare en veilige opstelling van zwakke weggebruikers op de weg. Zo blijven zij maximaal uit de dode hoek van zwaar vervoer.

Dodehoekcamera's voor stadsvrachtwagens

Alle 246 stadsvrachtwagens zijn uitgerust met dodehoekspiegels en een sticker die fietsers wijst op de gevaren van de dode hoek. De vrachtwagens worden stapsgewijs uitgerust met dodehoekcamera's. Momenteel zijn al 147 vrachtwagens hiermee uitgerust. De 24 vrachtwagens van de brandweer krijgen geen camera omdat die noodzakelijke apparatuur kan verstoren.

Dodehoeklessen voor leerlingen

Leerlingen leren hoe ze zich veilig kunnen opstellen tegenover vrachtwagens of andere voertuigen (zie engagement 8 Verkeerseducatie).

“

Goed dat alle partijen gesensibiliseerd worden over dodehoekongevallen. Dit is niet de verantwoordelijkheid van fietsers alleen.

”

*Wergroep Trappers,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2008*



2010-2012

Afstelplaatsen voor dodehoekspiegels

Het Havenbedrijf liet 3 afstelplaatsen voor dodehoekspiegels inrichten: de Vosseschijnstraat, de grensinspectiepost op Linkeroever en de vrachtwagenparking aan het Kempisch Dok.

Ook voor stedelijke vrachtwagens

Op de stedelijke site aan de Noorderlaan-Havanastraat werd een afstelplaats voor dodehoekspiegels ingericht voor de stedelijke vrachtwagens. Ook privébedrijven kunnen hiervan gebruikmaken. In de toekomst komen er nog extra afstelplaatsen bij.

16. Betrokkenheid – Slachtofferhulp

De stad wil intensievere en geprofessionaliseerde slachtofferhulp bieden.

*Gebundeld engagement 16,
Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010*

2008-2010

Nazorg en slachtofferhulp

De dienst nazorg van de lokale politie wordt ingezet bij zware verkeersongevallen. Slachtofferhulp is een ondersteunende tweedelijnszorg die 24 uur op 24 paraat staat en ter plaatse komt als dit nodig wordt geacht.

Draaiboek en opleiding voor terreinwerkers

Een draaiboek slachtofferbejegening helpt terreinofficieren. Alle operationele terreinwerkers van de lokale politie genoten een doorgedreven opleiding 'opname verkeersongevallen'.

Ketenwerking garandeert optimale tussenkomst bij ongevallen

Alle operationele terreinwerkers kennen de ketenwerking rond slachtofferhulp: van brandweer- of ziekenwagen over politie en ziekenhuis tot het gerecht. Deze werking omvat de afstemming van de taken en verantwoordelijkheden van alle aanwezige disciplines. De ketenwerking wordt nog geïntensifieerd om een optimale tussenkomst bij verkeersongevallen te garanderen.

Parket begeleidt slachtoffers

Een bijzondere dienst van het parket begeleidt de slachtoffers. Deze dienst zorgt dat de zitting niet nodeloos pijnlijk verloopt.

Herdenkingsborden op stadswegen

De herdenkingsborden van Ouders van Verongelukte Kinderen werden op stadswegen geplaatst.

“

Er wordt gewerkt aan de optimalisatie en de versterking van de dienst slachtofferhulp bij de politie.

”

Evaluatierapport Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, 2010



2010-2012

Meer opvolging bij dodelijke verkeersongevallen

In 2010-2012 steeg de personeelsbezetting van de dienst nazorg van de politie. In 2010 waren er 47 tussenkomsten bij verkeersongevallen, waarvan 8 opvolgingen van verkeersongevallen met dodelijke afloop. In 2011 waren er 48 tussenkomsten bij verkeersongevallen, waarvan 8 opvolgingen bij dodelijke verkeersongevallen. In 2011 bood de dienst nazorg ook in 21 andere situaties opvolging aan.

Team verkeersongevallenonderzoek

Op 1 januari 2010 startte de Antwerpse politie een team verkeersongevallenonderzoek op. Dit team stelt de oorzaken van zware verkeersongevallen vast om zo tot een snellere en correctere rechtsbedeling te komen en tot een betere beeldvorming van de oorzaken van verkeersonveiligheid. Dit team ontwikkelt ook instrumenten om problemen op het vlak van verkeersveiligheid te beoordelen. De werking van het team wordt jaarlijks geëvalueerd.

Analyse verkeersongevallen

Behalve verkeersongevallen onderzoeken, analyseert het team ook verkeersongevallen. In dat kader wordt samengewerkt met het Instituut voor Mobiliteit (Universiteit van Hasselt). Het team werkt ook rond beeldvorming van ongevallen met motorrijders. De resultaten van dit onderzoek brengen de oorzaken van zulke ongevallen genuanceerd in beeld. Zo kunnen ze de aanzet vormen voor preventieve initiatieven.



[Hoofdstuk 5]

5. Samenwerking voor een betere verkeersveiligheid

Voor een verkeersveiliger stad is samenwerking tussen de betrokken partners, overheden, diensten en instellingen van groot belang. In de eerste plaats moeten beslissingen rond ingrepen en acties voor verkeersveiligheid op elkaar afgestemd worden. De districten werken daarvoor samen met de verkeerspolitie en de stedelijke bedrijfseenheden stadsontwikkeling, actieve stad en samen leven.

Daarnaast zijn er een aantal bedrijfseenheden die hierbij ondersteuning en belangrijke bijdragen leveren, met name de dienst stadsreiniging van de bedrijfseenheid stads- en buurtonderhoud, het voertuigencentrum van de bedrijfseenheid patrimoniumonderhoud en het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA).

Uiteraard zijn er ook verscheidene externe betrokken partners. Op het Vlaamse overheidsniveau zijn de voornaamste partners de openbaar vervoersmaatschappij De Lijn, het departement Mobiliteit en Openbare werken en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Tot slot zijn er tal van andere spelers die zich inzetten voor verkeersveiligheid: de gerechtelijke overheid, de provincie Antwerpen en andere overheidsdiensten, verenigingen en partners uit het middenveld.



5.1. Coördinerende interne partners **Districten, verkeerspolitie en bedrijfseenheden** **stadsontwikkeling, actieve stad en samen leven**

5.1.1. Opdrachthouder Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

De Staten-Generaal van de verkeersveiligheid wil de stad Antwerpen verkeersveiliger maken door een geïntegreerde aanpak.

5.1.2. Districten

Het stadsbestuur is verantwoordelijk voor verkeersveiligheid, maar de districten spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van het Antwerpse verkeersveiligheidsbeleid. Elk district heeft een eigen politiek bestuur, dat autonoom bevoegd is voor het openbaar domein (buurtparken, groenvoorziening, straatverlichting, voetpaden, heraanleg van straten en pleinen). De districten hebben ook adviesbevoegdheid over het lokaal verkeersbeleid. In dit kader worden alle acties op het openbaar domein en rond verkeersveiligheid optimaal op elkaar afgestemd.

5.1.3. Verkeerspolitie

De verkeerspolitie heeft een coördinerende rol op zowel verkeerstechnisch als verkeerseducatief vlak. Op het operationele gebied heeft de verkeerspolitie een exclusieve rol. Ze heeft zelfstandige opdrachten, die enerzijds voortvloeien uit specifieke doelstellingen in het jaarlijks uitvoeringsplan van de verkeerspolitie en anderzijds uit de vaste rol die de verkeerspolitie speelt bij afdelingsoverschrijdende verkeersproblemen. Het gaat onder andere over de doorstroming van het openbaar vervoer en het verkeer op de belangrijkste verkeersassen en de uitvoering van dringende verkeersinterventies.

5.1.4. Stadsontwikkeling

De bedrijfseenheid stadsontwikkeling speelt een cruciale rol bij de uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid. Het uitdenken van verkeersmaatregelen gebeurt door de mobiliteitsdienst, terwijl de dienst openbaar domein de uitvoering van de werkzaamheden coördineert. Omdat verkeersveiligheid best al gegarandeerd wordt in de voorontwerpfase van infrastructurele projecten en projecten op het openbaar domein, werd de opdrachthouder voor de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid ondergebracht binnen deze bedrijfseenheid.

5.1.5. Actieve stad en samen leven

De bedrijfseenheden actieve stad en samen leven werken – op het gebied van verkeersveiligheid – vooral samen op vlak van verkeerseducatie en de veiligheid van schoolomgevingen.

5.2. Ondersteunende interne partners Bedrijfseenheden patrimoniumonderhoud, stads- en buurtonderhoud en Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

5.2.1. Stads- en buurtonderhoud/stadsreiniging

Stads- en buurtonderhoud zorgt ervoor dat Antwerpen een schone stad blijft. Deze opdracht houdt ook gedeeltelijk het onderhoud van het openbaar domein in – belangrijk voor verkeersveiligheid. Zo speelt stads- en buurtonderhoud bijvoorbeeld een rol bij het obstakel-, sneeuw-, ijs- en bladvrij houden van voet- en fietspaden.

5.2.2. Patrimoniumonderhoud/voertuigencentrum

Patrimoniumonderhoud ondersteunt de logistieke behoeften van alle stedelijke bedrijfseenheden. De bedrijfseenheid stelt hiertoe een geschikt en hedendaags patrimonium en voertuigenpark ter beschikking van de stad en verzorgt de logistieke ondersteuning van evenementen.

5.2.3. Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) ondersteunt (samen met de mobiliteitsdienst) actief het mobiliteitsbeleid van de stad Antwerpen door een parkeerbeleid voor te stellen en uit te voeren dat rekening houdt met de verkeersleefbaarheid en de noden en wensen van zowel bewoners als bezoekers van de stad.





5.3. Externe partners **De Lijn, het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, de rechtbank ... en vele anderen**

5.3.1. De Lijn

De Lijn verzorgt een breed aanbod aan openbaar vervoersverplaatsingen in heel Vlaanderen. In de vervoersoplossingen van De Lijn staan veiligheid, betrouwbaarheid en efficiëntie centraal. Zo draagt De Lijn bij aan een vlot bereikbaar Vlaanderen.

5.3.2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen

Naast de realisatie van heel wat projecten, biedt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de bevoegde minister beleidsondersteuning op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid, investering, beheer en exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur.

5.3.3. Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maakt werk van een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen. AWV staat in voor de aanleg, het onderhoud en het optimaliseren van de 900 km autosnelwegen, 5 000 km gewestwegen en 6 000 km fietspaden in Vlaanderen. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid staan daarbij steeds centraal.

5.3.4. Politierechtbank

De taken en opdrachten van de politierechtbank situeren zich zowel in de behandeling en de opvolging van strafzaken als van burgerlijke zaken. In het kader van verkeersveiligheid is de voornaamste opdracht van deze rechtbank de behandeling van verkeersovertredingen en vorderingen tot schadevergoeding uit verkeersongevallen.

5.3.5. Provincie Antwerpen

De provincie Antwerpen heeft taken van provinciaal belang, taken van algemeen belang en taken als administratief beroepsorgaan. De provincie voert een eigen beleid voor zaken van provinciaal belang door het uitbouwen van eigen diensten en instellingen, de economische samenwerking met andere instanties en de ondersteuning van initiatieven met subsidies en prijzen. Zo helpen zij bij de uitbouw van een fietspadennetwerk door subsidiëring, promotie en de aanleg in eigen beheer van fiets-snelwegen. De provincie voert ook bepaalde taken uit in opdracht van en in overleg met de federale of gewestelijke overheid. Ten slotte is de deputatie het administratieve beroepsorgaan voor bepaalde beslissingen van gemeentebesturen.





5.3.6. ... en vele andere

Er zijn talrijke overheden, overheidsdiensten- en instellingen, verenigingen en andere partners uit het middenveld die zich inzetten voor verkeersveiligheid. Te veel om op te noemen, maar vertrekkende vanuit de Antwerpse situatie, worden hieronder toch enkele belangrijke partners opgesomd voor verkeersveiligheid in Antwerpen.

Niet enkel de overheidsniveaus van de Antwerpse districten, het stadsbestuur en de Vlaamse overheid buigen zich over verkeersveiligheid in Antwerpen. Ook op het federale niveau gebeurt er heel wat. Zo zijn er de federale politie en het federaal overheidsbedrijf NMBS. En ook op provinciaal niveau wordt gewerkt aan verkeersveiligheid.

Bij werken aan het openbaar domein vormen de verschillende nutsbedrijven belangrijke partners.

Beroepsfederaties zoals de Aannemersfederatie en de Antwerpse Provinciale Taxi Unie, zijn belangrijke overlegpartners voor verkeersveiligheid, maar ook belangengroeperingen zoals de Voetgangersbeweging en de Fietzersbond.

En ten slotte zijn er heel wat verenigingen die zich dagelijks inzetten voor verkeersveiligheid van verscheidene doelgroepen. Zo ijveren de vzw's Ouders van Verongelukte Kinderen en Rondpunt voor de verkeersveiligheid van de allerzwakste verkeersdeelnemers.

De Werkgroep Antwerpen Toegankelijk (WAT) geeft advies over toegankelijkheid van gebouwen, scholen, theaters ... Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van verschillende organisaties voor mensen met een handicap.

