

Evaluatierapport Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in Antwerpen



Evaluatierapport

Staten-Generaal van de verkeersveiligheid
in Antwerpen

Inhoud

Voorwoord	3		
Beleidskader	4		
1.1 De Antwerpse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid	4		
2.1 Voortgang: aanpak, beleid en visie	4		
Gecoördineerde aanpak Samenwerking	5		
Geïntegreerd beleid De vier E's	5		
Multimodale visie STOP-principe	7		
Het verkeer in Antwerpen	8		
2.1 Bevolking	8		
2.2 Wegen en fietspaden	9		
2.3 Mobiliteit en verplaatsingen	10		
Voetgangers en fietsers	10		
Openbaar vervoer	11		
Privé-vervoer	12		
2.4 Mobiliteitsgedrag	15		
Mobiliteitsenquête 2006	15		
Recente gegevens over verplaatsingsgedrag.	17		
2.5 Opinions over verkeersveiligheid	20		
De geregistreerde verkeersonveiligheid	24		
3.1 Verkeersongevallen	25		
Volgens vervoerwijze	25		
Volgens tijdstip	27		
Volgens plaats	27		
3.2 Verkeersslachtoffers	29		
Stand van zaken engagementen	34		
4.1 Infrastructuur	35		
STOP als principe	36		
Leesbaar openbaar domein	39		
Zwarte punten	42		
Minder hinder	47		
Geïntegreerd fietsbeleid	49		
Afstemming met De Lijn	52		
4.2 Gedragsverandering	54		
Verkeerscampagnes	55		
Verkeerseducatie	56		
Vervoerswijzekeuzes	58		
Hoffelijkheid	60		
Bedrijfs- en evenementenvervoersplannen	62		
4.3 Handhaving	64		
Respect voor de regels	65		
Controle op de naleving	68		
4.4 Betrokkenheid	70		
Voorrang en het openbaar vervoer	71		
Dodehoekongevallen voorkomen	72		
Slachtofferhulp	74		
Samenwerking voor een betere verkeersveiligheid	76		
5.1. Coördinerende partners	77		
Districten	77		
Verkeerspolitie	78		
Stadsontwikkeling	81		
Actieve stad en samen leven	84		
5.2 Ondersteunende partners	86		
Stads- en buurtonderhoud/stadsreiniging	86		
Patrimoniumonderhoud/voertuigencentrum	87		
Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA)	87		
5.3 Externe partners	88		
De Lijn	88		
Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer	89		
Parket	90		
... en vele andere	92		
Colofon	93		



Beste Lezer,

In Antwerpen slaan we de handen in elkaar voor een verkeersveiliger stad. Daarom organiseerden we onze eigen, stedelijke 'Staten-Generaal van de verkeersveiligheid'. Die kwam twee jaar geleden een eerste keer bijeen. Sindsdien werken we stadsbreed gecoördineerd samen. Waar vroeger de Antwerpse verkeerspolitie de enige 'wegbereider' was, zijn nu alle diensten, districten en derden-partners betrokken bij de verkeersveiligheid in Antwerpen. Dat loopt vlot dankzij de aanstelling van een opdrachthouder, die periodiek de genomen stappen en de gerezen knelpunten aan het college rapporteert.

Na twee jaar samenwerken is het tijd voor een publieke evaluatie tijdens een nieuwe Staten-Generaal. Deze publicatie is de bundeling van de resultaten tot nog toe. In sommige engagementen hadden we verder willen staan, maar er werd ook al veel gerealiseerd ondertussen: alle districten beslisten om hun zone 30 te vergroten, er liggen een pak meer fietspaden, en ... er is geïnvesteerd in meer overleg zodat het voorbereidend werk dat al is gebeurd en de uitdagingen die nog voor ons liggen echt gedragen zijn en dus vlotter de beslissingscarrousel zullen doorlopen.

Ondanks de vele statistieken die u in dit boekje zal tegenkomen, moeten we blijven beseffen dat verkeersveiligheid in de eerste plaats gaat over mensen. Over iemands zoon, dochter, vader, moeder, collega of vriend(in) die gewond raakte of stierf in het verkeer. Dat vermijden is waarover het gaat. Dat is waarom we dit doen.

Guy Lauwers, schepen voor openbare werken

Ludo Van Campenhout, schepen voor stadsontwikkeling

Patrick Janssens, burgemeester, verantwoordelijk voor verkeersveiligheid

Beleidskader

1.1 De Antwerpse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid

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

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

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

1.2 Voortgang: aanpak, beleid en visie

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 (van de districten tot het federale niveau) en op verschillende beleidsdomeinen (van infrastructuur en de omgeving tot het verkeersreglement).

[Hoofdstuk 1]



Het verkeersveiligheidsbeleid van de stad vertrekt vanuit een multimodale visie. Zowel Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), het Openbaar vervoer als het Privé-gemotoriseerd verkeer (auto's, brom-, snor- en motorfietsen) moeten zich veilig over straat kunnen bewegen. Een degelijk beleid begint met een goede organisatie van alle verkeersstromen, maar met speciale zorg voor de zwakste weggebruiker. Daarom drukt het STOP-principe een prioriteitsorde uit: van de zwakste weggebruiker en duurzaamste vervoersmodi tot de sterkste en minst duurzame.

Gecoördineerde aanpak | Samenwerking

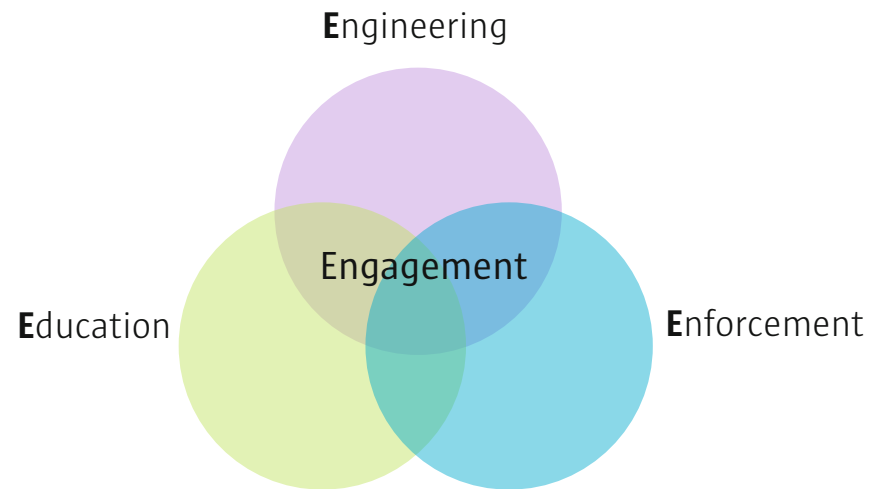
Verkeersveiligheid is en blijft een complexe materie en coördinatie en samenwerking vormen absolute voorwaarden voor een verkeersveilige stad. Ongeveer driekwart van de wegen wordt beheerd door de verschillende districten, terwijl de gewestwegen 21 % van het Antwerpse wegennet uitmaken. De gewestwegen zijn vaak invalswegen met drukke openbaar vervoersassen. Onder andere door de hoge verkeersintensiteit, gebeurt 46 % 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 en verkeer, ruimtelijke ordening en openbaar domein en de lokale politie – maar ook op de medewerking van het Vlaams Gewest (verantwoordelijk voor de gewestwegen), De Lijn (verantwoordelijk voor het openbaar vervoersnet) en tot slot het parket (verantwoordelijk voor de opsporing en vervolging van verkeersovertredingen).

Geïntegreerd beleid | De vier E's

Verkeersveiligheid vraagt om een geïntegreerd beleid, waarin verschillende soorten ingrepen worden gecombineerd. Een verkeersongeval wordt veroorzaakt door een ongunstige combinatie van omstandighe-

den en gebeurtenissen: het gedrag van de betrokkenen, de kennis en toepassing van het verkeersreglement, de veiligheid van de weg, ... Hoe meer van deze factoren positief beïnvloed kunnen worden, hoe kleiner het risico op een verkeersonveilige situatie. Daarom wordt het Antwerps beleid opgebouwd rond de vier E's van de risicobeheersing: Engineering, Education, Enforcement en Engagement.



Engineering | Infrastructuur

Door middel van Engineering (infrastructuur) worden duurzame technische oplossingen uitgewerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, weginrichting en vervoermiddelenkeuze. Zo verruimt het stadsbestuur de komende jaren het aanbod van voorzieningen voor fietsers met bijvoorbeeld de aanleg van 100 kilometer fietspad en wordt gewerkt aan meer en comfortabele fietsenstallingen. Met andere infrastructurele ingrepen – zoals wegversmallingen en verkeersplateaus – beïnvloeden we het rijgedrag van autobestuurders en verhogen we de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Op die manier proberen we de verkeersonveilige zwarte punten systematisch weg te werken.

Education | Gedragsverandering

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 voldoende zijn om een bepaald gedrag te stimuleren of te ontmoedigen. Hoe meer mensen er bijvoorbeeld op de hoogte zijn van het aanbod aan alternatieve verplaatsingsmogelijkheden, hoe meer mensen er gebruik van zullen maken. 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). Dan wordt getracht om deze denkbeelden of houdingen te nuanceren door middel van sensibilisering.

Om meer mensen te motiveren om zich duurzaam te verplaatsen en zich veilig te gedragen in het verkeer, werkt de stad met een programma van sensibiliseringsacties zoals de Autovrije Zondagen, de Fietsdag voor werknemers en de jaarlijkse participatieve snelheidscampagne. Maatregelen rond Education worden bovendien strategisch ingezet ter ondersteuning van harde ingrepen rond Engineering. Zo zal het systeem van publieke huurfietsen meer succes kennen indien er breed over dit beschikbare alternatief wordt gecommuniceerd en vraagt de invoer van Zones 30 naast heldere informatie ook een stuk sensibilisering.

Informatie en sensibilisering zijn soms ontoereikend en worden daarom ondersteund met specifieke opleidingen voor welbepaalde doelgroepen. Deze doelgroepen – van kleine kinderen tot ervaren verkeersdeelnemers en senioren, en van voetgangers en fietsers tot automobilisten en motorrijders – worden bepaald aan de hand van de ongevalanalyses. Bovendien worden met educatietrajecten voor kinderen en jongeren bepaalde attitudes en vaardigheden tijdig aangeleerd of aangescherpt (bv. kleuters leren veilig wandelen en oversteken, oudere kinderen krijgen fietsencontrole op school, ...).

Enforcement | Handhaving

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 ondermeer 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.

Engagement | Betrokkenheid

En ten slotte staat Engagement (betrokkenheid) centraal bij al deze maatregelen en 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 en daar horen ook de bewoners en bezoekers bij.

Daarom richtten een aantal recente sensibiliseringsacties zich dan ook expliciet op het engageren van bewoners en bezoekers voor veiligheid in het verkeer. Onder andere de campagnes “Merci om wat trager te rijden” en “Merci om correct te parkeren”, waarin de buurt of de medeweggebruiker de chauffeur als het ware persoonlijk bedankt voor zijn veilig verkeersgedrag .

Multimodale visie | STOP-principe

STOP-toets

De stad houdt in haar verkeersveiligheidsbeleid rekening met alle vervoersmodi en hun gebruikers. Bijna iedereen verplaatst zich afwisselend te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto. Een van de belangrijkste uitdagingen van het stadsbestuur is daarom de harmonieuze ontwikkeling van het verkeersnet en de verschillende vervoerswijzen.

De rode draad doorheen het geïntegreerde beleid van de stad is het STOP-principe. STOP geeft een prioriteitsorde aan: eerst de Stappers (voetgangers), vervolgens de Trappers (fietsers), dan het Openbaar vervoer en het Privé- (gemotoriseerd) verkeer.

Binnen deze multimodale visie krijgen alle weggebruikers en vervoerswijzen een duidelijke en veilige plaats. Om nieuwe verkeersonveilige situaties te vermijden, worden zowel nieuwe infrastructuurprojecten als de heraanleg van straten en pleinen, systematisch getoetst aan het STOP-principe. De meest kwetsbare weggebruikers vormen dus het uitgangspunt bij de beoordeling van een verkeerssituatie op veiligheid.

Bovendien vormt het STOP-principe het uitgangspunt voor zachte maatregelen rond communicatie en sensibilisering. Dit wil zeggen dat over alle vervoerswijzen communicatie- en sensibiliseringsacties worden gevoerd en dat alle weggebruikers worden aangesproken. Maar ook dat er speciale aandacht uitgaat naar de bevordering van duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.

Mobiliteitsplan Antwerpen

De harmonieuze ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen werd al verankerd in het Mobiliteitsplan Antwerpen van 2005. Voor verkeersveiligheidsingrepen op vlak van de ruimtelijke structuur van de stad en het verkeersnetwerk, vormt het Mobiliteitsplan dan ook een belangrijk referentiekader.

Het Mobiliteitsplan beoogt een logische en veilige indeling van het wegennet. Elke weg krijgt hiertoe een bepaalde taak, type-inrichting en maximumsnelheid toegewezen. Op de Ring geldt uiteraard een andere maximumsnelheid dan in een buurtstraat. Om de veiligheid van weggebruikers en bewoners te garanderen, zijn er dan ook verschillende types weginrichting nodig.

Daarnaast bakent het Mobiliteitsplan woon- en verblijfsgebieden af. Binnen deze zones komt aangenaam wonen en werken op de eerste plaats. Bovendien worden de binnenstad en de districtskernen omgevormd tot Zones 30. Hierdoor vertraagt het verkeer in de wijk en wordt overbodig verkeer uit de wijk geweerd.

Het verkeer in Antwerpen

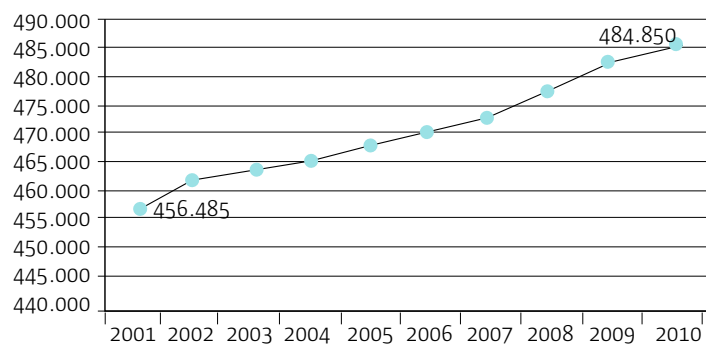
Voordat we uitspraken kunnen doen over de evolutie van de verkeersveiligheid in Antwerpen (zie hoofdstuk 3), is het nodig om zicht te krijgen op het wegennetwerk, de verplaatsingen en het verplaatsingsgedrag. Ook de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid komt in dit hoofdstuk aan bod.

2.1 Bevolking

De Antwerpse bevolking is de afgelopen jaren gestaag gegroeid. In januari 2010 telde de stad Antwerpen 484 850 inwoners.

De recente bevolkingsgroei situeert zich voor een groot deel bij de -10 jarigen. 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, 2001-2010



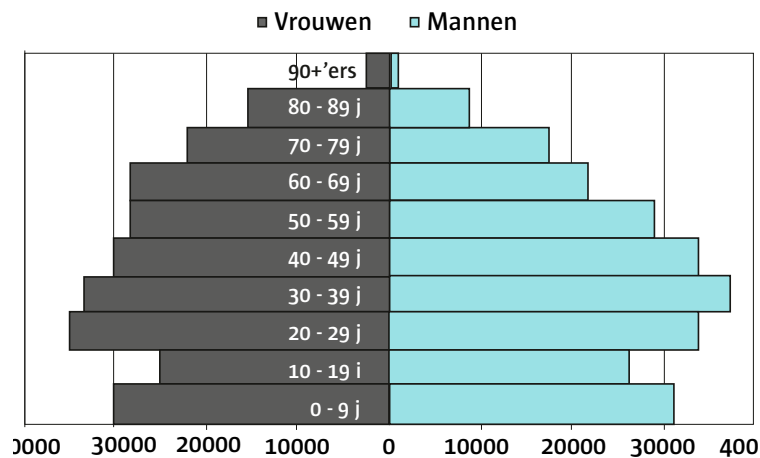
Bron: stad Antwerpen, districts- en loketwerking

[Hoofdstuk 2]



In de bevolkingspiramide zien we dat de categorieën tussen 20 en 49 jaar een groot aandeel van de populatie voor hun rekening nemen en ook de jongste groep is relatief groot. In de oudere groepen zien we een duidelijk vrouwelijk overwicht. De bevolkingspiramide is echter vrij vlak wat tegelijk wijst op een vergrijzing van de Antwerpse bevolking. In hoofdstuk 3 brengen we meer gegevens over de leeftijdsverdeling van verkeersslachtoffers. Ook hier geldt uiteraard de nuance dat niet enkel Antwerpenaren verkeersslachtoffer worden op Antwerpse wegen.

Bevolkingspiramide stad Antwerpen, 2010



Bron: stad Antwerpen, districts- en loketwerking

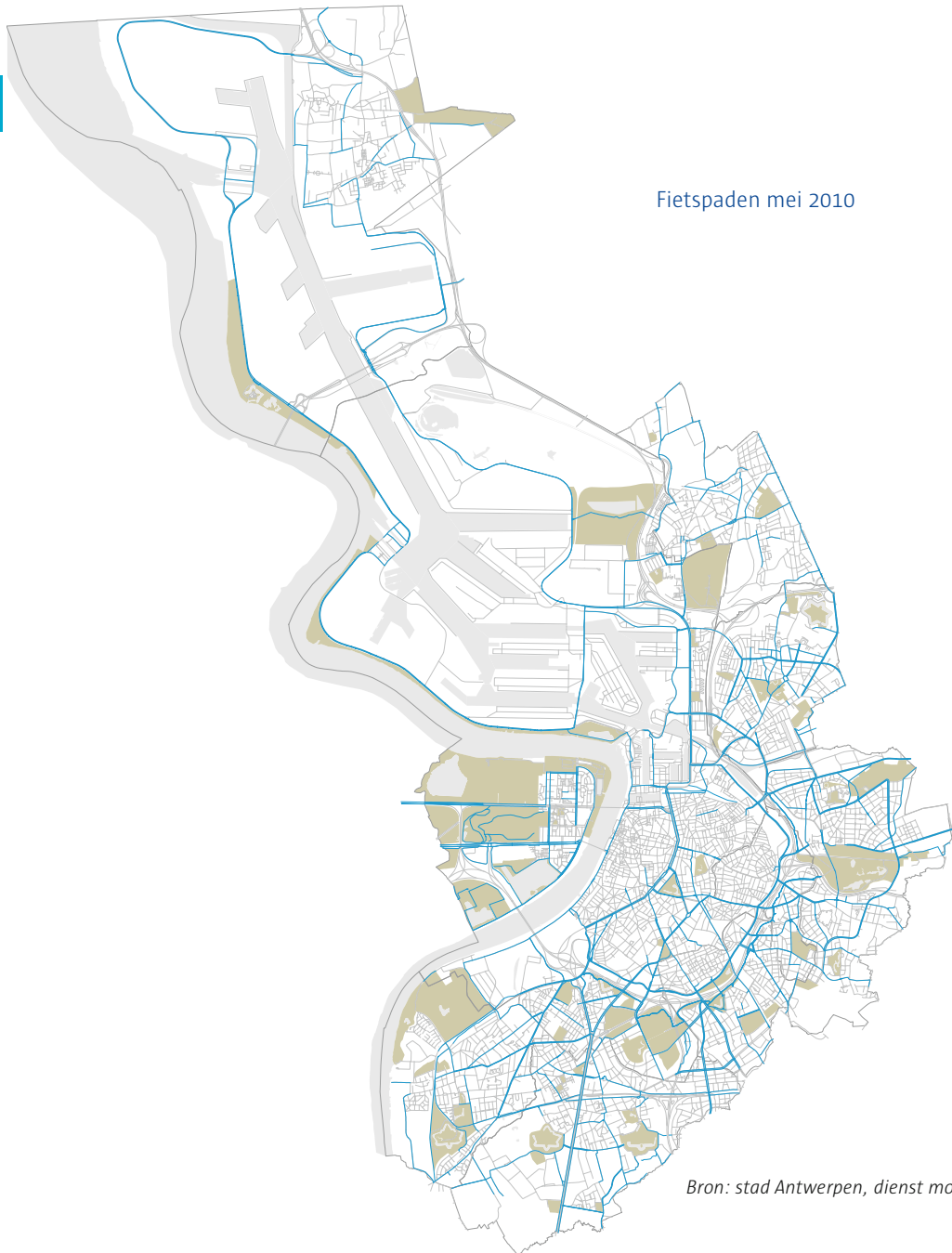
2.2 Wegen en fietspaden

De stad Antwerpen beslaat een gebied van meer dan 200 km². In de stad liggen alles samen 1 157 km wegen¹; dat is ongeveer de afstand van Antwerpen naar Wenen.

Het Vlaams Gewest beheert 245 km ofwel ruim 21 % van de wegen (zonder de autosnelwegen); dat komt ongeveer overeen met het traject naar Luxemburg. De overige 79 % van de wegen wordt beheerd door de verschillende districten en het Havenbedrijf.

Het aantal kilometer fietspaden in de stad Antwerpen bedraagt momenteel zo'n 700 km. Op de volgende pagina geeft de kaart een overzicht van de fietspaden zoals die in mei 2010 zijn gerealiseerd.

¹ De berekening van de lengte van het wegennet gebeurde op basis van de grootschalige wegsegmenten. Dit betekent dat de lengte van de wegen met dubbele rijstroken dubbel geteld worden. De autosnelwegen en de paden werden niet in de berekening opgenomen.



Fietspaden mei 2010

Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer

2.3 Mobiliteit en verplaatsingen

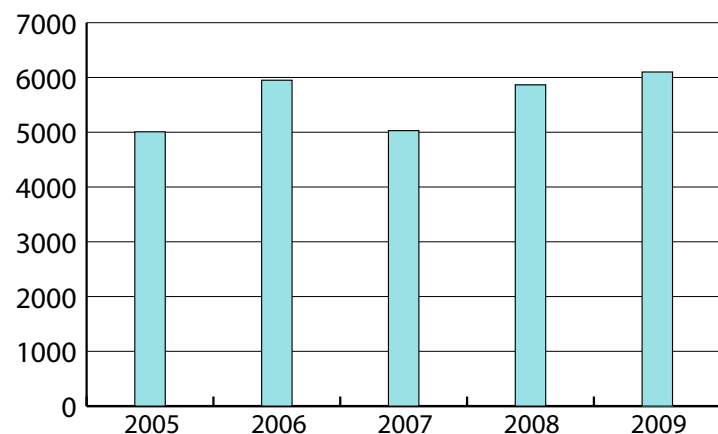
De verkeersveiligheid in Antwerpen wordt mee bepaald door het aantal verplaatsingen volgens verschillende vervoersmodi. In de volgende paragraaf gaan we verder in op het verplaatsingsgedrag van de Antwerpenaren.

Het in kaart brengen van deze verplaatsingen is niet zo eenvoudig. Voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer beschikken we enkel over partiële gegevens. Het betreft tellingen die op bepaalde plaatsen en momenten in het jaar steekproefsgewijs worden uitgevoerd. In de toekomst wordt het aantal locaties en de frequentie van deze tellingen mogelijk verhoogd. We hebben wel een beter zicht op de evolutie van het aantal reizigers, dat zich met de bus of de tram verplaatst. We baseren ons hierbij op de aankoop van vervoersbewijzen en abonnementen.

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. Van 5 van deze meetpunten beschikken we, sinds 2005, over gegevens waarvan de totalen in onderstaande grafiek worden voorgesteld. De tellingen werden 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 voorziet in de komende jaren een uitbreiding van het aantal tellocaties. Tussen 2007 en 2009 is het aantal getelde fietsers terug gestegen.

Resultaten jaarlijkse fietstellingen tijdens 2 laatste weken van mei van 5 vaste meetpunten², 2005-2009



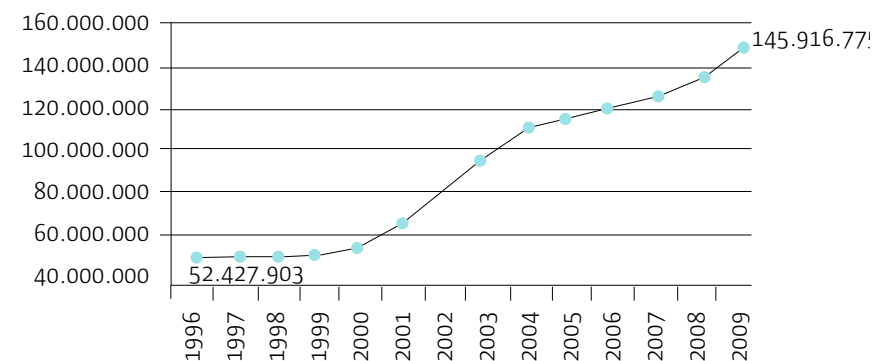
Bron: Verkeerspolitie Antwerpen

Openbaar vervoer

De Lijn bepaalt jaarlijks het aantal reizigers dat gebruik maakt van de trams, bussen of nachtbussen van het stadsnet. Daarbij wordt ondermeer het aantal ontwaarding van lijnkaartjes geteld. De reizigers met een abonnement worden aan de hand van een verdeelsleutel gespreid over de verschillende stadslijnen.

Volgende tabel geeft een overzicht van het aantal bus- en tramreizigers over de verschillende jaren. Daaruit blijkt een gestage toename van het aantal verplaatsingen met bus en tram in, van en naar de stad. In 2009 vervoerde De Lijn bijna 146 miljoen reizigers. Dit is quasi een verdriedubbeling ten opzichte van 1996. Sinds 2006 is het aantal tramreizigers sterk toegenomen. In 2009 werden 80 % van de reizigers vervoerd met de tram, terwijl het busvervoer nog 20 % van de reizigers voor haar rekening neemt.

Evolutie van het aantal vervoerde reizigers per tram, bus en nachtbus, 1996-2009

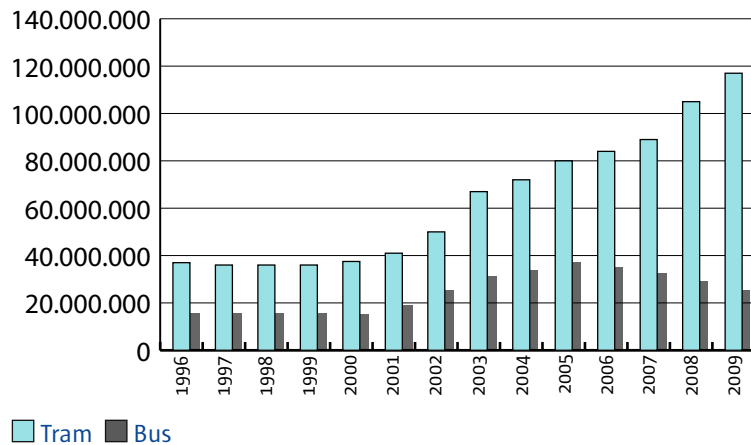


Bron: De Lijn

Verder blijkt ook nog uit de cijfers van De Lijn dat het relatieve belang van abonnementen bij de vervoersbewijzen zeer sterk toeneemt. In 1996 was het aandeel reizigers met en zonder abonnement ongeveer even groot, in 2009 heeft negen op tien van de vervoerde reizigers een abonnement.

²Boomssesteenweg, Grotesteenweg, Kasteelpleinstraat, Bisschoppenhoflaan, Kempenstraat.

Evolutie van het aantal vervoerde reizigers naar type vervoer, 1996-2009



Bron: De Lijn

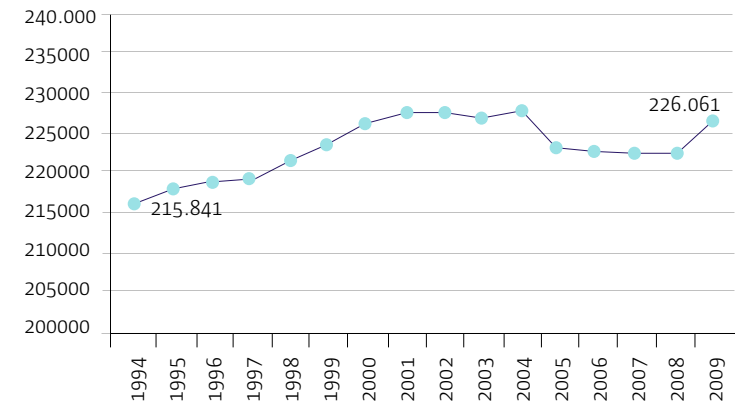
Privé-vervoer

Voor het autoverkeer zijn er verschillende indicatoren. In de eerste plaats is er het aantal voertuigen.

Begin augustus 2009 waren er 226 061 voertuigen in Antwerpen. Het gaat hierbij om voertuigen die in Antwerpen ingeschreven werden. Aangezien leasingmaatschappijen in belangrijke mate in de Brusselse omgeving zijn gevestigd en ook daar hun voertuigen laten inschrijven, geven deze cijfers slechts bij benadering een beeld van het voertuigenpark in Antwerpen.

Tot 2001 steeg het aantal voertuigen. Na deze periode bleef het aantal in de meeste jaren stabiel. Tussen 2004 en 2005 zien we echter een daling en tussen 2008 en 2009 een stijging.

Evolutie van het voertuigenpark in Antwerpen, 1994-2009



Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, telkens toestand op 1 augustus van het desbetreffende jaar

De cijfers volgens vervoerstype leren ons dat bijna 83 % van de ingeschreven voertuigen een personenwagen is. Het percentage voertuigen voor goederenvervoer bedraagt ruim 9 % en het aandeel motorfietsen is 5,6 %

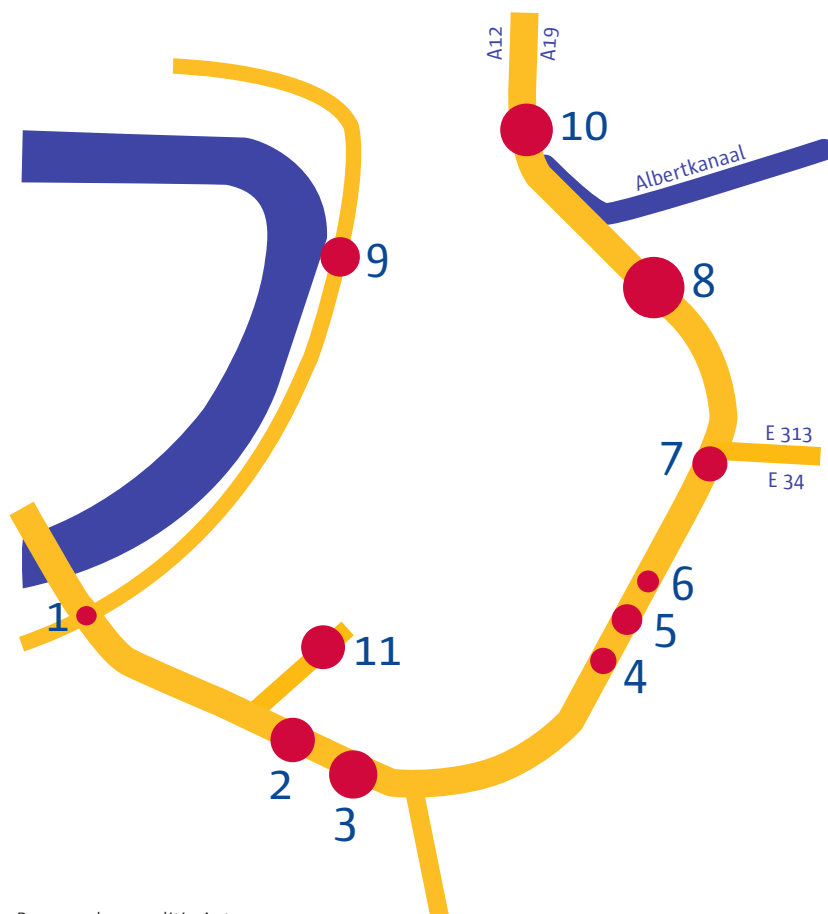
Opgedeeld naar type voertuig blijkt het aantal personenwagens en autobussen en -cars in 2009 even groot te zijn dan in 1994. Opvallend is de verdubbeling van het aantal motorfietsen van 6 645 naar 12 555 en ook het aandeel bestelbusjes en vrachtwagens is met meer dan 30 % gestegen.



In 2009 zijn er voor elke personenwagen in de stad 2,57 inwoners, wat iets hoger is dan het Belgische gemiddelde.

In de tweede plaats is er het aantal verplaatsingen door privé-vervoer. Jaarlijks meet de verkeerspolitie het verkeer op de belangrijkste wegen naar de binnenstad door het gebruik van automatische verkeerstellers. De registratie van het verkeer dat de stad binnenrijdt gebeurt net voor de aansluiting met de Singel.

Telling van het autoverkeer op het aantal invalswegen in 2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

1: Scheldekaaien zuid	3 027
2: J. Van Rijswijcklaan	11 997
3: G. Le Grellelaan	14 184
4: Posthofbrug	6 092
5: Borsbeeksebrug	7 133
6: Zurenborgbrug	5 056
7: Stenenbrug	9 444
8: Schijnpoortweg	22 455
9: Rijnkaai	11 160
10: Noorderlaan	18 803
11: Amerikalei	12 690

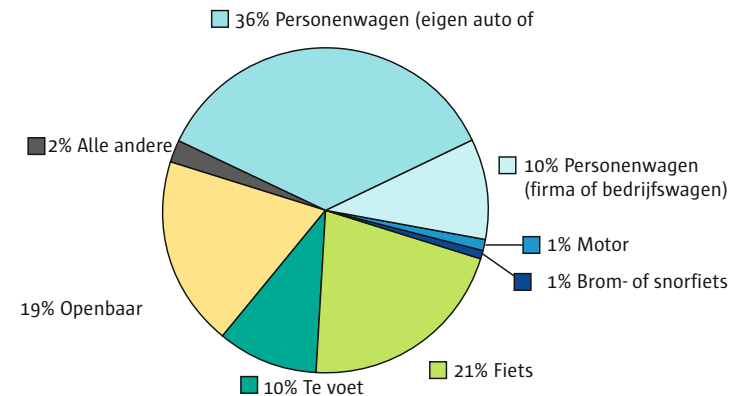
2.4 Mobiliteitsgedrag

Wat het verkeersgedrag betreft, beschikken we over informatie van verschillende bronnen. De stad Antwerpen investeert immers op regelmatige basis in onderzoek om het verkeersgedrag van haar bewoners te bevragen. De resultaten over het verkeersgedrag komen in deze paragraaf aan bod en bieden een zicht op de modaliteiten waarmee Antwerpenaren aan het verkeer deelnemen. In een volgend deel gaan we verder in op de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid van de Antwerpenaren die ook in deze onderzoeken aan bod komt.

Mobiliteitsenquête Antwerpen 2006

In 2006 heeft de stad een uitgebreid onderzoek gehouden naar het verplaatsingsgedrag van bewoners, werknemers en bezoekers. Daarbij is vooral onderzocht met welk vervoermiddel de langste afstand werd overbrugd. Het resultaat wordt aangeduid met de Engelse term 'modal split'. Deze korte interviewmethode laat vergelijkingen toe en maakt tegelijk abstractie mogelijk van de verschillende combinaties van opeenvolgende vervoerswijzen, waarmee men zich verplaatst.

Modal-split volgens hoofdvervoermiddel verplaatsing naar werk



Bron: Mobiliteitsenquête stad Antwerpen, juni 2006

In 2006 ging de helft van de bevroagde Antwerpenaren met een duurzaam vervoersmiddel (te voet, met de fiets of openbaar vervoer) van en naar het werk. 46 % gebruikt hiervoor de wagen. Minder dan 1 % van de Antwerpenaars rijdt als passagier mee van of naar het werk.

Bewoners

Bijna een kwart van de Antwerpenaren heeft geen auto. 55 % van de ondervraagden heeft de beschikking over één wagen, terwijl bij 20 % van de huishoudens twee of meer wagens geparkeerd staan. In bijna alle gevallen gaat het daarbij om een firmawagen.

De auto wordt vooral gebruikt om te winkelen of boodschappen te doen of voor het werk. Meer dan de helft van de autobezitters gebruikt de auto dagelijks. Een kleine 10 % gebruikt de wagen slechts enkele keren per maand of minder.

Opvallend is dat de mannen de wagen proportioneel meer gebruiken dan de vrouwen (respectievelijk 64 % tegenover 44 %). Mannen nemen ook vaker de wagen om zich naar het werk te verplaatsen. Vrouwen leggen ook minder kilometers per jaar af dan de mannelijke respondenten: 21 % van de vrouwen rijdt minder dan 5 000 km per jaar terwijl 29 % van de mannen meer dan 20 000 km per jaar af legt. Vrouwen nemen vaker de fiets, het openbaar vervoer of gaan te voet. Zij werken meestal ook dichterbij hun woonplaats dan de mannelijke respondenten en hebben vaker een deeltijds arbeidsstatuut.

Bedrijven

Tijdens de mobiliteitsenquête werden ook 500 bedrijven onderzocht. Daaruit blijkt dat bijna 21 % van de bedrijven maatregelen heeft genomen om het fietsgebruik te stimuleren. In die bedrijven nemen bijna dubbel zoveel werknemers de fiets als in bedrijven die geen maatregelen nemen (respectievelijk 14,5 en 7,5 %). De fiets wordt het vaakst genomen als de afstand naar school of het werk minder dan 5 km bedraagt.

Eén op de zes bedrijven neemt maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Dit leidt ook tot een verdubbeling van het aandeel van bus, tram en trein in de woon-werkverplaatsingen (17 % tegenover 9 %). Overigens ligt tweederde van de vestigingen op minder dan vijf minuten van een bushalte.

Een dertigtal bedrijven heeft maatregelen genomen om de werknemers te laten carpoolen. Dit leidt tot een verviervoudiging van de gezamenlijke autoritten. Het gemeenschappelijk vervoer heeft recent een nieuwe impuls gekregen door de I-bus (industriebus) in de haven. Dit busnetwerk zorgt voor collectief woon-werkverkeer voor het personeel van de deelnemende bedrijven.

Telewerken is bij slechts 16 % van de bedrijven mogelijk. Die bedrijven bieden werk aan 46 % van de werknemers; maar slechts 27,5 % van de werknemers maakt er gebruik van. Driekwart van de bedrijven ziet geen mogelijkheid om het telewerken in te voeren.

Bezoekers

Bij de mensen die Antwerpen bezoeken, komt 46 % met de wagen, terwijl iets meer dan een derde met het openbaar vervoer reist. Het gebruik van de eigen wagen neemt toe met de afstand en langere reistijden. Ook bezoekers die minder vaak naar Antwerpen komen zijn eerder geneigd om de wagen te nemen.

Ongeveer een derde van de bezoekers is een kwartier tot een half uur onderweg om naar de stad te komen, terwijl de reistijd van iets meer dan een kwart van de bezoekers tot één uur bedraagt.

Vervolg...

In 2010 wordt er opnieuw een grootschalige mobiliteitsenquête uitgevoerd in opdracht van de stad Antwerpen. Deze studie zal ons vergelijkend materiaal opleveren met de studie die in 2006 werd uitgevoerd.

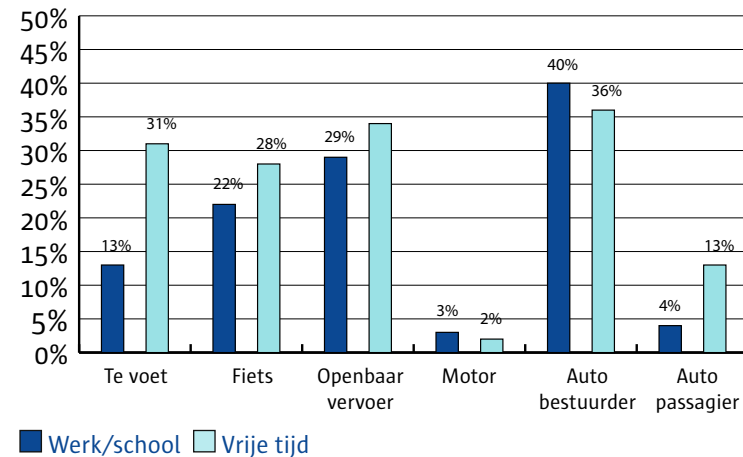
Recente gegevens over verplaatsingsgedrag

Het verplaatsingsgedrag werd het meest recent in kaart gebracht in de stadsmonitor en de Antwerpse Monitor. In 2008 gaven meer dan 4 000 mensen antwoorden voor een stadsmonitor. En van november 2009 tot februari 2010 namen meer dan 1 750 mensen deel aan de Antwerpse monitor.

Stadsmonitor 2008

In de stadsmonitor werd ondermeer gepeild met welk vervoermiddel de Antwerpenaren zich van en naar het werk verplaatsen en anderzijds naar de verplaatsingsmiddelen tijdens de vrije tijd. Hierbij werd ook de vraag gesteld naar het belangrijkste vervoermiddel maar konden respondenten omwille van de schriftelijke vragenlijst meerdere aanduiden. Gemiddeld werd voor werk- en school verkeer 1,1 vervoersmodi aangeduid, voor verplaatsingen in de vrije tijd was dit 1,4.

Belangrijkste vervoersmodaliteiten van de Antwerpenaren, 2008

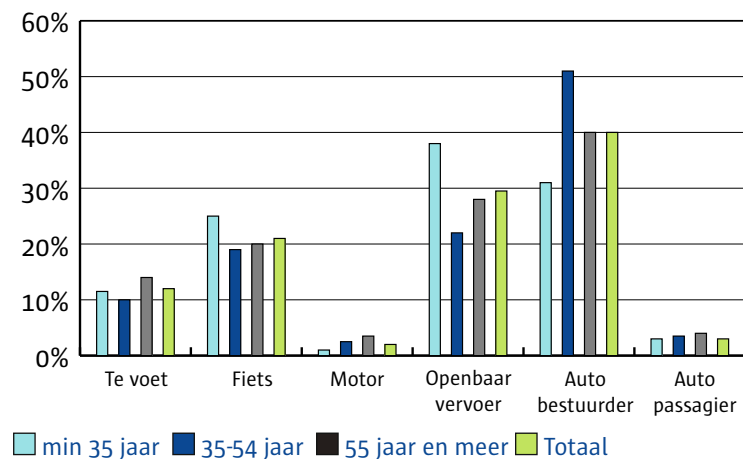


Bron: studiedienst Vlaamse regering, stadsmonitor 2008

Ondanks de verschillende methoden liggen de resultaten van 2008 in de lijn met de bevindingen van 2006 wat betreft het woon-werk- of woon-schoolverkeer. Voor de verplaatsingen in de vrije tijd worden meer verschillende vervoersmodi als belangrijk aangeduid. We zien dat dit voornamelijk ten goede komt aan het verplaatsingsgedrag dat te voet en als autopassagier gebeurt.

Voor de verplaatsingen naar het werk zien we dat de leeftijdscategorie van 35-54-jarigen meer gebruik maakt van de auto als bestuurder, dit gaat voornamelijk ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer. De jongere generatie maakt meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor werk- en schoolverkeer.

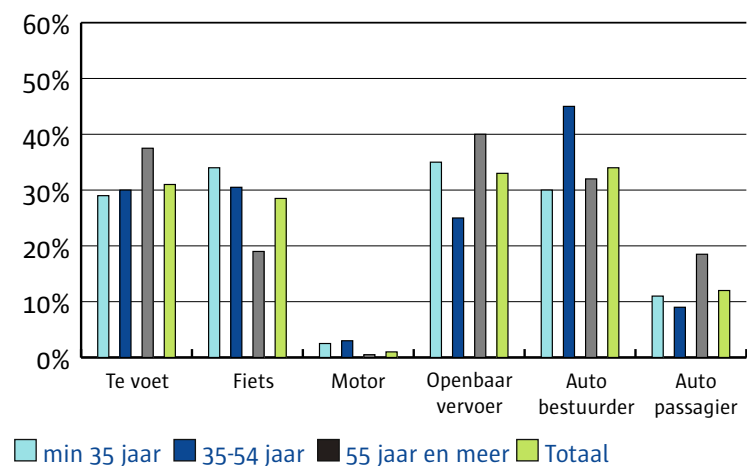
Belangrijkste vervoerswijze woon-school/werkverkeer naar leeftijd, 2008



Bron: studiedienst Vlaamse regering, stadsmonitor 2008

In de vrije tijd verplaatst men zich in meerdere mate te voet naarmate de leeftijd stijgt, voor de verplaatsingen met de fiets blijkt het omgekeerde. Voor de leeftijdscategorie van 35-54-jarigen blijft in de vrije tijd de auto als bestuurder een belangrijke vervoerswijze, ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer.

Belangrijkste vervoerswijze vrije tijd naar leeftijd, 2008



Bron: studiedienst Vlaamse regering, stadsmonitor 2008



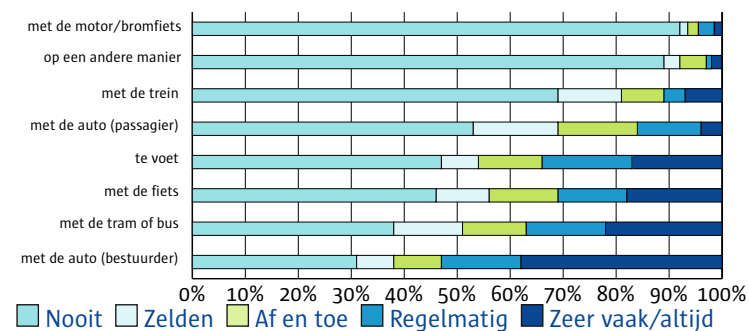
Antwerpse monitor

Sinds november 2009 bevaart de stad Antwerpen wekelijks 500 Antwerpenaren over verschillende thema's die het beleid aanbelangen. Eén van deze thema's is de vervoersmodaliteit voor werk, school en tijdens de vrije tijd van de voorbije maand. Op deze manier willen we een zicht krijgen op verschuivingen van het verplaatsingsgedrag van kortere, op-eenvolgende periodes. Het is de bedoeling om, binnen enige tijd, daarvoor uitspraken te doen over verschuivingen die te maken hebben met de seizoenen en bepaalde beleidsmaatregelen op korte termijn opvolgen.

Aangezien we in de Antwerpse monitor alle vervoersmodi naar gebruik en frequentie bevragen, is het ook mogelijk om meer in detail het multimodale verplaatsingsgedrag in kaart te brengen.

Volgende grafieken gelden als een eerste meting van de resultaten van november 2009 tot en met maart 2010.

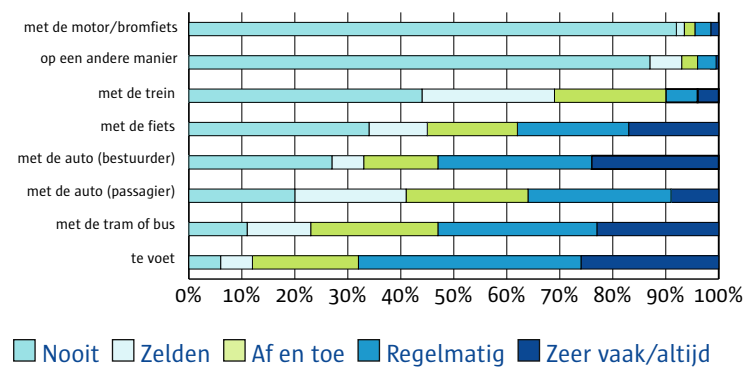
Gebruik vervoersmodi werk & school laatste maand



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor 2010

De bevraging van de frequentie van elk van de vervoermodaliteiten geeft een iets ander beeld dan de modal-split van de hoofdvervoerswijze. Enerzijds kunnen we opmaken dat met de auto als passagier meerijden voor slechts 53 % nooit voorkomt de laatste maand. De frequentie van stappen en trappen ligt relatief hoog en wijst erop dat deze ook belangrijk zijn in het voor en/of natraject van andere vervoersmodaliteiten. Slechts 38 % gebruikte de afgelopen maand vermeldt nooit de tram of bus voor woon werk verkeer. Anderzijds zijn er slechts 31 % van de respondenten die nooit de auto als bestuurder gebruiken. Dit wijst erop dat de auto het meest frequent gebruikt wordt maar zeker niet het enige vervoermiddel is. Weliswaar met een lagere frequentie worden ook alternatieve vervoerswijzen gebruikt.

Gebruik vervoersmodi vrije tijd laatste maand



Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor 2010

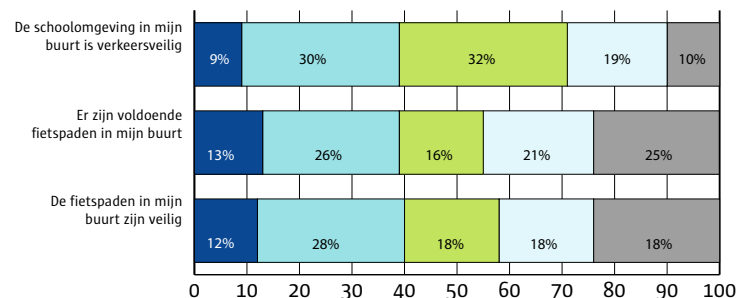
De tram en de bus worden zeer frequent gebruikt door de Antwerpenaren in hun vrije tijd. Tevens stellen we vast dat het meerijden als passagier in de auto een hoge frequentie heeft waarbij men zich samen verplaatst. Slechts 27 % van de respondenten zegt in de vrije tijd nooit de auto te gebruiken.

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 een eerste zicht op de resultaten van november 2009 tot en met maart 2010. Waar mogelijk en nuttig vermelden we betekenisvolle verschillen tussen de districten.

Perceptie van Antwerpenaren rond verkeersveiligheid in de buurt



■ helemaal mee eens ■ eens ■ noch eens noch oneens
 ■ oneens ■ helemaal oneens

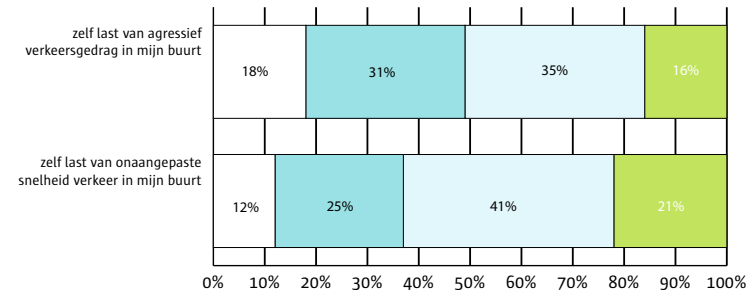
Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor, december 2009 tot en met maart 2010

39 % van de Antwerpenaren vindt dat de schoolomgevingen verkeersveilig zijn. In het District Merksem wordt deze situatie over het algemeen positiever geëvalueerd met 52 %.

39 % vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de buurt. Ook hier zien we een betere score voor het district Merksem 52 % en Wilrijk 50 %.

De veiligheid van de fietspaden in de buurt is voor 40 % van de Antwerpenaren voldoende. In Borgerhout en Ekeren is dit met respectievelijk 34 % en 30 % minder het geval.

Perceptie van Antwerpenaren rond verkeersoverlast in de buurt

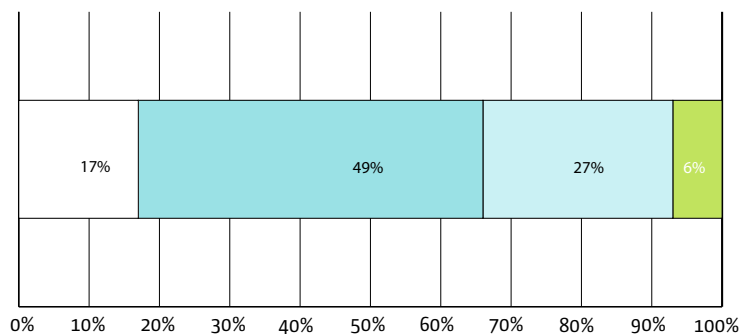


□ helemaal niet ■ eerder niet □ eerder wel ■ helemaal wel

Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor, december 2009 tot en met maart 2010

Opvallend is dat een groot deel van de Antwerpenaren melden last te hebben van agressief verkeersgedrag (51 %) en onaangepaste snelheid in de buurt (62 %). In de districten Hoboken en Borgerhout blijkt dit probleem sterker aanwezig te zijn. Voor Borgerhout heeft 78 % last van onaangepaste snelheid in de buurt en 59 % van agressief verkeersgedrag. In Hoboken gaat het om respectievelijk 71 % (onaangepaste snelheid) en 62 % (agressief verkeersgedrag).

Inschatting van het risico om zelf slachtoffer te worden van een verkeersongeval

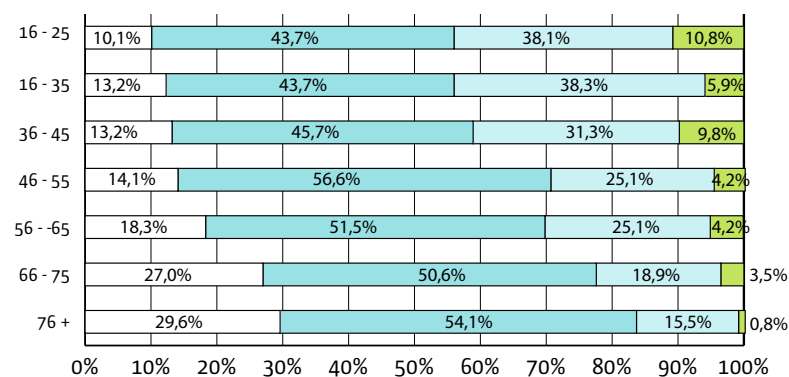


☐ heel klein risico
 ☐ klein risico
 ☐ groot risico
 ☐ heel groot risico

Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor, december 2009 tot en met maart 2010

De subjectieve inschatting om slachtoffer te zijn van een verkeersongeval is voor 6 % van de Antwerpenaren heel groot, bij 27 % acht dit een groot risico.

Inschatting van het risico om zelf slachtoffer van een verkeersongeval te worden volgens leeftijd



☐ -2 Heel klein risico
 ☐ -1 klein risico
 ☐ +1 groot risico
 ☐ +2 heel groot risico

Bron: stad Antwerpen, Antwerpse Monitor, december 2009 tot en met maart 2010

Interessant is het om daarbij vast te stellen dat de inschatting van het risico om verkeersslachtoffer te worden hoger is voor jongeren en afneemt vanaf een leeftijd van +45 jaar. Dit ligt grotendeels in de lijn met de effectieve slachtofferstatistieken die in een volgend hoofdstuk aan bod komen.



De geregistreerde verkeersonveiligheid

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

De cijfers komen uit de ISLP-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 houden we geen rekening met de ongevallen op het autosnelwegennet en de ongevallen op privé-terrein. 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 - worden rechtstreeks geregeld door de betrokkenen.



[Hoofdstuk 3]

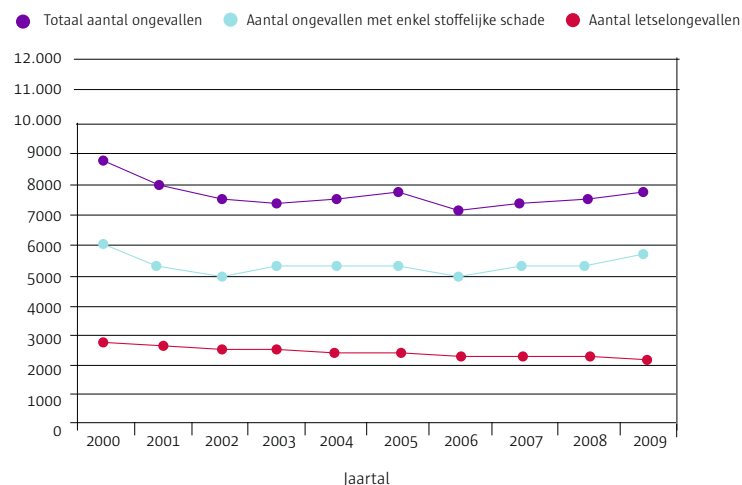
3.1 Verkeersongevallen

Algemeen

In 2009 bedraagt het aantal verkeersongevallen 7 929. Ongeveer 27 % 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.

Het aantal geregistreerde ongevallen kende tussen 2000 en 2006 een daling. Hierna volgde een stijging tot 2009. 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. Vanaf hier beperken we ons bij de bespreking over de ongevallen met verkeersslachtoffers.

Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersongevallen volgens type, 2000-2009

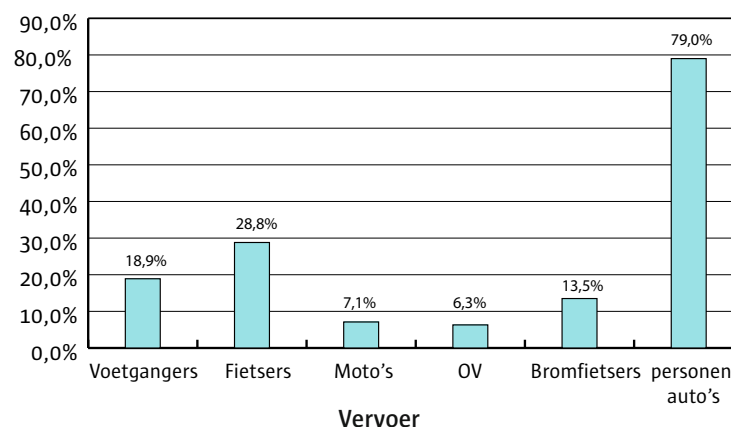


Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Volgens vervoerswijze

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

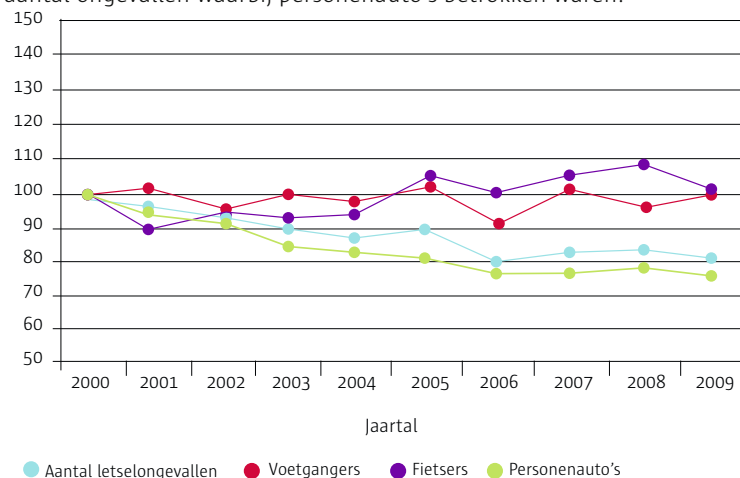
Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel volgens vervoerswijze, 2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Bij het overgrote deel (79 %) van de letselongevallen zijn personenauto's betrokken. Bij 29 % gaat het om ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn en 19 % betreft ongevallen met voetgangers.

Kijken we voor de drie grootste vervoerswijzen naar de geïndexeerde evolutie² van het aantal ongevallen, dan stellen we een daling vast van het aantal ongevallen waarbij personenauto's betrokken waren.



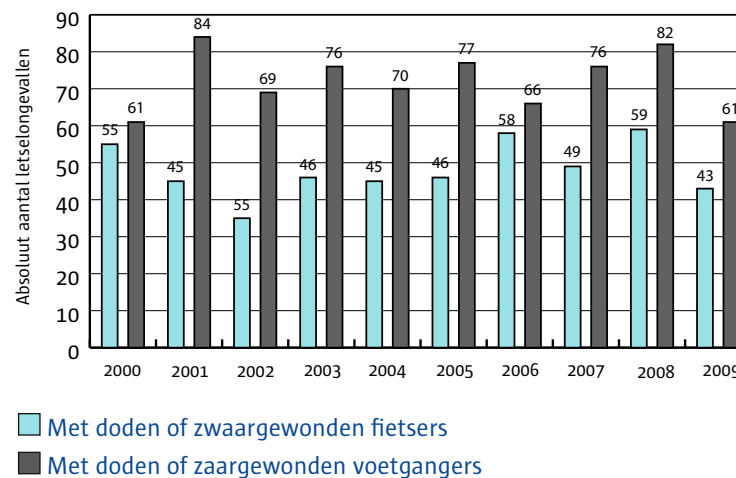
Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Geïndexeerde evolutie² van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel, 2000-2009

De ongevallen met fietsers en voetgangers zijn relatief stabiel gebleven tussen 2000 en 2009. In onderstaande grafiek geven we een beeld van het aantal letselongevallen met doden of zwaargewonden waar voetgangers of fietsers bij betrokken waren.

Het valt op dat er vooral voetgangers betrokken zijn bij ernstigste letselongevallen. Tussen de verschillende jaren varieert het aantal. Van een echte trend is niet echt sprake. Het aantal ernstige ongevallen met zwakke weggebruikers is in 2009 gedaald.

Evolutie van het aantal fatale en zware letselongevallen met zwakke weggebruikers, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

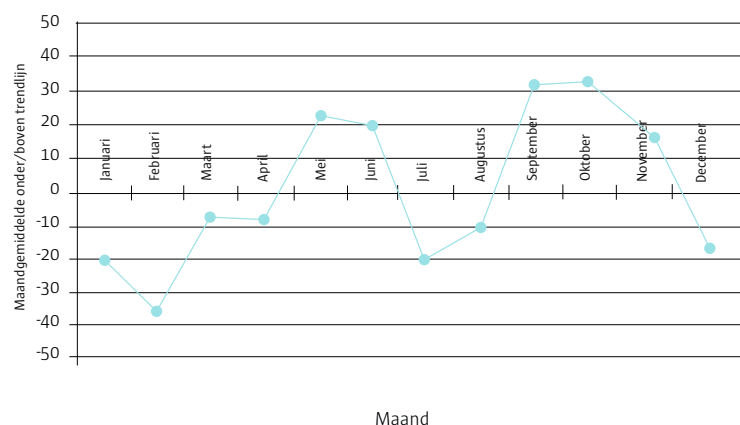
² Bij een geïndexeerde evolutie stellen we de waarden van een bepaald basisjaar gelijk aan 100. De waarden van de daaropvolgende jaren worden afgezet ten opzichte van dit basisjaar.

Volgens tijdstip

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

De onderstaande grafiek is een weergave van het seizoenseffect in de periode 2000-2009. Dit seizoenseffect is stabiel over de 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 aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Volgens plaats

Meer dan de helft van de ongevallen vond plaats op een weg die beheerd werd door de stad of de districten. Ongeveer de helft van die ongevallen gebeurde in het district Antwerpen. De overige 46 % van de ongevallen situeerde zich op de gewestwegen.

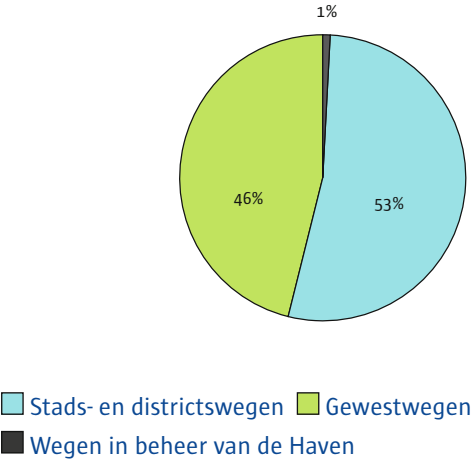
Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel per district, 2009

Aantal Ongevallen met Letsel	Aantal	%
Antwerpen	1.080	48,8 %
Deurne	290	13,1 %
Wilrijk	200	9,0 %
Merksem	191	8,6 %
Berchem	146	6,6 %
Borgerhout	120	5,4 %
Hoboken	98	4,4 %
Ekeren	64	2,9 %
Berendrecht-Zandvliet-Lillo	20	0,9 %
Onbekend	2	0,1 %
Totaal	2.211	100,0 %

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

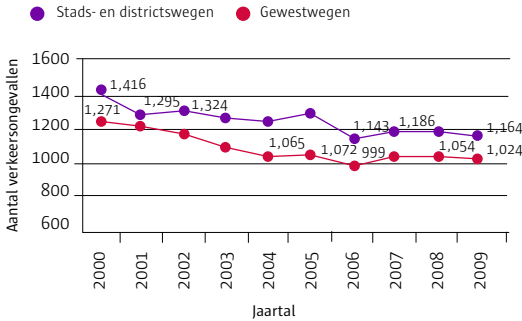
De evolutie van het aantal ongevallen loopt vrijwel parallel voor de twee grootste wegbeheerders. Een belangrijke opmerking hierbij is dat een aantal straten zoals de Noorderlaan werden overgeheveld van het Havenbedrijf naar het Vlaams Gewest. Toch blijft het aandeel ongevallen in de Haven stabiel op ongeveer 1 %

Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder, 2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

In onderstaande tabel wordt een top 10 met zwarte punten weergegeven. Dit zijn punten met een hoog aantal (ernstige) letselongevallen.

Plaatsbepaling	Aantal ongevallen met Letsel	Weeg-factor ³
Schijnpoortweg-Noordersingel-Slachthuislaan	38	71
Boomsesteenweg-R11 (Wi)	36	64
Noorderlaan-Havanastraat-Korte Wielenstraat	27	64
Italiëlei-Tunnelplaats-Cassiersstraat	30	51
Van Aerdtsstraat - Van De Wervestraat	20	47
Italiëlei-Paardenmarkt-Vondelstraat-Rijnpoortvest-Rodestraat	19	39
Grotesteenweg-Singel (R10) (Be)-Mechelsebrug	26	37
Gérard Le Grellelaan-Karel Oomsstraat-Desguinlei-Singel	21	35
Noorderlaan-Groenendaallaan	27	34
Noordersingel (R10)-Singel (R10)-Plantin En Moretuslei-Luitenant Lippenslaan	19	33

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

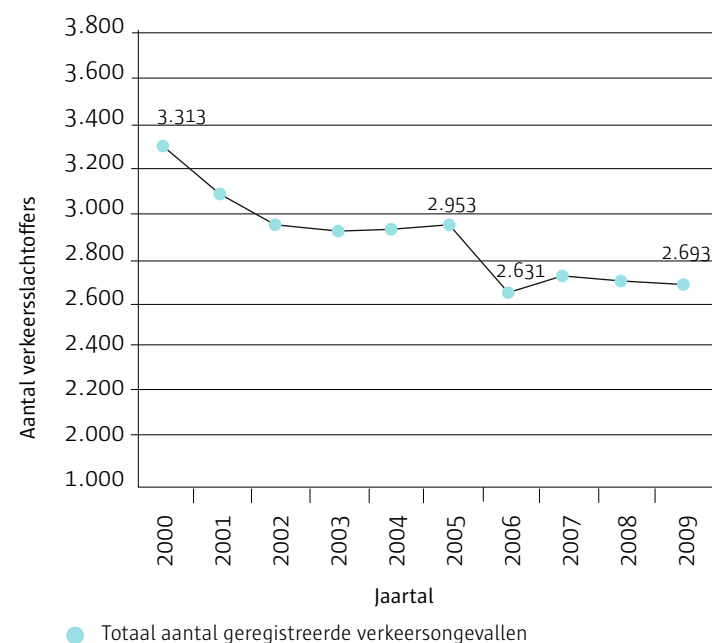
³ Deze weegfactor (WF) wordt berekend via de formule $\{WF = X + 3Y + 5Z\}$. Daarbij staat X voor het aantal aanrijdingen met lichtgewonden, Y voor het aantal aanrijdingen met zwaargewonden en Z voor het aantal aanrijdingen met doden. Op die manier wordt een lager gewicht toegekend aan een aanrijding 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.



3.2 Verkeersslachtoffers

Anno 2009 tellen we 2 693 verkeersslachtoffers. In de periode 2000-2009 is het aantal slachtoffers gedaald. De laatste 3 jaar is er een stagnatie.

Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers, 2000-2009

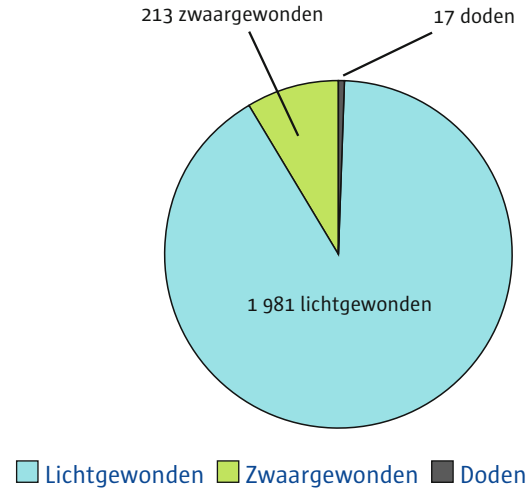


Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Het merendeel verkeersslachtoffers betreft lichtgewonden (91 %). Iets meer dan 8 % (226 gewonden) was zwaargewond. 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 identiek aan het aantal ongevallen op deze wegen

(zie grafiek ‘evolutie van het aantal geregistreerde verkeersongevallen met letsel per wegbeheerder’ pagina 30).

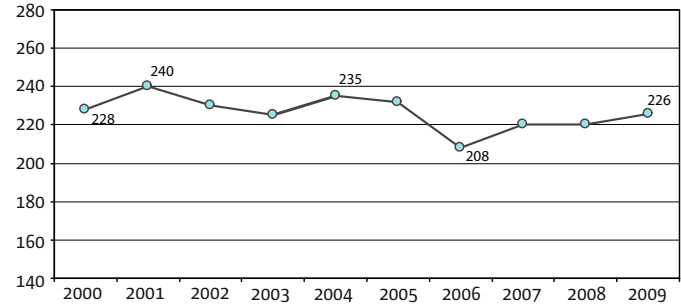
Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar ernst, 2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

In onderstaande tonen we de evoluties van het aantal zwaargewonde en dodelijke slachtoffers. Het aantal zwaargewonde slachtoffers schommelt tussen 2000 en 2009 tussen 200 en 240.

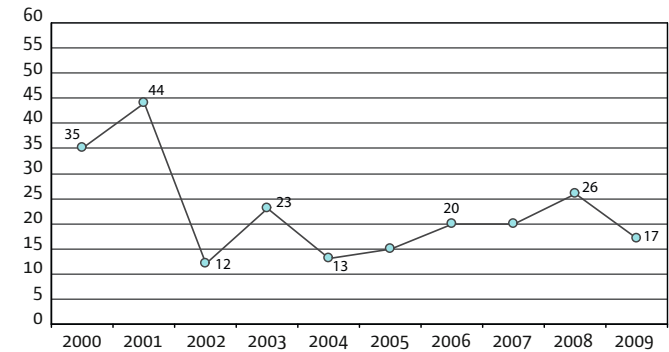
Evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonde verkeersslachtoffers, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Dodelijke slachtoffers komen weinig voor. Daarom kunnen we uit bovenstaande figuur geen trend afleiden.

Evolutie van het aantal geregistreerde dodelijke verkeersslachtoffers, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen



Verdeling naar vervoerswijze

We bekijken de verdeling van de slachtoffers naar de vervoerswijze waarmee het ongeluk gebeurde. Het merendeel van de slachtoffers zijn bestuurders of passagiers van personenwagens, fietsers en voetgangers. Samen maken zij 80 % uit van het totaal aantal slachtoffers.

Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar vervoerswijze, 2009

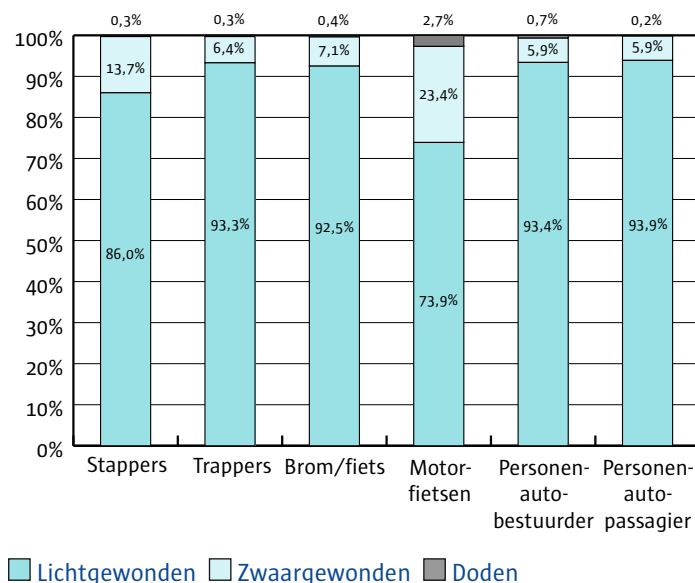
Vervoerswijze	Aantal	%
Personenwagen bestuurder	692	25,7 %
Trappers	626	23,2 %
Personenwagen passagier	442	16,4 %
Stappers	409	15,2 %
Brom/snorfietser	267	9,9 %
Motorfietsers	150	5,6 %
Vrachtauto's	64	2,4 %
Andere	21	0,8 %
Openbaar Vervoer	18	0,7 %
Onbekend	4	0,1 %
Totaal	2.693	100,0 %

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

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

Stapper en trappers maken in 2009 respectievelijk 15 en 23 % van de verkeersslachtoffers uit.

Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar vervoerswijze en ernst van het letsel, 2009



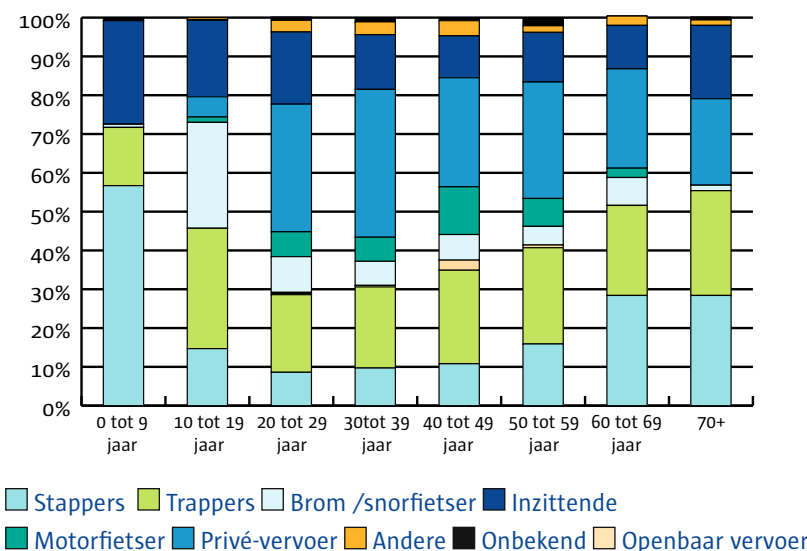
Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Motorrijders zijn slechts goed voor 5,6 % van het totaal aantal slachtoffers. Maar voor motorrijders is de kans om daarbij dodelijk of zwaargewond te zijn respectievelijk 2,7 % en 23,3 %. Stappers maken 15,2 % van de verkeersslachtoffers uit. 13,7 % hiervan raakt zwaar gewond en minder dan 1 % overlijdt aan de verwondingen.

Verdeling naar leeftijd

Uit de gegevens van 2009 blijkt dat vooral jongeren de kans hebben om slachtoffer te zijn in een verkeersongeval. Vooral tieners, twintigers en dertigers komen veel voor in de statistieken.

Verdeling van het vervoermiddel aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoermiddel, 2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen

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

Het aandeel bestuurders van personenwagens ligt het hoogst bij slachtoffers op beroepsactieve leeftijd.

Verdeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2009

Leeftijd	Aantal	%
Totaal	2.693	100,0 %
0 tot 9 jaar	120	4,5 %
10 tot 19 jaar	422	15,7 %
20 tot 29 jaar	706	26,2 %
30 tot 39 jaar	454	16,9 %
40 tot 49 jaar	381	14,1 %
50 tot 59 jaar	290	10,8 %
60 tot 69 jaar	125	4,6 %
70+	148	5,5 %
Onbekend	47	1,7 %

Bron: verkeerspolitie Antwerpen

Elk van de deze leeftijdscategorieën wordt getypeerd door een specifieke wijze van verkeersdeelname waardoor men slachtoffer wordt. Het aantal slachtoffers bij jonge kinderen en ouderen +60 is over het algemeen lager maar ze hebben een hogere kans om als zwakke weggebruiker slachtoffer te worden. Bij de 10 tot 19- jarigen zien we een grote kans om als snor- of bromfietser slachtoffer te worden. Meer specifiek loopt dit voor de groep 15-19- jarigen op tot 36 % en blijft de kans om als zwakke weggebruiker slachtoffer te worden algemeen groot.

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

Stand van zaken engagements

Tijdens de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid (SGVV) in 2008, legde de stad zich toe op 64 engagements om de verkeersveiligheid in Antwerpen te verhogen. Sindsdien wordt hard gewerkt aan de realisatie, opvolging en coördinatie van deze engagements.

De 64 engagements van de eerste SGVV, passen in het geïntegreerd beleid met de vier E's van de risicobeheersing. Om het geheel overzichtelijk te houden, worden de engagements hier volgens dezelfde logica gepresenteerd: infrastructuur (engineering); gedragsverandering (education); handhaving (enforcement) en betrokkenheid (engagement).

Verder werden engagements, waarvan de realisatie en uitwerking nauw verweven zijn, gebundeld. De voortgangsrapportering in dit hoofdstuk gebeurt dus thematisch volgens de vier E's en geclusterd in 16 gebundelde engagements. De betrokken, gebundelde engagements worden aan het begin van elk thematisch onderdeel weergegeven, waarna in detail wordt gerapporteerd.

[Hoofdstuk 4]



Overzicht gebundelde engagementen per thema

4.1 Infrastructuur

1. Stop als principe	36
2. Leesbaar openbaar domein	39
3. Zwarte punten	42
4. Minder hinder	47
5. Geïntegreerd fietsbeleid	49
6. Afstemming met de Lijn	52

4.2 Gedragsverandering

7. Verkeerscampagnes	55
8. Verkeerseducatie	56
9. Vervoerswijzekeuzes	58
10. Hoffelijkheid	60
11. Bedrijfs- en evenementenvervoersplannen	58

4.3 Handhaving

12. Respect voor de regels	65
13. Controle op de naleving	68

4.4 Betrokkenheid

14. Voorrang en het openbaar vervoer	71
15. Dodehoekongevallen voorkomen	72
16. Slachtofferhulp	74

4.1 Infrastructuur (engineering)

Overzicht gebundelde engagementen

Gebundeld engagement 1: STOP als principe 36

Het STOP-principe staat centraal in de adviezen van de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst. Dit uitgangspunt wordt consequent gehanteerd in alle heraanlegdossiers, bij verkeersbegeleidende ingrepen, verkeerslichtenregeling, de herinrichting van schoolomgevingen en ter bevordering van obstakelvrije voetpaden.

Gebundeld engagement 2: Leesbaar openbaar domein 39

Er wordt gewerkt aan een duidelijk leesbaar openbaar domein bij Zone 30-afbakening. Hierbij horen een duidelijke inrichting, bewegwijzering en reglementering. Bij de inrichting van het openbaar domein worden 'poortefecten' nagestreefd, die het betreden van een Zone 30 duidelijk signaleren.

Gebundeld engagement 3: Zwarte punten 42

Samen met de verkeerspolitie, de districten, het Vlaams Gewest en De Lijn worden zwarte punten aangepakt, zowel op de stads- als de gewestwegen.

Gebundeld engagement 4: Minder hinder 47

De stad wil verkeersveilige werven die minder hinder veroorzaken.

Gebundeld engagement 5: Geïntegreerd fietsbeleid 49

Het stadsbestuur engageert zich om te investeren in alle aspecten van een geïntegreerd fietsbeleid.

Gebundeld engagement 6: Afstemming met de Lijn 52

De Lijn en de stad werken in overleg aan veilige op- en afstaphaltes, betere benutting van de vrije tram- en busbanen, vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, de uitbreiding van het tramnetwerk en de stimulering van het openbaar vervoergebruik.

1. Infrastructuur – STOP als principe

Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
De voetganger is de norm bij heraanlegdossiers Verkeerslichten worden geregeld volgens STOP-principe Voetgangers krijgen echt voorrang op het zebrapad Obstakelvrije voetpaden	Opmaak van een generiek ontwerpdraaiboek met technische maatgebonden inrichtingseisen voor voetgangersvoorzieningen Projecten openbaar domein in alle districten Mobiliteit op partners Extra aandacht voor verkeersveiligheid aan speelterreinen Opvolging van werken aan sportinfrastructuur in functie van verkeersveiligheid Toepassing van het STOP-principe bij advisering en handhaving

Gebundeld engagement 1

Het STOP-principe staat centraal in de adviezen van de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst. Dit uitgangspunt wordt consequent gehanteerd in alle heraanlegdossiers, bij verkeersbegeleidende ingrepen, verkeerslichtenregeling, de herinrichting van schoolomgevingen en ter bevordering van obstakelvrije voetpaden.

Doelstelling

Door het STOP-principe consequent toe te passen in de adviezen en bij elke ingreep op het openbaar domein, vermijdt de stad nieuwe verkeersonveilige wegsituaties. STOP wordt verwerkt in de inrichtingseisen van het ontwerp en dus toegepast van op de tekentafel. Zo komen enkel ontwerpen die voldoen aan het STOP-principe in aanmerking voor uitvoering. Afwijkingen moeten grondig gemotiveerd worden.

Betrokken partners

Aan dit gebundelde engagement werken verscheidene stadsdiensten samen, met name de dienst ontwerp en uitvoering van openbaar domein, de dienst mobiliteit en verkeer en de verkeerspolitie. Het Vlaams Gewest is de belangrijkste partner van de stad voor de realisatie van dit gebundelde engagement.

Voortgang sinds 2008

Het **Districtsontwikkelingsfonds** werd opgericht om de districten in staat te stellen ingrepen uit te voeren om de verkeersveiligheid te verhogen.

Op basis van het STOP-principe werd een **checklist** ontwikkeld. Ontwerpen kunnen aan de hand hiervan getest worden op hun conformiteit aan besliste mobiliteitsprincipes en normen voor verkeersveiligheid.

De **STOP-toets** werd ingepast in de ontwerp opdrachten voor de heraanleg van het openbaar domein. Dit betekent dat de minimumvereisten voor een verkeersveilig openbaar domein al in het voorontwerp worden meegenomen. Bovendien wordt de STOP-toets tijdens de verschillende fasen van het project meegenomen. Momenteel wordt de STOP-toets toegepast op ongeveer 80 % van alle lopende heraanlegprojecten in de stad. Uiteraard wil de stad dit aandeel optrekken tot 100%.

Het STOP-principe staat consequent centraal in de **adviezen** van de verkeerspolitie, die zich engageert tot adviesverlening van bij de voorontwerpfase. Elk mobiliteitsdossier wordt samen met de verkeerspolitie besproken.

Om de realisatie van kwalitatieve, STOP-conforme projecten op het openbaar domein efficiënt te doen verlopen, werd een **draaiboek openbaar domein** opgemaakt. Hierin worden nieuwe richtlijnen uitgezet voor veilige fiets- en voetpaden. En er wordt gewerkt aan inrichtingseisen voor veilige openbaar vervoerhaltes en veilige wegen.

Voor de uitvoering van verkeersbegeleidende ingrepen werd een extra ontwerper in dienst genomen die STOP-conforme **uitvoeringsplannen** ontwikkelt voor alle verkeersbegeleidende ingrepen. Deze ingrepen hebben meestal te maken met de optimalisering van Zones 30 in districtskernen, schoolomgevingen en woonzones of met het wegwerken van verkeersonveilige situaties in de districten.

In het **retributiereglement** voor de inname van het openbaar domein gaat bijzondere aandacht uit naar obstakelvrije voetpaden. Wie zonder toelating obstakels plaats op een voetpad, draait op voor de kosten van het verwijderen ervan door de stadsdiensten.

Vanuit het uitgangspunt van **obstakelvrije voetpaden** wordt gewerkt aan de vereenvoudiging van het straatmeubilair. Hiervoor zijn plannen in opmaak.

Bij de **verkeerslichtenregeling** krijgt de veiligheid van de zwakke weggebruiker prioriteit. Jaarlijks worden er ongeveer 70 verkeerslichten op kruispunten conflictvrij geherprogrammeerd.

De werking van het Districtsontwikkelingsfonds

Aan het begin van de huidige legislatuur, engageerde het stadsbestuur zich in het bestuursakkoord om een Districtsontwikkelingsfonds (DOF) op te richten om de gevaarlijke punten weg te werken en fietspaden aan te leggen. Daarnaast kunnen ook verkeersbegeleidende ingrepen en voorzieningen voor personen met een visuele handicap via het fonds worden betaald.

Als de districten projecten willen uitvoeren die passen in het stedelijk mobiliteitsbeleid, kunnen ze een beroep doen op prefinanciering en medefinanciering (50 %) door de stad via het fonds.

De financiële middelen van het Districtsontwikkelingsfonds worden opgenomen in de meerjarenplanning. De budgetten volstaan om alle aanbevolen verkeersveiligheidsingrepen uit te voeren op het openbaar domein. Vorig jaar had het fonds ruim 13,5 miljoen euro beschikbaar en dit jaar 12,25 miljoen euro. Voor 2011 is er 11,6 miljoen euro beschikbaar en in het laatste jaar van deze legislatuur ruim 10,8 miljoen euro.



2. Infrastructuur – Leesbaar openbaar domein

GEBUNDELD ENGAGEMENT 2

Er wordt gewerkt aan een duidelijk leesbaar openbaar domein bij Zone 30-afbakening. Hierbij horen een duidelijke inrichting, bewegwijzering en reglementering. Bij de inrichting van het openbaar domein worden ‘poorteffecten’ nagestreefd, die het betreden van een Zone 30 duidelijk signaleren.

Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Een duidelijk leesbaar openbaar domein voor Stappers en Trappers Het STOP-principe bant de auto niet De invoering van Zones 30 in districtskernen en woonzones Verkeersveilige schoolomgevingen De inplanting van digitale borden “U rijdt te snel” op inval- en doorgangswegen	Bewegwijzeringsplan uitwerken en implementeren Beleidsnota en implementatieplan verdwijnpalen Generiek ontwerpdraaiboek: technische maatgebonden inrichtingseisen Wegcategorisering, afbakening verblijfsgebieden Kleine verkeersingrepen, zone 30 (incl. schoolomgeving) Opvolging werken sportinfrastructuur in functie van verkeersveiligheid Generiek ontwerpdraaiboek: technische maatgebonden inrichtingseisen voor voetgangersvoorzieningen Opmaak wijkcirculatieplannen Borden “U rijdt te snel” op invalswegen Voertuigbetrokken-maatregelen die de veiligheid van de weggebruikers bevorderen. De snelheidskaart ondersteunt deze maatregelen

Gebundeld engagement 2

Er wordt gewerkt aan een duidelijk leesbaar openbaar domein bij Zone 30-afbakening. Hierbij horen een duidelijke inrichting, bewegwijzering en reglementering. Bij de inrichting van het openbaar domein worden ‘poorteffecten’ nagestreefd, die het betreden van een Zone 30 duidelijk aangeven.

Doelstelling

Met een duidelijk ingericht openbaar domein wil de stad alle verkeersstromen een logische en veilige plaats geven en het inzicht van de verschillende deelnemers in de verkeerssituatie verbeteren. Ook voetgangersbewegwijzering is hierin belangrijk, om voetgangers comfortabel te laten bewegen op hun veilige plaats op het openbaar domein. Speciale aandacht gaat uit naar de Zones 30, die ook voor privé- en openbaar vervoer een logisch en samenhangend geheel moeten vormen.

Betrokken partners

Verscheidene stadsdiensten werken samen aan de realisatie van dit gebundeld engagement, met name de dienst ontwerp en uitvoering van openbaar domein, de dienst mobiliteit en verkeer, het algemeen onderwijsbeleid en de verkeerspolitie. Het Vlaams Gewest is ook hierbij de belangrijkste partner.

Voortgang sinds 2008

Op 1 september 2006 werden alle **schoolomgevingen** Zones 30. Hoewel de bewegwijzering hiervoor in orde is, is er een inhaalbeweging nodig om voor al deze omgevingen ook een passend en duidelijk openbaar domein te realiseren.

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

De stad heeft de nodige **budgettaire middelen** ingeschreven in de meerjarenplanning voor de uitvoering van alle aanbevolen verkeersbegeleidende ingrepen en **blindengeleidemaatregelen** in de districten. Dit zijn onder andere drukknoppen bij oversteekplaatsen en blindengeleide tegels. Deze ingrepen worden prioritair toegepast op de belangrijkste voetgangersassen, conform de richtlijnen van de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk (WAT).

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

In de inhaalbeweging voor de realisatie van alle nodige verkeersbegeleidende ingrepen in schoolomgevingen, wordt aanvullend beroep gedaan op **externe bijstand** voor de uittekening en uitwerking van de plannen.

Om consequent en vlot tewerk te kunnen gaan, wordt er een **lijst van minimaal aanbevolen verkeersbegeleidende ingrepen en poorteffecten** gehanteerd. Deze lijst werd ondertussen ook vernieuwd.

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

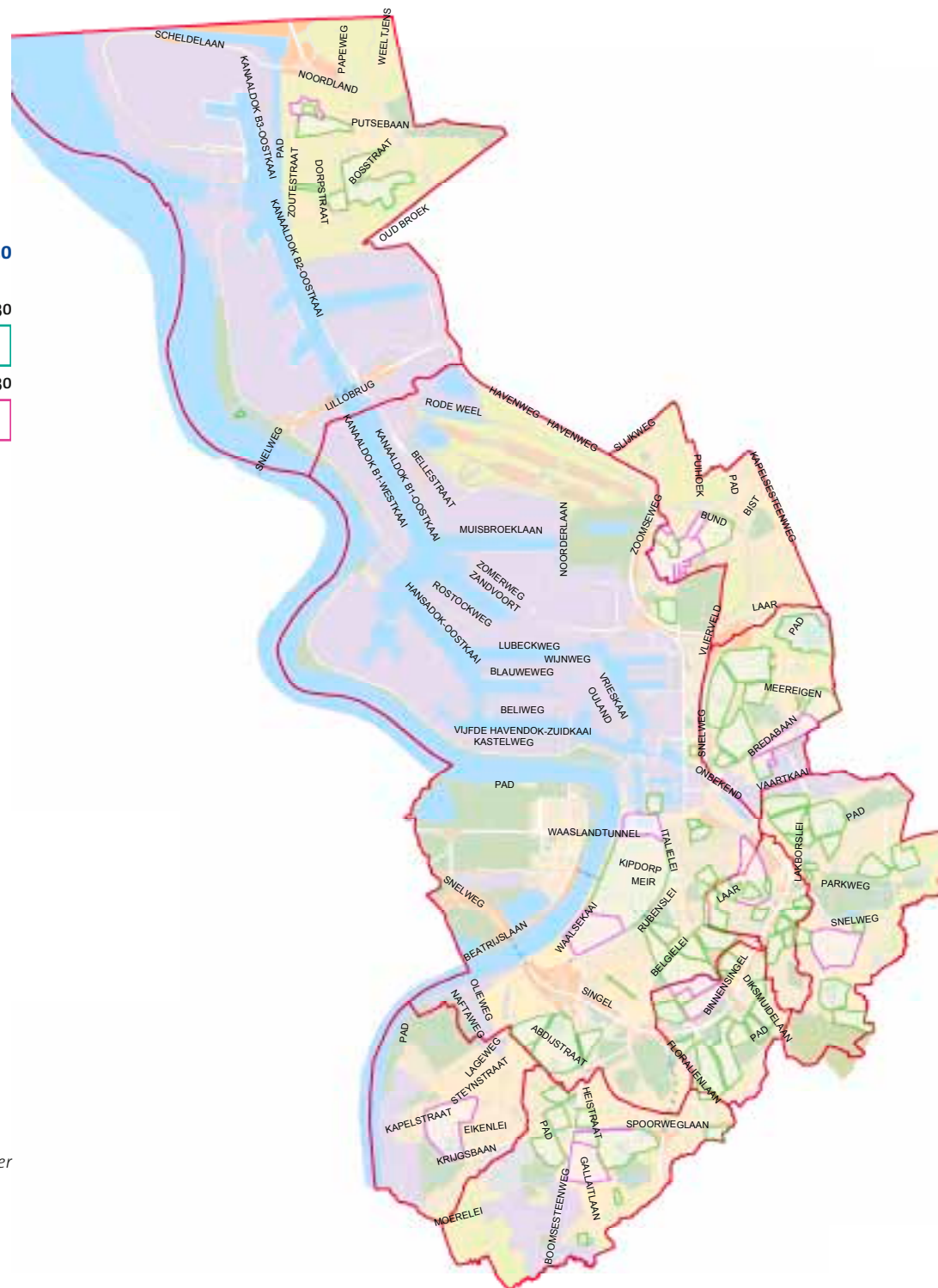
Er werd een onderzoek opgestart om het Zone 30 gebied in het district Antwerpen uit te breiden naar **Antwerpen Noord**.

In het kader van de organisatie van heldere en veilige verkeersstromen, wordt verder gewerkt aan de verscheidene **wijkcirculatieplannen en de wegcategorisering**. Deze categorisering vormt de basis voor advisering en afstemming van alle actoren door de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst. 26 van de 33 wijkcirculatieplannen zijn opgestart. Hiervan zijn inmiddels 14 wijkcirculatieplannen afgewerkt. Na goedkeuring zijn deze klaar voor uitvoering.

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

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

Ook van **voetgangersbewegwijzering** wordt werk gemaakt. Een nieuw systeem van 127 wegwijzers in de binnenstad leidt voetgangers naar 96 bestemmingen in 9 wijken.



Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer

3. Infrastructuur – Zwarte punten

GEBUNDELD ENGAGEMENT 3	
Samen met de verkeerspolitie, de districten, het Vlaams Gewest en De Lijn worden zwarte punten aangepakt op stads, districts- en gewestwegen.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
De inventarisering en aanpak van zwarte punten in samenwerking met de districten en zowel op stads- als gewestwegen	Verderzetten verkeersveiligheidsplan en zwarte punten wegwerken Jaarlijkse verkeersaudits in de districten Zwarte punten detecteren, analyseren en wegwerken Afstemming van handhaving op ongevalanalyses Professionalisering van de vaststellingen bij aanrijdingen

Gebundeld engagement 3

Samen met de verkeerspolitie, de districten, het Vlaams Gewest en De Lijn worden zwarte punten aangepakt op de stads-, districts- en gewestwegen.

Doelstelling

Zwarte punten worden aangepakt. Voor onveilige concentratiepunten formuleren de verkeerspolitie en de mobiliteitsdienst samen voorstellen voor verkeersbegeleidende ingrepen aan de bevoegde districtscolleges.

Betrokken partners

Hier zijn de verschillende districten, de dienst mobiliteit en verkeer en de verkeerspolitie de belangrijkste actoren binnen de stad. Het Vlaams Gewest is de belangrijkste partner voor het wegwerken van zwarte punten op gewestwegen.

Voortgang sinds 2008

Uit voorgaande verkeersaudits bleek dat **56 zwarte punten op stads- en districtswegen** moesten worden aangepakt.

Het stadsbestuur heeft besloten om de zwarte punten die onder haar bevoegdheid vallen, **versneld weg te werken**. Ondertussen beslisten de districtscolleges om ook hun zwarte punten versneld weg te werken en de uitvoering van verkeersbegeleidende ingrepen op te nemen in hun meerjarenplanning.

De stad en de districten werken samen aan de uitvoering van de verkeersbegeleidende ingrepen. Op basis van een ongevalanalyse worden dan verkeersbegeleidende ingrepen voorgesteld voor de aanpak van zwarte punten. Om de zwarte punten systematisch aan te pakken, worden de verkeersaudits van de verkeerspolitie overlegd met de districten, zodat zij gedocumenteerd kunnen beslissen over de lokale ingrepen in het openbaar domein.

Zwarte punten gewestwegen

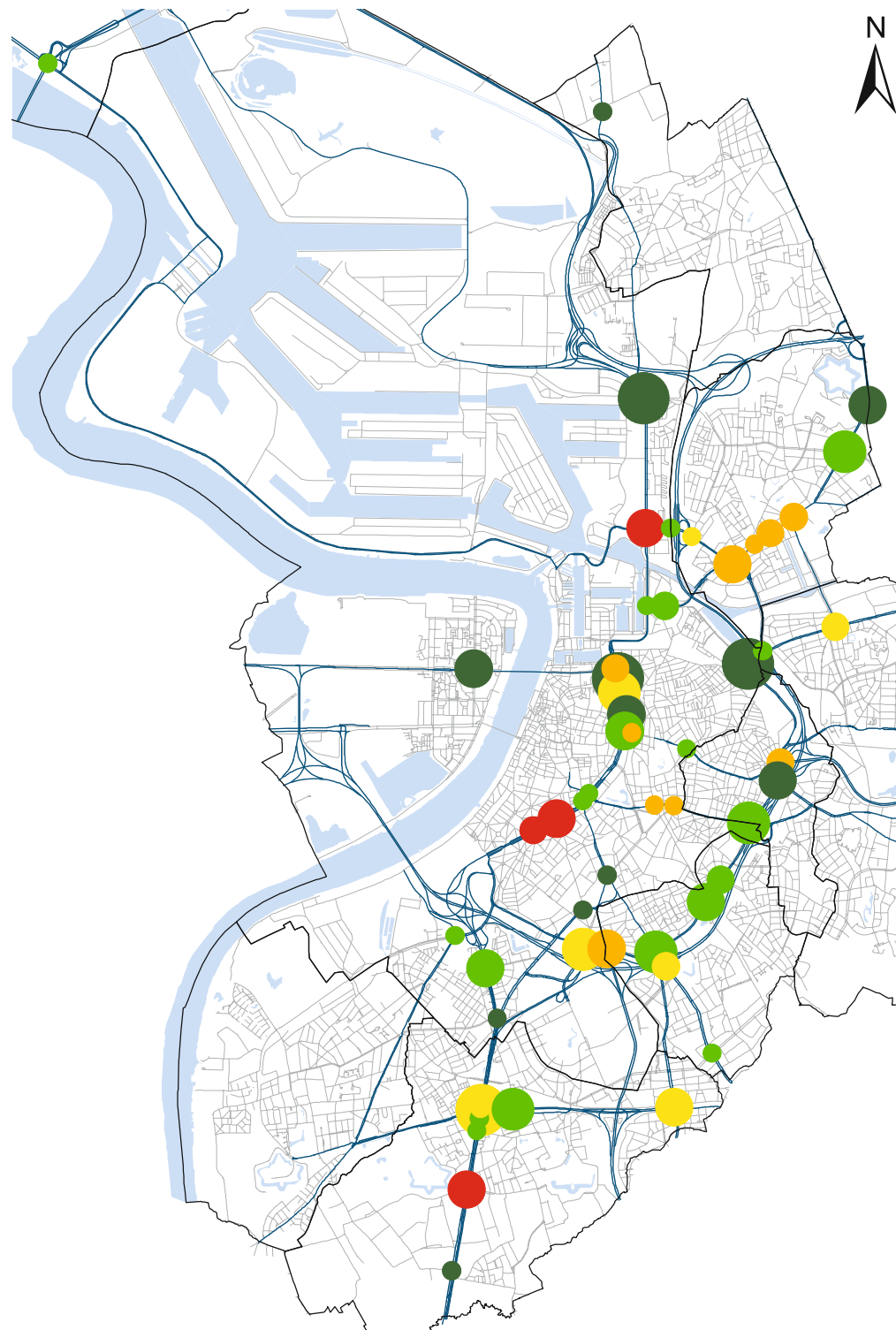
WEEGFACTOR (zie voetnoot pagina ...)

- 15 - 18 28)
- 20 - 24
- 25 - 30
- 33 - 46
- 58 - 63

STATUS

- ingreep uitgevoerd en te evalueren
- klaar voor uitvoering ism AWV
- voorstel van aanpak klaar voor PVC
- voorstel van aanpak infrastructurele ingreep
- nog opnemen
- gewestwegen

Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer



De nodige **budgettaire middelen** van de stad en de districten voor de aanpak van alle 56 zwarte punten op stads- en districtswegen werden in de meerjarenplanning ingeschreven volgens de principes van het Districtsontwikkelingsfonds.

Op 28 van de 56 zwarte punten op stads- en districtswegen op stads- en districtswegen werden al voorlopige of definitieve **infrastructurele ingrepen** uitgevoerd. Voor 24 andere zwarte punten werden ingrepen goedgekeurd door de districten. Deze dossiers zijn nu in plan- of uitvoeringsfase.

De grootschalige basiskaart uit GIS (Geografisch InformatieSysteem) wordt door de verkeerspolitie gebruikt om **aanrijdingschetsen** te maken en de kwaliteit van de vaststellingen te optimaliseren.

Na de eerste Staten-Generaal heeft het stadsbestuur zich ingezet voor betere **afspraken met De Lijn** en het Vlaams Gewest om ook op openbaar vervoersassen en gewestwegen verkeersonveilige verkeerssituaties weg te werken.

Voor de aanpak van **zwarte punten op gewestwegen**, ijvert de stad om de nodige ingrepen op de agenda van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en de Provinciale Audit Commissie (PAC) te zetten. De mobiliteitsdienst bespreekt samen met de verkeerspolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid enkele gevaarlijke kruispunten vooraf, zodat er enkel beslissingsrijpe dossiers worden besproken op de PCV.

Op de **gewestwegen** werden **55 zwarte punten** geselecteerd. Op 22 locaties werden al infrastructurele ingrepen uitgevoerd of werden de ver-

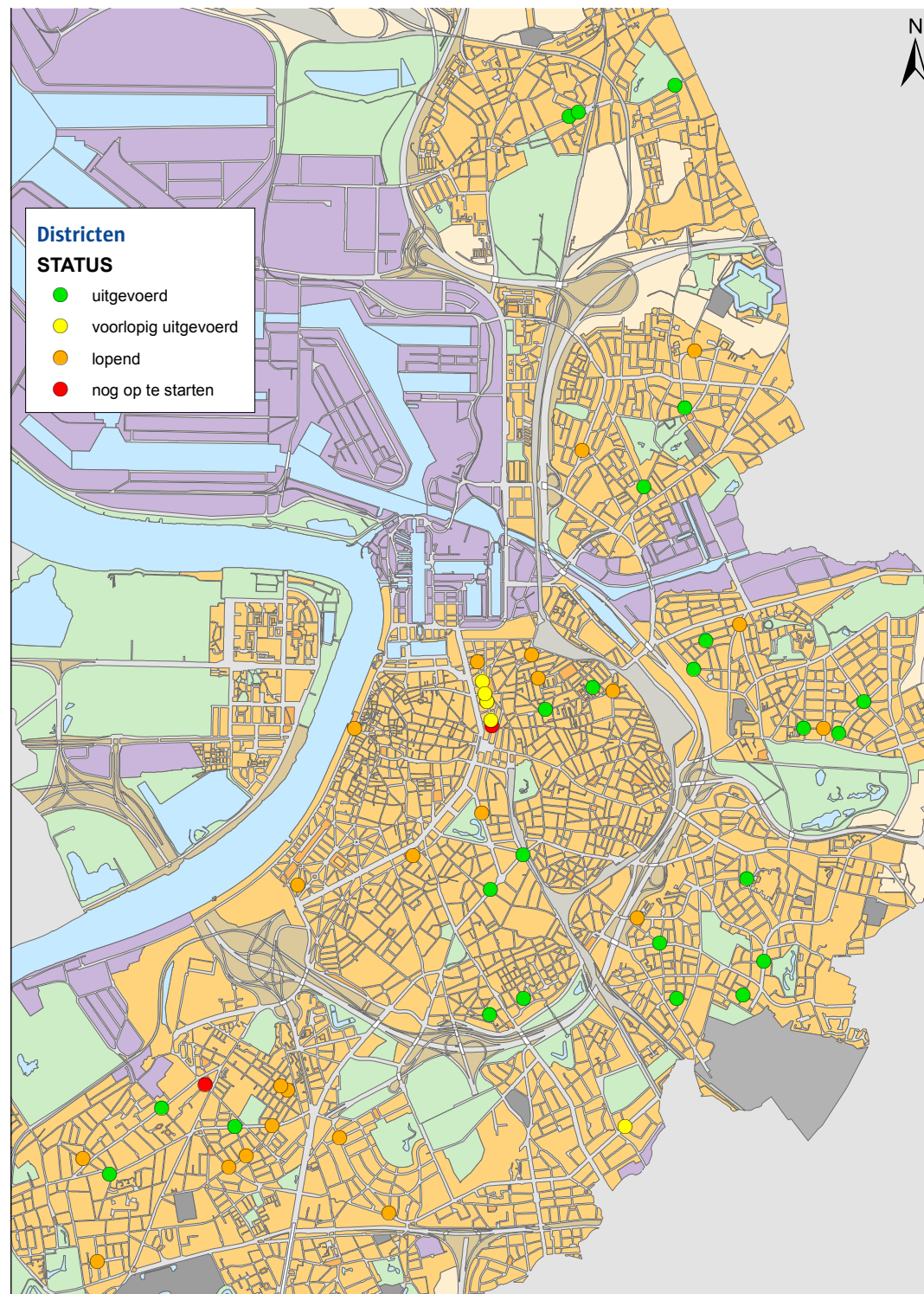
keerslichten conflictvrij afgesteld.

Het **Vlaams gewest** heeft nu 3 dossiers klaar voor uitvoering: het kruispunt Tunnelplaats-Italiëlei, de Jan Van Rijswijcklaan en het Olympiadekruispunt. In een beperkte werkgroep worden kleinere ingrepen verder uitgewerkt. De stad participeert hierin via haar bovenlokale budgetten.

Om de projecten van de verschillende overheden beter op elkaar af te stemmen, hebben de stad, het Vlaams Gewest, de districten, De Lijn, de BAM en andere betrokken instanties het **Charter Openbaar domein** ondertekend. Dat charter is bedoeld om een gemeenschappelijke meerjarenplanning op te maken.

Zwarte punten op districtswegen

Bron: stad Antwerpen, dienst mobiliteit en verkeer



De procedure van de verkeersveiligheidsaudits.

Sinds 2002 ontwikkelt de verkeerspolitie op basis van de ISLP⁴-databank een dataset waarin alle rapporten (processen-verbaal, korte verslagen, ...) over verkeersongevallen worden opgeslagen. Uit deze dataset worden alle ongevallen weerhouden die niet op het autosnelwegennet en op privé-terrein hebben plaatsgevonden.

De dataset wordt sinds 2005 aangevuld met de gegevens van slachtoffers die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden. Deze informatie wordt verkregen via het parket. Met de nodige gegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie wordt een finale balans van het aantal slachtoffers opgemaakt. Het geheel wordt tenslotte aangevuld met de vaststellingen van de federale politie.

Dit cijfermateriaal wordt gebruikt in alle studies en publicaties van de lokale politie Antwerpen. De dataset beschrijft het historische verloop van de objectieve verkeersonveiligheid in Antwerpen (zonder de ongevallen op autosnelwegen).

Procesverloop

De verkeersveiligheidsaudits worden geografisch opgesteld. Dit laat toe om op niveau van elke wegbeheerder de nodige analyses en oplossingen voor te stellen.

Overal worden dezelfde onderzoeksmethodes gehanteerd. Op de verzamelde gegevens worden verscheidene parameters losgelaten om zo probleemgebieden te onderscheiden. Indien uit de analyse blijkt dat een bepaalde locatie een verhoogd aantal incidenten genereert, zal nagegaan worden of een dominant ongevaltype kan gedetecteerd worden. In voorkomend geval wordt een plaatsonderzoek verricht, op basis van de AVOC-methode (aanpak verkeersongevallenconcentratiepunten). Wanneer deze methode duiding geeft aan een ongevaltype met een dominant karakter, wordt nagegaan of een gepast antwoord kan gevonden worden binnen een duurzaam veilig concept. Dan werkt de dienst stadsontwikkeling een ontwerp uit, samen met een kostenraming. Dit geheel wordt gevat in een audit.

Er wordt ook melding gemaakt van de locaties die problemen genereren maar die onvoldoende verklaard kunnen worden. In deze gevallen wordt in opvolging van het dossier geïnvesteerd, maar worden geen ontwerpen voorgelegd.

⁴ ISLP (of Integrated System for the Local Police) is een geïntegreerd informaticasysteem welke een vlotte informatiestroom tussen de federale en lokale politie mogelijk maakt. Dit systeem is gebaseerd op een eenmalige registratie van de gegevens welke in de verschillende modules gebruikt worden

4. Infrastructuur – Minder hinder

GEBUNDELD ENGAGEMENT 4	
De stad wil verkeersveilige werven die minder hinder veroorzaken.	
Engagements van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Veilige werven voor voetgangers en fietsers	Opmaak draaiboeken 'minder hinder' en 'communicatie minder hinder' Opmaak retributiereglement inname openbaar domein Opmaak draaiboek 'uitvoering' met randvoorwaarden voor werken op het openbaar domein Controles door de lokale politie Antwerpen Snelle interventieploeg minder hinder Advies en controle werfsituaties in functie van STOP Afstellen procedures voor ontwikkelingen op het openbaar domein op minder hinder

Gebundeld engagement 4

De stad wil verkeersveilige werven die minder hinder veroorzaken.

Doelstelling

Werken en werven kunnen verkeershinderlijke en verkeersonveilige situaties veroorzaken. Daarom besteedt de stad bijzondere aandacht aan de beperking van hinder door werken en werven, maar ook naar de verkeersveiligheid van werven – ongeacht of stad zelf bouwheer is of een private partij.

Betrokken partners

De belangrijkste interne betrokkenen zijn de districten, de dienst ontwerp en uitvoering openbaar domein, de bedrijfseenheden samen leven en financiën en de lokale politie. De voornaamste externe partners zijn nutsbedrijven, de aannemersfederatie en het Vlaams Gewest.

Voortgang sinds 2008

De stad stelde een **plan van aanpak voor minder hinder** op. Minder hinder begint al bij het uitschrijven van de bestekken voor de uitvoering van werken. Daarin worden al concrete maatregelen opgenomen voor hinderbeperking. Tegelijk wordt de uitvoering van de werken afgestemd op andere werken in de omgeving en op evenementen die in de buurt van de werken doorgaan. Er wordt een omleiding uitgewerkt met een signalisatieplan.

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 bepaald.

Naast het draaiboek openbaar domein, wordt ook gewerkt aan een **draaiboek verkeersveilige werven** dat de nodige stappen en maatregelen bevat voor minder hinder bij werken.

Er werd een **draaiboek communicatie** opgemaakt dat al in een aantal concrete dossiers werd toegepast. Het degelijk informeren van de weggebruikers over wijzigingen op het openbaar domein als gevolg van werken, vermijdt al voor een groot deel verkeersproblemen en onveilige situaties in het verkeer.

Het **retributiereglement** voor ambtshalve tussenkomsten bij onveilige situaties op het openbaar domein, werd goedgekeurd. Wanneer een privé-initiatiefnemer, al dan niet met toelating, het openbaar domein inneemt zonder de opgelegde signalisatie te plaatsen en veiligheidsmaatregelen te treffen, nemen de stadsdiensten de nodige maatregelen. De kosten die een dergelijke tussenkomst met zich meebrengen, kunnen dankzij het retributiereglement worden teruggevorderd.

Er werd ook een **interventieploeg** opgericht en geoperationaliseerd, die uitrukt en ingrijpt bij hinderlijke en onveilige situaties bij werken. De kosten van deze interventies zijn voor de veroorzaker van de hinder.

Jaarlijks gebeuren er zo'n 1 600 **werfcontroles**. In 2009 leidden die tot 43 processen-verbaal wegens verkeersinbreuken en 137 processen-verbaal in het kader van de Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS-boetes). Bij de werfcontroles wordt bijzondere aandacht geschonken aan de zwakke weggebruiker. De inrichting en eventuele omleiding moeten voldoen aan strikte veiligheidsvoorwaarden.

Projectleiders van de stad worden begeleid, zodat zij meer aandacht besteden aan minder hinder tijdens de werven. Aan de hand van de technische lastenboeken worden hiertoe checklists opgesteld en gehanteerd.



5. Infrastructuur – Geïntegreerd fietsbeleid

GEBUNDELD ENGAGEMENT 5	
Engagements van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
De aanleg van 100 km fietspad en het wegwerken van de ontbrekende schakels Fietsen door parken en op pleinen wordt mogelijk Voorzien van parkeergelegenheid voor fietsen Verkeerseducatieve routes per district	Opmaak fietsbeleidsplan Opmaak fietsparkeerplan Fietsparkeerplaatsen verhogen en diefstalpreventie Efficiënte behandeling aanvragen fietsenstallingen Aanleg 100 km fietspad Opname fietsen in parken in politiecodex Plan van aanpak sneeuw-, ijsel-, en bladvrije fietspaden Fietsrouten netwerk op punt stellen en bewegwijzeren

Gebundeld engagement 5

Het stadsbestuur investeert in alle aspecten van een geïntegreerd fietsbeleid.

Doelstelling

De mogelijkheden voor fietsers worden uitgebreid, onder andere door fietsen in parken en op pleinen mogelijk te maken, veilige en comfortabele fietsparkeermogelijkheden uit te breiden, en waar mogelijk tweerichtingsverkeer voor fietsers in eenrichtingsstraten toe te laten. Met de aanleg van 100 km fietspad wil de stad samen met de districten de ontbrekende schakels in het fietsrouten netwerk wegwerken. De veiligheid van de voetganger staat ook in het fietsbeleid voorop.

Betrokken partners

Binnen de stad wordt hier gerekend op samenwerking tussen de dienst mobiliteit en verkeer, stads- en buurtonderhoud, het autonoom gemeentelijk parkeerbedrijf (GAPA) en de verkeerspolitie. Maar ook het Vlaams Gewest en de provincie Antwerpen zijn belangrijke partners voor wat de fietspaden langs gewestwegen betreft.

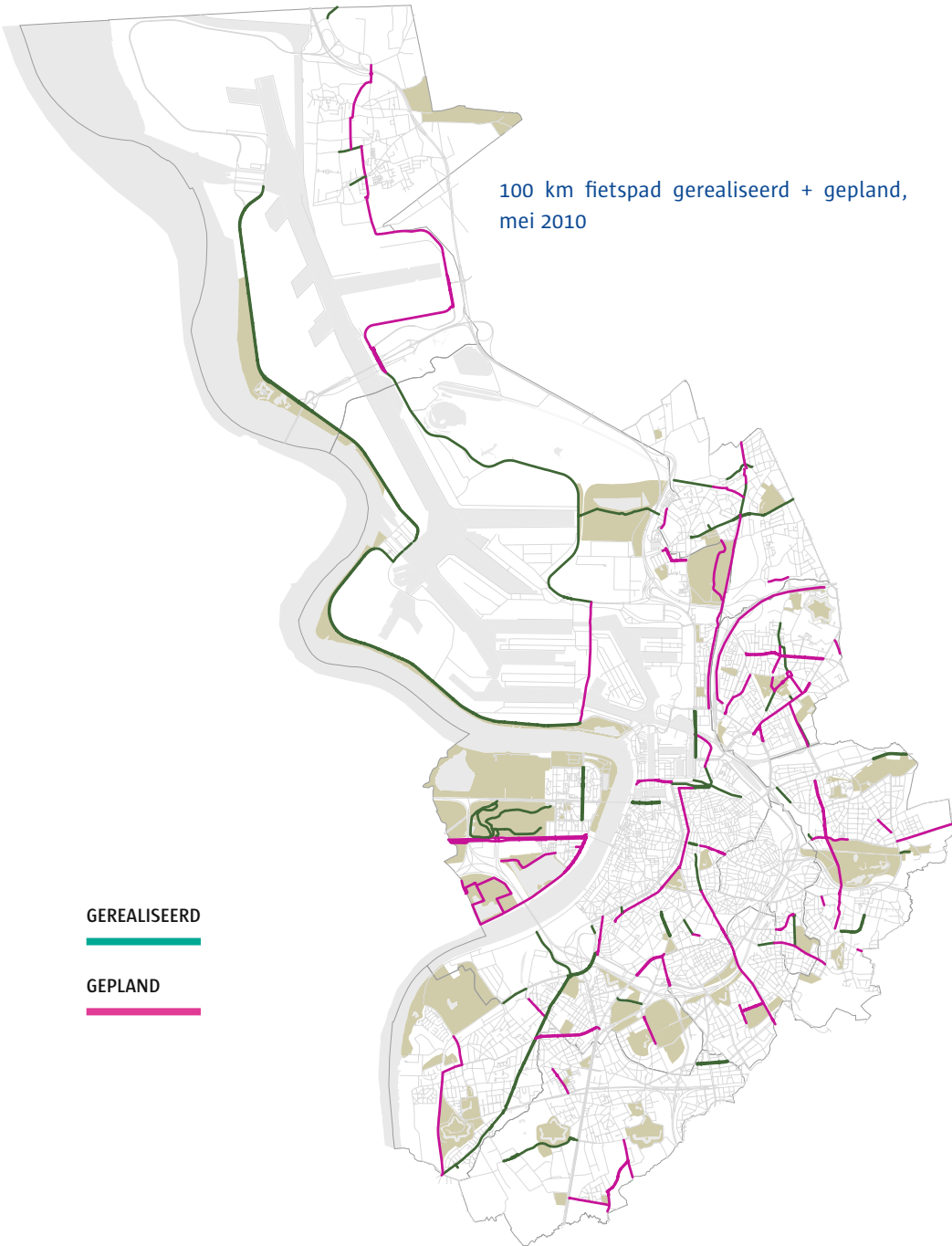
Voortgang sinds 2008

De realisatie van de **100 kilometer fietspad** verloopt op schema én met medewerking van de districten. Het stadsbestuur ontvangt hiervoor subsidie vanuit het Europees Fonds voor Ruimtelijke Ontwikkeling (EFRO). De netto-projectkost wordt gedeeld tussen stad en districten. Tussen 2007 en 2009 werd al 49 km nieuw fietspad aangelegd en 16 km fietspad werd heraangelegd. Op 3 km fietspad werd het comfort of de veiligheid verhoogd. Voor de periode 2010-2013 staat de aanleg van de overige 53 km nieuw fietspad op het programma, en de heraanleg van 20 km fietspad.

Het stadsbestuur heeft een lokaal fietsroutenetwerk uitgetekend. Dat is een verfijning van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dat in 2001 werd uitgetekend door de provincie Antwerpen. Dit bovenlokale netwerk is aangevuld met lokale fietsroutes die samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel zijn. Om alle fietsprojecten in goede banen te leiden, worden de lokale fietsroutes nu aangepast. Het ontwerp gaat voor advies naar de districten en mobiliteitspartners.

De toelating van **fietsers in parken** werd opgenomen in de politiecodex. De signalisatie werd al aangepast en er is een plan van aanpak in opmaak voor noodzakelijke infrastructurele ingrepen om comfortabel fietsen in parken mogelijk te maken. Het gaat onder andere om verhardingen en verlichting.

Het stadsbestuur stelde een geïntegreerd **fietsbeleidsplan** op. Dit omvat ook een fietsparkeerplan dat wordt uitgevoerd door het parkeerbedrijf GAPA.





Het parkeerbedrijf werkt ondertussen volop aan de uitbreiding van het **parkeeraanbod voor fietsers** met bijkomende fietsenstallingen, fietsenbergingen en fietsbeugels.

De stad heeft de nodige budgettaire middelen ingeschreven in de meerjarenplanning om de realisatie van de totale 100 km fietspad samen met de districten te financieren.

De stad werkt aan een systeem van **publieke fietsen**, om met een breed aanbod zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen.

Het fietsbeleidsplan besteedt bijzondere aandacht aan het **sneeuw- en ijzelvrij** houden van de fietspaden – een plan van aanpak werd opgemaakt voor het sneeuw-, ijzel- en bladslagvrij houden van de fietspaden. De ervaringen tijdens de strenge winter van 2009-2010, wezen nog eens extra op het belang hiervan.

Tegen de volgende winter zullen de diensten over 25 % bijkomend materiaal beschikken, zodat ook de **fietspaden langs gewestwegen** beter sneeuw- en ijsvrij kunnen gehouden worden. Bovendien koopt de stad aangepaste veegwagens aan speciaal voor voet- en fietspaden.

6. Infrastructuur – Afstemming met de Lijn

GEBUNDELD ENGAGEMENT 6

De Lijn en de stad werken in overleg aan veilige op- en afstaphaltes, betere benutting van de vrije tram- en busbanen, vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, de uitbreiding van het tramnetwerk en de stimulering van het openbaar vervoergebruik.

Engagementen van de eerste SGVV

Veilige haltes voor op- en afstappen
 Veilig wachten op collectief vervoer
 Onderzoek naar een betere benutting van vrije tram- en busbanen
 Betere doorstroming van het openbaar vervoer
 Bussen vervangen door trams in het stadscentrum

Gekoppelde acties en projecten

Toegankelijkheid nieuwe haltes openbaar vervoer
 Kwaliteitslabel taximaatschappijen
 Meerjarenplanning doorstroming openbaar vervoer
 Uitbreiding tramnetwerk
 TOV-biljet voor een voordelige combinatie Taxi-Openbaar Vervoer vernieuwen
 Onderzoek uitbreiding van het Antwerps Gewestelijk Express Netwerk (A-GEN)
 Structureel overleg met De Lijn

Gebundeld engagement 6

De Lijn en de stad werken in overleg aan veilige op- en afstaphaltes, betere benutting van de vrije tram- en busbanen, vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, de uitbreiding van het tramnetwerk en de stimulering van het openbaar vervoergebruik.

Doelstelling

De halteplaatsen van het openbaar (en het collectief) vervoer moeten veilig en vlot bereikbaar zijn. We willen ongevallen vermijden en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle weggebruikers verhogen.

We onderzoeken de mogelijkheid om collectief vervoer, taxi's en schoolbussen gebruik te laten maken van bepaalde vrije tram- en busbanen. Met infrastructurele ingrepen willen we de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer verhogen; een geïntegreerde aansturing moet de doorstroming verbeteren zonder de veiligheid op de oversteekplaatsen in het gedrang te brengen.

Betrokken partners

De stadsdienst mobiliteit en de verkeerspolitie werken voor de realisatie van dit gebundelde engagement nauw samen met De Lijn, het Vlaams Gewest, de provincie Antwerpen en de taximaatschappijen.



Voortgang sinds 2008

Er werden **inrichtingseisen** opgesteld voor veilige en toegankelijke openbaar vervoerhaltes die werden opgenomen in het draaiboek voor het openbaar domein.

Bovendien werd aan De Lijn gevraagd om enkele geselecteerde assen te screenen op de **toegankelijkheid en veiligheid van haltes**. Zo concludeert De Lijn dat tien haltes slecht scoren op veiligheid. Hier zullen, waar nodig, blindegeleidemaatregelen getroffen worden.

De stadsdienst mobiliteit en de verkeerspolitie overleggen ook met De Lijn en het Vlaams Gewest over de **veiligheid van trambusbanen**. Hier hoort onder andere snelheidscontrole op vrije tram- en busbanen bij. Aangezien de wetgever tramvoertuigen niet onderwerpt aan snelheidsbeperkingen, heeft het stadsbestuur aan De Lijn gevraagd om zelf snelheidscontroles uit te voeren op de vrije banen in de stad, in het bijzonder in de Zone 30-gebieden en schoolomgevingen.

Na onderzoek stelde de stad een nota op over de **toelating van taxi's op vrije tram- en busbanen** op strategische assen. Over deze nota werd een principiële akkoord bereikt met De Lijn en de taxisector.

In het kader van een betere doorstroming van het openbaar vervoer, werd in overleg met De Lijn en andere partners een principenota opgesteld over **verkeerslichtenbeïnvloeding**. Dit voorstel zal worden uitgewerkt voor de stadswegen in verdere dialoog met alle partners.

Het provinciebestuur heeft samen met De Lijn de studie 'Visie 2020' uitgewerkt over de **uitbreiding van het voorstadsnetwerk** of het Antwerps Gewestelijk Express Netwerk (A-GEN). Deze studie vormt binnenkort het onderwerp van een nieuw overleg, evenals de heroriëntering van de streekbuslijnen om bussen uit het stadscentrum te weren ten voordele van trams en de voorrangregeling tussen voetganger en tram. Bovendien neemt de stad A-GEN mee in de herziening van haar Mobiliteitsplan, waar in de tweede helft van 2010 mee van start wordt gegaan.

Het bedrijvenloket heeft in overleg met de taxisector een geheel van normen opgesteld die de basis vormen voor een **kwaliteitslabel voor taxi-bedrijven**, dat zowel aan taxichauffeurs als aan de taximaatschappijen kan toegekend worden. Het kwaliteitslabel wordt nog in 2010 ingevoerd; er zal nauwlettend gecontroleerd worden of men aan de vooropgestelde normen blijft beantwoorden.

De verkeerspolitie werkt mee aan een onderzoek van de Universiteit Gent naar **verkeersongevallen met het openbaar vervoer**.

De verkeerspolitie voert tijdens de eindejaarsperiode ook de **Sylvesteractie**. Doel van deze actie is om de doortocht van het openbaar vervoer te blijven verzekeren tijdens deze cruciale periode voor verkeersveiligheid – desnoods door het afsluiten van de binnenstad voor privé- vervoer.

4.2 Gedragsverandering (Education)

OVERZICHT GEBUNDELDE ENGAGEMENTEN

Gebundeld engagement 7 : Verkeerscampagnes 55
Afstemming van verkeerscampagnes op de verschillende doelgroepen.

Gebundeld engagement 8 : Verkeerseducatie 56
De stad werkt gerichte educatieve acties uit voor alle leeftijdscategorieën, en met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Kennis en bewustzijn van veilig gedrag in het verkeer, zijn immers belangrijk vanaf de eerste stapjes.

Gebundeld engagement 9: Vervoerswijzekeuzes 58
De stad investeert in sensibiliseringscampagnes rond duurzame verplaatsingen. Zo wil ze duurzame vervoerskeuze 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 10: Hoffelijkheid 60
De stad stimuleert hoffelijkheid in het verkeer.

Gebundeld engagement 11:
Bedrijfs- en evenementenvervoersplannen 62
De stad investeert in bedrijfs- en evenementenvervoersplannen.

7. Gedragsverandering – Verkeerscampagnes

GEBUNDELD ENGAGEMENT 7	
Afstemming van verkeerscampagnes op de verschillende doelgroepen.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Langlopende verkeerscampagne voor voetgangers: bewoners en bezoekers Langlopende verkeerscampagne voor fietsers: bewoners en bezoekers Langlopende verkeerscampagne voor openbaar vervoer: bewoners en bezoekers Langlopende verkeerscampagne voor bestuurders: bewoners en bezoekers	Jaarlijkse verkeerscampagne Preventieve acties www.antwerpenveiligverkeer.be

Gebundeld engagement 7

Afstemming van verkeerscampagnes op de verschillende doelgroepen.

Doelstelling

Verkeersveiligheid begint bij alerte en goed ingelichte deelnemers aan het verkeer. De stad wil daarom het bewustzijn van verkeersveiligheid vergroten bij haar bewoners en bezoekers, en zowel bij stappers en trappers, als bij gebruikers van het openbaar en privé- vervoer. Hiertoe ontwikkelt de stad gerichte campagnes.

Betrokken partners

Binnen de stad werken voornamelijk de verkeerspolitie samen met de dienst marketing en communicatie aan dit engagement.

Voortgang sinds 2008

De **jaarlijkse campagne van de verkeerspolitie** start telkens net voor de start van het nieuwe schooljaar en zoomt in op een actueel beleidsthema. In 2009 vormden de Zones 30 de focus van de campagne.

De Verkeerspolitie organiseert jaarlijks een **verkeersmarkt** tijdens Antwerpen Autovrij. De bezoekers worden persoonlijk betrokken bij het thema, onder andere met een ervaring in de crash- en tolwagen, een gratis geïndividualiseerde posters van de verkeerscampagne of fietsgraving terplekke.

8. Gedragsverandering – Verkeerseducatie

GEBUNDELD ENGAGEMENT 8

De stad werkt gerichte educatieve acties uit voor alle leeftijdscategorieën, en met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Kennis en bewustzijn van veilig gedrag in het verkeer zijn immers belangrijk vanaf de eerste stapjes.

Engagementen van de eerste SGVV

Met de allerkleinsten veilig op stap
Zones voor fietsopleiding in de stad
Functionele werk- en schoolroutekaart
Fietspooling van en naar de school
Verplichte verkeersklas voor jonge bromfietzers
Meer aandacht voor verkeersveiligheid in de rijopleiding
Vorming, training en onderwijs voor jong en oud
Brevetten voor stappers en trappers

Gekoppelde acties en projecten

Promoten van de opmaak van schoolvervoersplannen
Plannen van proactieve acties naar de verkeersgangmakers in de scholen-clusters
De opwaardering van de provinciale verkeerstuin Rivierenhof
De uitbouw van een permanente verkeerseducatie
Verkeerspreventieve acties
Evaluatie van het bestaande verkeerseducatieve aanbod en bijsturing ervan i.f.v. risicogroepen

Gebundeld engagement 8

De stad werkt gerichte educatieve acties uit voor alle leeftijdscategorieën, en met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. Kennis en bewustzijn van veilig gedrag in het verkeer, zijn immers belangrijk vanaf de eerste stapjes.

Doelstelling

De stad wil binnen het educatieve luik een uitgebreid aanbod aan initiatieven uitwerken, gericht naar alle groepen van weggebruikers gaande van de allerkleinste voetgangers tot de senioren. Het is immers belangrijk om kennis, vaardigheden en inzicht levenslang en op gepaste tijdstippen op te frissen en te testen. De verkeerseducatieve projecten zijn ontwikkeld voor specifieke doelgroepen en leggen de nadruk op praktische (bij)scholing.

Betrokken partners

De verkeerspolitie werkt samen met de Antwerpse scholen, de districten, het algemeen onderwijsbeleid van de stad Antwerpen (AOB), de provinciale Verkeerstuin en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde aan dit gebundelde engagement. Hierbij kunnen zij rekenen op de betrokkenheid van ouders, grootouders en andere betrokken buurtbewoners, die zich vrijwillig inzetten voor de verkeersveiligheid rond de scholen.

Voortgang sinds 2008

Met het '**meldpunt verkeersveilige schoolomgeving**' biedt algemeen onderwijsbeleid scholen ondersteuning om verkeersonveilige situaties in hun omgeving te verbeteren. In 2009 kwamen er 900 meldingen binnen.

Om een proactieve aanpak te stimuleren, streeft de stad naar één aanspreekpunt voor verkeersveiligheid na per school of scholengroep en de uitbreiding van haar **netwerk van 'verkeersgangmakers'** in scholen. Na akkoord van de Antwerpse Onderwijsraad, zullen scholen maximaal gesensibiliseerd worden om een schoolvervoersplan op te stellen.

Om de efficiëntie en het bereik van haar acties naar de doelgroepen scholen en schoolgaande jeugd te vergroten, heeft de stad de bestaande inspanningen van al haar diensten in kaart gebracht. Zo kunnen deze **acties beter op elkaar worden afgestemd** en elkaar versterken.

Voor schoolgaande jeugd werden een aantal **brevetten** voor 'stappers' en 'trappers' ontwikkeld. Alleen al van het brevet 'meestapper' werden er 1 665 uitgereikt in 2009, wat een stijging is van 17,5 % t.o.v. 2007. Van het brevet 'vaardige fietser' werden er 2 576 uitgereikt in 2009, wat een stijging is van 28 % t.o.v. 2007. In 2009 namen 51 klassen deel aan de opleiding tot 'superfietser'.

Het proefproject '**jonge bromfietzers**', richt zich tot de leeftijdscategorie 16 tot 18 jaar en werd in 2009 door 38 deelnemers gevolgd.

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

De 'rijvaardigheidstraining **motorrijders**', met 152 deelnemers in 2009, geeft motorrijders de kans een aantal vaardigheden te oefenen langsheen een traject in de haven van Antwerpen onder begeleiding van motorrijders van de verkeerspolitie.

In 2009 volgden 299 **senioren** een opfrissingscursus over het verkeersreglement.

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

Om leerlingen het **gevaar van de dode hoek** zelf te laten ondervinden werden er vorig jaar 33 praktijklessen 'dodehoek' gegeven aan meer dan 2 000 leerlingen.

In samenwerking met de verkeerspolitie werden 136 vormingsmomenten gegeven in de **provinciale Verkeerstuin** in 2008. Het algemeen onderwijsbeleid gaf gedurende 106 dagen ondersteuning in de Verkeerstuin.

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

Als scholen van start willen gaan met **fietspooling**, kan algemeen onderwijsbeleid ondersteuning bieden bij de praktische organisatie.

9. Gedragsverandering – Vervoerswijzekeuzes

GEBUNDELD ENGAGEMENT 9	
De stad investeert in sensibiliseringscampagnes rond vervoerswijzekeuzes. Zo wil ze duurzame verplaatsingen 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 van de park & rides aan de stadsrand.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Stimuleren van duurzame verplaatsingen Inzetten op uitbreiding van het aanbod en gebruik van park & rides aan de stadsrand	Beleidsnota opstellen rond sensibiliseringsacties Uitvoeren van flankerende maatregelen (bv fietshavens) Tweejaarlijkse enquêtering om te peilen naar gedragswijziging Autodelen aanmoedigen Mobiliteitsplan: actualisering, opvolging en herziening Actieplan implementatie randparkings en park & rides

Gebundeld engagement 9

De stad investeert in sensibiliseringscampagnes rond duurzame verplaatsingen. Zo wil ze duurzame vervoerskeuze 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.

Doelstelling

Om de gebruikers te stimuleren tot zachtere vervoerswijzen, vervult de stad haar voorbeeldrol. Dit doet ze door een verschuiving in vervoerswijzekeuzes te stimuleren bij het eigen personeel en door grootschalige evenementen te organiseren die moeten leiden tot duurzamer verplaatsingsgedrag. Alle acties in het programma zijn het resultaat van een coherent en geïntegreerde visie op sensibilisering.

Betrokken partners

De dienst mobiliteit en verkeer, de verkeerspolitie en het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) werken samen aan de realisatie van dit gebundeld engagement.



Voortgang sinds 2008

De stad organiseert al enkele jaren sensibiliseringsacties zoals **Antwerpen Autovrij**, de **Mobiliteitsmarkt** op de Groenplaats en de **Fietsdag voor werknemers**.

Voor wat het **autodelen** betreft, werd de nodige signalisatie al gerealiseerd. Een beperkt aantal autodeelplaatsen is nu operationeel en dus beschikbaar voor autodelers die aangesloten zijn bij organisaties zoals Cambio.

De verkeerspolitie heeft bijkomende fietsen aangekocht om binnenstedelijke **dienstverplaatsingen** te doen.

Ook het actieplan voor **park & rides** zal meegenomen worden bij de herziening van het Mobiliteitsplan. Het gemeentelijk parkeerbedrijf GAPA voorziet de bewegwijzering.

Bij de herinrichting van grote kruispunten worden, waar mogelijk, stadsrandparkings aangelegd.

10. Gedragsverandering – Hoffelijkheid

GEBUNDELD ENGAGEMENT 10	
De stad stimuleert hoffelijkheid in het verkeer.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Hoffelijke voetgangers Hoffelijke fietsers Hoffelijke chauffeurs	We spreken voetgangers, fietsers en chauffeurs – ook die van het collectief en openbaar vervoer in Antwerpen – rechtstreeks aan op hun gedrag.

Gebundeld engagement 10

De stad stimuleert hoffelijkheid in het verkeer.

Doelstelling

Bewoners en bezoekers dienen niet alleen respect te hebben voor verkeersreglementen, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers. Hoffelijkheid wordt gestimuleerd, zowel bij voetgangers en fietsers, als bij chauffeurs van privaat, collectief en openbaar vervoer.

Betrokken partners

De verkeerspolitie en de stadsdienst marketing en communicatie werken samen aan dit engagement.

Voortgang sinds 2008

De verkeerspolitie lanceert jaarlijkse **verkeerscampagnes en preventieve acties**, waarbij zeer sterk wordt ingezet op hoffelijkheid in het verkeer en het apelerend aspect van de boodschap. De campagnes “Namens de ganse straat: Merci om wat trager te rijden” en “Namens alle fietsers: merci om correct te parkeren”, zijn hier goede voorbeelden van. Dit soort campagnes speelt in op de betrokkenheid van de doelgroepen. De chauffeur wordt rechtsreeks aangesproken door de bewoner of medeweggebruiker.

Op www.antwerpenveiligverkeer.be kan iedereen zelf een **gepersonaliseerde affiche** ontwerpen, waarop een positieve boodschap wordt gebracht rond hardrijden, foutparkeren of Zone 30.

Met **Trammelant**, een project van De Lijn, in samenwerking met de stad en Antwerpse scholen, worden jongeren aangespoord tot hoffelijkheid op het openbaar vervoer. Schoolspotters zijn preventief aanwezig tussen de school en de halte.

“Namens alle fietsers: merci om correct te parkeren!”

Roxanne, 11 jaar uit Deurne



11. Gedragsverandering – Bedrijfs- en evenementenvervoerplannen

GEBUNDELD ENGAGEMENT 11	
De stad investeert in bedrijfs- en evenementenvervoersplannen.	
Engagements van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
De stad stimuleert duurzame verplaatsingen van en naar het werk De stad stelt een multimodaal vervoersplan op voor evenementen De stad stimuleert de opmaak van bedrijfsvervoersplannen en geeft hierin zelf het goede voorbeeld	Opmaak bedrijfsvervoersplannen Opmaak van evenementenvervoerplannen

Gebundeld engagement 11

De stad investeert in bedrijfs- en evenementenvervoersplannen.

Doelstelling

De stad wil duurzame vervoersmiddelen promoten voor het woon-werkverkeer. Openbaar vervoer, te voet gaan en fietsen worden aanvullend ingezet om het aanbod te optimaliseren: te voet of met de fiets van en naar de halte of naar de park & rides, ... Het aanbod aan alternatieven voor de auto kan in kaart worden gebracht met een bedrijfsvervoersplan.

Betrokken partners

De diensten mobiliteit en verkeer, bestuurszaken en de verkeerspolitie werken mee aan dit engagement in overleg met De Lijn.

Voortgang sinds 2008

De stad geeft zelf het voorbeeld met haar **bedrijfsvervoersplan** voor het stadspersoneel in Den Bell en met de bedrijfsvervoersplannen van de verkeerspolitie voor het commissariaat aan de Oudaan en aan de Quinten Matsijlslei.

De stad voorziet **ondersteuning** voor organisatoren bij de opmaak van evenementenvervoerplannen. Een studie bureau kreeg de opdracht om een diagnose rapport op te stellen met maatregelen voor een multimodaal vervoersplan voor evenementen. Dit rapport werd opgeleverd en wordt in een volgende fase concreet toegepast op 30 evenementen. De eerste evenementen met een evenementenvervoersplan, waren de Antwerp 10 Miles, de Tall Ships Race op het Eilandje, de Reuzenstoet en de Roma in Borgerhout.

De Lijn werd al betrokken bij de eerste besprekingen rond de goedkeuring van het voorgestelde **parcours** bij evenementen. Het parcours werd maximaal afgestemd op maximale bediening door het reguliere aanbod van openbaar vervoer.

Bij de **politie**le parcoursanalyse wordt bijzondere aandacht gegeven aan de doorstroming van het openbaar vervoer. Bij omvangrijke evenementen worden afzonderlijke mobiele ploegen van de verkeerspolitie aangeduid met als opdracht de meest kritieke punten voor het openbaar vervoer op te volgen en tussen te komen volgens noodzaak. Er wordt bij deze evenementen tevens een medewerker van De Lijn betrokken in het verkeerscommando zodat bij onregelmatigheden met betrokkenheid van het openbaar vervoer onmiddellijk ploegen op het terrein efficiënt aangestuurd kunnen worden.



4.3 Handhaving (Enforcement)

OVERZICHT GEBUNDELDE ENGAGEMENTEN

Gebundeld engagement 12: Respect voor de regels 65

De stad wil erop toezien dat iedereen de verkeersregels respecteert: voetgangers, fietsers, en bestuurders van privé en collectief en openbaar vervoer.

Gebundeld engagement 13 Controle op de naleving 68

De verkeerspolitie controleert veilig rijgedrag in het verkeer door middel van snelheidscontroles en controles op alcohol, drugs en het dragen van de gordel.

12. Handhaving – Respect voor de regels

GEBUNDELD ENGAGEMENT 12	
De stad wil erop toezien dat iedereen de verkeersregels respecteert: Stappers, Trappers, Openbaar vervoer(gebruikers) en privé- vervoergebruikers.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Chauffeurs, voetgangers en fietsers respecteren de regels Er wordt specifiek gecontroleerd op foutief en hinderlijk parkeren	Organisatie van preventieve fietskeuringen Prioritaire acties voor en gerichte controles op overtredingen die een gevaar vormen voor de zwakke weggebruiker Verhoging van toezicht op het negeren van rood licht met inzet van camera's Afstemming van handhaving op ongevallenanalyses Professionalisering van de vaststellingen bij aanrijdingen

Gebundeld engagement 12

De stad wil erop toezien dat iedereen de verkeersregels respecteert: voetgangers, fietsers, en bestuurders van privé en collectief en openbaar vervoer.

Doelstelling

De stad heeft bijzondere aandacht voor correct parkeren in de binnenstad. Hiermee wil ze de hinder van foutparkeren voor voetgangers en fietsers verminderen. Anderzijds worden ook voetgangers en fietsers aangespoord om de verkeersregels te respecteren en geen onveilige situaties te creëren voor zichzelf en andere weggebruikers.

Betrokken partners

Bij de realisatie van dit gebundeld engagement zijn voornamelijk de verkeerspolitie en het autonoom gemeentebedrijf GAPA betrokken. Zij werken hiertoe samen met De Lijn, het parket en het Orida-fietsteam van lokale politie Antwerpen.

Voortgang sinds 2008

De **parkeertoezichters** geven mee vorm aan het parkeerbeleid van de stad Antwerpen. Het parkeertoezicht spitst zich toe op die locaties waar de parkeerdruk en dus het foutparkeren het grootst zijn. Ze doen dit zowel op een dagelijkse reguliere basis als projectmatig.

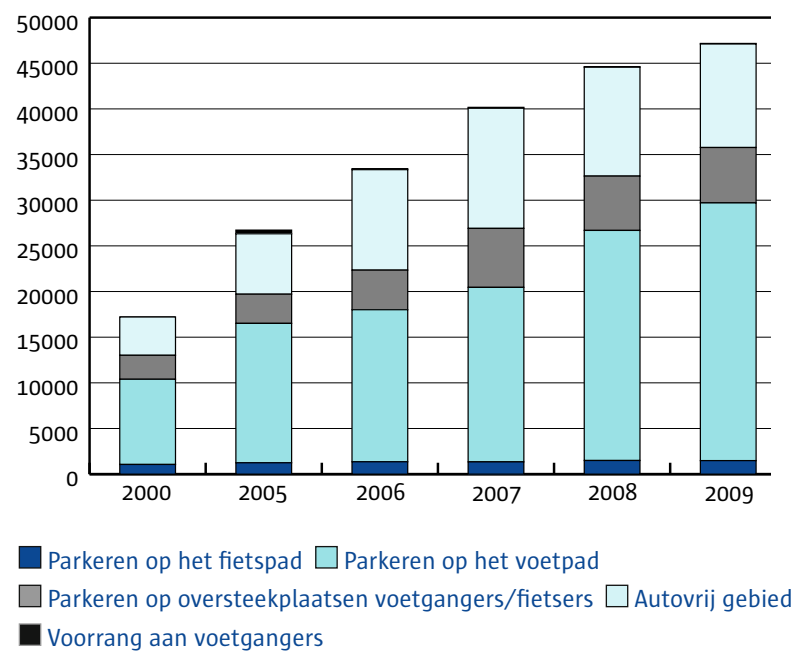
Bij projectmatig toezicht worden in een bepaalde buurt of wijk **verhoogde controles** uitgevoerd. Hierbij gaat de aandacht voornamelijk naar inbreuken die gevaarlijk en hinderlijk zijn voor de zwakke weggebruiker en die een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer verhinderen.

Bij de vastlegging van de **prioriteiten van de lokale politie Antwerpen**, werd naar analogie met het STOP-principe, het veilig gebruik van het openbaar domein door de zwakke weggebruiker vooropgesteld. Dit blijkt ook uit de stijging van het aantal verbalisering in dit verband.

De **dataverzameling** van verkeersovertredingen tegen – maar ook door – zwakke weggebruikers, werd geoptimaliseerd om de gegevens sneller te kunnen verwerken en analyseren. Zo kan een efficiënter handhavingsbeleid worden gevoerd.



Vaststellingen foutief en hinderlijk parkeren, 2000-2009



Bron: verkeerspolitie Antwerpen



13. Handhaving – Controle op de naleving

GEBUNDELD ENGAGEMENT 13	
De verkeerspolitie controleert veilig rijgedrag in het verkeer door middel van snelheidscontroles, en controles op alcohol, drugs en het dragen van de gordel.	
Engagementen van de eerste SGVV	Engagementen van de eerste SGVV
Er komen waarschuwborden type 'U rijdt te snel' op de inval- en doorgangswegen Er wordt gericht controle gevoerd op rijden onder invloed van alcohol en drugs en het niet dragen van de gordel	Er komen waarschuwborden type 'U rijdt te snel' op de inval- en doorgangswegen Er wordt gericht controle gevoerd op rijden onder invloed van alcohol en drugs en het niet dragen van de gordel

Gebundeld engagement 13

De verkeerspolitie controleert veilig rijgedrag in het verkeer door middel van snelheidscontroles en controles op alcohol, drugs en het dragen van de gordel.

Doelstelling

Onaangepaste snelheid, de invloed van alcohol- en druggebruik en het niet-dragen van de gordel, vormen de belangrijkste factoren voor onveilige en onverantwoorde verkeersdeelname van automobilisten. Met een efficiënt en gericht toezicht op deze factoren, kunnen een heel aantal gevaarlijke verkeerssituaties vermeden worden.

Betrokken partners

De lokale politie Antwerpen en de verkeerspolitie werken aan de realisatie van dit gebundeld engagement.

Voortgang sinds 2008

De politie besteedde 1 200 000 mensuren aan **sneldheidscontroles** met interceptie (cijfers 2009) en voerde 3 208 bemande sneldheidscontroles uit (cijfers 2009). Begin 2010 waren er 118 flitspalen op gewestwegen operationeel en 16 flitspalen op stads- en districtswegen.

De sites voor **sneldheidscamera's** worden verder uitgebreid en met het oog op een efficiëntere verwerking wordt een omschakeling voorbereid naar digitale flitspalen die in directe verbinding staan met de eenheid die de gegevens verwerkt. In 2009 kwamen er 9 sites bij voor flitspalen op gewestwegen en er werden 23 nieuwe flitspalen ingeplant langs stads- en districtswegen.

Het aantal **alcoholcontroles** werd in 2009 gevoelig opgetrokken tot 32 000 ademtesten.

In 2009 behoorden ook **drugscontroles**, controle op het dragen van de **veiligheidsgordel** en controles met betrekking tot de **veiligheid van de zwakke weggebruiker** tot de korpsprioriteiten.





4.4 Betrokkenheid (Engagement)

OVERZICHT GEBUNDELDE ENGAGEMENTEN

Gebundeld engagement 14: Voorrang en het openbaar vervoer 71

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

Gebundeld engagement 15: Dodehoekongevallen voorkomen 72

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

Gebundeld engagement 16 : Slachtofferhulp 74

De stad wil de geboden slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren door deze verder te verbeteren (met o.a. een draaiboek als kader) en te versterken, naast het sensibiliseren en opleiden van de terreinwerkers die in contact komen met slachtoffers.

14. Betrokkenheid – Voorrang en het openbaar vervoer

GEBUNDELD ENGAGEMENT 14	
Er worden duidelijke afspraken gemaakt met De Lijn over voorrangsregeling tussen voetganger en tram, en over het voeren van interne snelheidscontroles.	
Engagements van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Duidelijkheid over de relatie tussen voetganger en tram Het openbaar vervoer op de vrije banen moet zich aan de snelheidslimieten houden. Snelheidscontroles op vrije tram- en busbanen	Vorrangsregels tram-voetganger op het bevoegde, hogere overheidniveau op de agenda plaatsen Structureel overleg met De Lijn Systematische verhoging van interne snelheidscontroles bij De Lijn

Gebundeld engagement 14

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

Doelstelling

Gebuikers van De Lijn hebben een veilig en comfortabel gevoel. Door duidelijke voorrangsregels en snelheidsbeperking op de vrije tram- en busbanen, wil de stad conflicten tussen de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer vermijden.

Betrokken partners

De lokale politie en de bedrijfseenheid stadsontwikkeling werken voor dit engagement samen met de Vlaamse en de federale overheid, de Voetgangersbeweging, De Lijn, taximaatschappijen en het parket.

Voortgang sinds 2008

Ongewijzigd beleid.

15. Betrokkenheid – Dodehoekongevallen voorkomen

GEBUNDELD ENGAGEMENT 15	
De stad wil dodehoekongevallen zo veel mogelijk vermijden en neemt hierin een voorbeeldfunctie op.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Er worden infrastructurele ingrepen uitgevoerd om dode hoekongevallen te vermijden Er worden opleidingen georganiseerd over de dode hoek voor kleine kinderen De stad geeft zelf het goede voorbeeld met de aanpassing van de eigen zware voertuigen	Aandacht voor de dode hoek in het Draaiboek Openbaar Domein Aandacht voor de dode hoek bij sensibiliseringsacties Aanpassen van de eigen zware voertuigen Afstelplaatsen dode hoekspiegels voor vrachtwagens van privé-bedrijven

Gebundeld engagement 15

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

Doelstelling

Door een combinatie van infrastructurele- en sensibiliseringsmaatregelen, wil de stad dodehoekongevallen zo veel mogelijk vermijden. Bovendien wil de stad zelf het goede voorbeeld geven en zorgt ze met de inrichting van afstelplaatsen en bestickering voor de aanpassing van de eigen zware voertuigen.

Betrokken partners

Aan dit engagement werken de districten samen met de bedrijfseenheid stadsontwikkeling, het voertuigencentrum van de stad, de lokale politie en de Vlaamse overheid.

Voortgang sinds 2008

Dankzij de hantering van het STOP-principe en het Draaiboek Openbaar Domein wordt bij de aanleg of heraanleg van kruispunten rekening gehouden met een zichtbare en veilige opstelling van **zwakke weggebruikers** op de weg, zodat deze maximaal uit de dode hoek van het zwaar vervoer blijven.

Alle 350 stadsvrachtwagens werden uitgerust met **dodehoekspiegels**. 10 % van de stadsvrachtwagens werd daarenboven uitgerust met dodehoekcamera's.

Bovendien werd er een scenario uitgewerkt voor de toepassing van **sticker**. Sindsdien rijden al ongeveer 200 stadsvrachtwagens (huisvuilophaling) rond met stickers die fietsers waarschuwen voor het dodehoekgevaar. De bestickering zal op korte termijn uitgebreid worden naar alle 350 vrachtwagens van de stad.

De **dodehoekafstelplaats** voor stadsvoertuigen op Kielsbroek werd in gebruik genomen en momenteel wordt onderzoek verricht naar 3 publieke afstelplaatsen voor dodehoekspiegels. Hier zullen privébedrijven hun vrachtwagens kunnen afstellen om dodehoekongevallen te vermijden.

Er werden opleidingen georganiseerd rond rekening houden met de dode hoek voor de **kinderen** van het vierde leerjaar.



GEVAAR!
Fietser
blijf achter
mij a.u.b.

16. Betrokkenheid – Slachtofferhulp

GEBUNDELD ENGAGEMENT 16	
De stad wil intensievere en geprofessionaliseerde slachtofferhulp bieden.	
Engagementen van de eerste SGVV	Gekoppelde acties en projecten
Slachtofferhulp professionaliseren	Een verbetering in functie van het bestaande draaiboek en de verdere professionalisering van de slachtofferhulp

Gebundeld engagement 16

De stad wil intensievere en geprofessionaliseerde slachtofferhulp bieden.

Doelstelling

De stad wil de geboden slachtofferhulp bij verkeersongevallen professionaliseren door deze verder te verbeteren (met o.a. een draaiboek als kader) en te versterken, naast het sensibiliseren en opleiden van de terreinwerkers die in contact komen met slachtoffers.

Betrokken partners

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

Voortgang sinds 2008

De **dienst slachtofferhulp** wordt steeds ingezet bij dodelijke ongevallen (In 2009 waren er 10 van dergelijke ongevallen met 17 dodelijke slachtoffers). De dienst hield 141 interventies op een totaal van 936 gewonden.

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

Er werd een **draaiboek slachtofferbejegening** ontwikkeld op het niveau van de terreinofficier.

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

Alle operationele terreinwerkers zijn op de hoogte van de **ketenwerking** rond slachtofferhulp, vertrekkende vanuit de brandweer- of ziekenwagen, over politie naar het ziekenhuis en contacten met het gerecht. Deze ketenwerking omvat niet alleen zaken als het in een bepaalde volgorde plaatsnemen van de aanwezige voertuigen, maar ook het op elkaar afstemmen van de taken en verantwoordelijkheden van alle aanwezige disciplines. Deze ketenwerking zal, in de toekomst, nog verder geïntensifieerd worden om zo een optimale tussenkomst bij verkeersongevallen te garanderen.



Elke terreinofficier is in het bezit van knuffels van ZEBRA. Zeppe de Zebra kan zo een brug slaan tussen **jonge slachtoffers** en politieagenten. De knuffel kan geborgenheid geven en het jonge slachtoffer geruststellen. Zeppe kan ook de aanloop zijn naar verdere opvang door het kaartje dat de knuffel bij zich draagt met de gegevens van de website van ZEBRA.

Bij het **parket** staat een bijzondere dienst in voor de begeleiding van de slachtoffers. Zij zorgen er onder andere voor dat de zitting niet nodeloos pijnlijk verloopt, onder andere door de behandeling van de dossiers met zwaar gekwetsten of doden uit de banaliteit te houden van andere overtredders die voor de rechter moet verschijnen of een pauze in te lassen tussen de 'overtreders' en de slachtoffers van aanrijdingen.

Er wordt een dienst '**verkeersdeskundig onderzoek**' opgericht. Deze dienst komt bij elk ernstig verkeersongeval met een zwakke weggebruiker ter plaatse om het ongeval op microniveau te analyseren.

De **herdenkingsborden van Ouders van verongelukte kinderen** werden op stadswegen geplaatst.

Samenwerking voor een betere verkeersveiligheid

Voor een verkeersveiliger stad is samenwerking tussen de betrokken partners, overheden, diensten en instellingen van groot belang. Daarom worden deze instanties in dit hoofdstuk kort voorgesteld en vertellen we iets over hun rol bij de verhoging van de verkeersveiligheid en bij de uitvoering van de engagementen van de eerste Staten-Generaal.

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 en het Agentschap Wegen en Verkeer.

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

[Hoofdstuk 5]



5.1 Coördinerende interne partners

Districten, verkeerspolitie en bedrijfseenheden stadsontwikkeling, actieve stad en samen leven

Districten

Opdracht

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, en in dit kader worden alle acties op het openbaar domein en rond verkeersveiligheid optimaal op elkaar afgestemd.

Organisatie

Omdat districten geen eigen diensten hebben, worden consultants van de stedelijke diensten voor mobiliteit en openbaar domein vast toegewezen aan de districten.

Engagements

Aan het begin van de huidige legislatuur, engageerde het stadsbestuur zich in het bestuursakkoord om een Districtsontwikkelingsfonds op te richten. Met het Districtsontwikkelingsfonds voorziet het stadsbestuur prefinanciering en medefinanciering (50 %) voor districten die projecten ontwikkelen die in het stedelijk beleid passen.

Het Districtsontwikkelingsfonds wordt door de stad en de districten actief ingezet voor, onder andere, het uitvoeren van verkeersbegeleidende ingrepen ter ondersteuning van Zone 30 in schoolomgevingen, het wegwerken van de gevaarlijke punten en het aanleggen van fietspaden. Daarnaast kunnen ook verkeersbegeleidende ingrepen en voorzieningen voor personen met een visuele handicap via het fonds betaald worden.

De aanpak van de zwarte punten op het grondgebied van de districten, is één van de grote inhaalbewegingen die de districten, sinds 2007, maakten.

Verkeerspolitie

Opdracht

De verkeerspolitie heeft een coördinerende rol op zowel verkeerstech-
nisch als verkeerseducatief vlak. Op het operationele gebied neemt de
verkeerspolitie een ondersteunende rol op. Maar ze heeft ook zelfstan-
dige opdrachten, die enerzijds voortvloeien uit specifieke doelstellingen
in het jaarlijks uitvoeringsplan van de verkeerspolitie en anderzijds van-
uit de vaste rol die de verkeerspolitie speelt bij afdelingsoverschrijdende
verkeersproblemen, zoals de doorstroming van het openbaar vervoer en
het verkeer op de belangrijkste verkeersassen en de uitvoering van drin-
gende verkeersinterventies.

Organisatie

De verkeerspolitie organiseert zich rond vier clusters: verkeerstechniek,
verkeerseducatie, handhaving en gespecialiseerd verkeerstoezicht.

De **cluster verkeerstechniek**, omvat de dienst ‘verkeersveiligheidsaudit
en advies’ en de dienst ‘tijdelijke signalisatie’. De cluster verkeerstech-
niek staat in voor deskundig advies bij verkeersproblemen. De verkeers-
consultanten van de verkeerspolitie verstrekken dit advies op vraag of uit
eigen initiatief. Anderzijds is er ook de tekenkamer, voor het letterlijk
in kaart brengen van verkeerssituatie bij evenementen en manifestaties
en het actualiseren van GIS-kaarten (Geografisch Informatiesysteem).
Ook de analyse en registratie van ongevallen gebeurt in deze cluster. En
ten slotte wordt hier ook gezorgd voor toelatingen tot het plaatsen van
tijdelijke signalisatie bij werken, de controle van werfsignalisatie en de
doorstroming van informatie naar de betrokken partners.

De **cluster verkeerseducatie** bestaat uit de dienst verkeersvoorlichting
en het verkeersinformatiekruispunt. De dienst verkeersvoorlichting ver-
strekt informatie rond verkeerswetgeving en geeft verkeerslessen aan
het kleuter-, lager en secundair onderwijs en opleidingen en cursussen
voor verschillende doelgroepen in het kader van de permanente ver-
keerseducatie.

Het verkeersinformatiekruispunt beheert alle beleidsrelevante gegevens
en is verantwoordelijk voor de communicatie. Deze dienst verzorgt de
inhoudelijke vormgeving van de verkeersveiligheidcampagnes en de
handhavingcommunicatie. De nadruk ligt op preventieve handhaving
(voorkomen van onveilig en hinderlijk verkeersgedrag), eerder dan op
een repressieve aanpak (het opstellen van processen-verbaal).

De **cluster handhaving** omvat het grootste deel van de totale personeels-
capaciteit van de verkeerspolitie. Deze cluster staat in voor de realisatie
van de operationele doelstellingen uit het verkeersveiligheidsplan.

De cluster handhaving bestaat uit een operationele dienst en een dienst
operationele sturing. De operationele dienst staat voornamelijk in voor
de uitvoering van interventieopdrachten specifiek voor hinderlijke over-
trekkingen: bij belemmerende en onveilige parkeerovertredingen, in- en
uitritbelemmeringen, ingesloten voertuigen, hinder voor het openbaar
vervoer en overtredingen bij voorbehouden parkeerplaatsen voor verhui-
zingen en werken.



Deze afdeling ziet ook toe op de verkeersregeling, die gebaseerd is op het STOP-principe en de beleidsrichtlijnen uit het Mobiliteitsplan. De operationele dienst verzorgt onder andere escortes, begeleiding van ordediensten en gericht verkeerstoezicht: controle op snelheid, alcohol, drugs, veiligheidsmiddelen (bv veiligheidsgordel), onveilig en hinderlijk parkeren en het opsporen van verkeersegoïsme.

De operationele sturing organiseert zich rond een aantal hoofdopdrachten: 'calltaking en dispatching', verkeerstechnische en verkeerskundige taken en taken in het kader van verkeersbegeleiding. De opdracht 'calltaking en dispatching' omvat voornamelijk het behandelen van oproepen van privé personen voor, onder andere, in- en uitritbelemmering en overtredingen bij voorbehouden parkeerplaatsen.

In het kader van de verkeerstechnische opdracht staan operatoren in voor de bediening en opvolging van verkeerstechnische systemen zoals de centrale verkeerslichtensturing, de verdwijnpalen, de Zone 30 borden aan de scholen, het parkeergeleidingssysteem

Het verkeerskundig takenpakket wordt uitgevoerd door een gespecialiseerd team dat vanuit de verkeersregelkamer ontwikkelingen en aanpassingen doorvoert in de verkeerslichtenregeling. Dit team geeft ook advies voor aanpassingen aan de verkeersregelininstallaties van de Vlaamse overheid.

Voor de nodige verkeersbegeleiding wordt de verkeersstoestand op de belangrijkste invalswegen geobserveerd met camera's. Dit maakt het mogelijk om ook manueel in te grijpen in de verkeerslichtenregeling en desnoods verkeerseenheden uit te sturen.

De cluster handhaving brengt ook de verkeerslichtenregeling in kaart. Van elk kruispunt dat uitgerust is met verkeerslichten wordt een grondplan getekend. Bij een aanrijding wordt deze schets, op schaal, ondermeer naar het parket verzonden.

Tenslotte groepeerde de **cluster gespecialiseerd verkeerstoezicht** een aantal secties die specifieke vormen van verkeerstoezicht uitoefenen. De sectie projectwerking werkt projectmatig aan bepaalde beleidsdomeinen. Binnen het beleidsdomein handhaving, zijn dat bijvoorbeeld projecten met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol of specifiek met betrekking tot opgevoerde bromfietsen of taxivervoer, ...

De sectie parkeertoezicht spitst zich, via dagelijks regulier toezicht en op projectmatige basis, toe op die locaties waar de parkeerdruk en dus het foutparkeren het grootst zijn. Hierbij wordt een bepaalde buurt of wijk gedurende een langere periode onder verhoogd parkeertoezicht geplaatst. Bijzondere aandacht gaat uit naar inbreuken die hinderlijk en gevaarlijk zijn voor zwakke weggebruikers en inbreuken die een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer verhinderen.

De sectie snelheidstoezicht staat in voor de handhaving op het gebied van snelheid. Dit toezicht wordt enerzijds uitgevoerd met onbemande snelheidscamera's en anderzijds met bemande flitswagens. Het preventieve luik op het gebied van snelheidshandhaving wordt gerealiseerd met preventieve radars en signalisatieaanhangwagens.

Engagementen

De verkeerspolitie staat concreet in voor verkeershandhaving en verkeerseducatie. De verkeershandhaving wordt consequent afgestemd op het STOP-principe, waarin de veiligheid van de zwakke weggebruiker de norm is. Dit leidt dan bijvoorbeeld tot bijzondere inzet voor het opsporen en vaststellen van verkeersovertredingen waarbij voetgangers of fietsers in gevaar worden gebracht (hinderlijk parkeren, inname van het openbaar domein zonder toestemming of zonder correcte werfsignalisatie, ...).

Op vlak van verkeerseducatie vormt de verkeerspolitie een belangrijke initiatiefnemer en partner voor de verscheidene betrokken instanties. De verkeerspolitie organiseert bijvoorbeeld vaardigheidskursussen voor bestuurders van auto's of motorfietsen. In samenwerking met scholen en stedelijke bedrijfseenheden, wordt een uitgebreid aanbod voorzien aan voorlichtingstrajecten.

Met haar adviserende rol werkt de verkeerspolitie ook mee op het terrein van infrastructuur. Door de samenwerking met de bedrijfseenheid stadsontwikkeling, in de procedure voor openbaar domeinprojecten, zorgt zij in dit kader mee voor veilige en STOP-conforme ontwerpen van verkeersinfrastructuren en andere ingrepen op het openbaar domein.

Tenslotte speelt de verkeerspolitie onder andere met haar campagnes in op het terrein van de betrokkenheid. Maar ook op de straat zelf speelt zij deze rol, want in het dagelijks contact met de verkeersdeelnemer, appelleert de verkeerspolitie aan het bewustzijn van de gevolgen van onveilig gedrag in het verkeer.

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 dient gegarandeerd van in de voorontwerpfase van infrastructurele projecten en projecten op het openbaar domein, werd de opdrachtgever voor de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid ondergebracht binnen deze bedrijfseenheid.

Dienst mobiliteit

Opdracht

Mobiliteit stelt mensen in staat om op een kwaliteitsvolle wijze hun sociale, economische, culturele en recreatieve activiteiten uit te oefenen. Duurzame mobiliteit is zo georganiseerd dat ze de mogelijkheden in het algemeen (duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid, ...) en de mogelijkheden in het bijzonder van huidige en toekomstige generaties niet hypothekeert.

Organisatie

De dienst mobiliteit steunt op drie pijlers. De eerste pijler richt zich voornamelijk op de (thematische) beleidsvoorbereiding. Het is logisch dat daardoor de andere werkingsgebieden binnen de dienst worden beïnvloed. De tweede pijler begeleidt en adviseert over stadsontwikkelingsprojecten met ruimtelijke impact. De derde pijler bestaat uit de klantverantwoordelijken voor de districten. Zij adviseren en begeleiden de inrichting van publieke ruimten (samenwerking met openbaar domein), behandelen meldingen, vragen en klachten uit de districten en zijn verantwoordelijk voor het administratief vertalen van het mobiliteitsbeleid in aanvullende verkeersreglementen.

De verkeerstechnische dienst legt zich toe op het aanbrengen van de verkeerssignalisatie (borden, belijning) en de verkeerslichten.

De dienst mobiliteit biedt ook deskundige ondersteuning bij het verkeersveiligheidsbeleid, waarvan education, engineering, enforcement de rugengraat vormen. Door de opmaak van de sensibiliseringsnota wordt duidelijk welke acties op welk moment het meest effectief zullen zijn zowel op het gebied van duurzame mobiliteit als op het gebied van verkeersveiligheid.

Zowel bij projecten op het niveau van de heraanleg van een straat of een plein als bij stadsontwikkelingsprojecten is een nauwe samenwerking nodig met de dienst openbaar domein. Daarbij is het van belang dat veiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid maximaal geïntegreerd worden in het ontwerp en de uitvoering van de plannen. De voorstellen in ondermeer de wijkcirculatieplannen die leiden tot infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen dragen eveneens bij tot verkeersveiligheid of kunnen, in laatste instantie, verkeersveilig gedrag afdwingen (enforcement).

Engagementen

De dienst mobiliteit heeft een belangrijke inbreng bij de voorbereiding van de realisatie van de engagementen van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid. We denken dan bijvoorbeeld aan de programma's voor het wegwerken van zwarte punten, de afbakening en inrichting van zones 30, de herinrichting van schoolomgevingen, de implementatie van verkeersbegeleidende ingrepen (VBI's) en de uitbouw van een fietsroutenetwerk.

Dienst openbaar domein

Opdracht

De dienst openbaar domein zorgt voor planning, ontwerp, onderhoud, aanleg en heraanleg van straten en pleinen. Bovendien zorgt deze dienst voor het straatmeubilair, de openbare verlichting, groenaanleg en speel- en sportpleintjes.

Organisatie

De dienst openbaar domein van de bedrijfseenheid stadsontwikkeling bestaat uit twee pijlers: 'ontwerp en uitvoering' en 'beheer en onderhoud'. De meeste medewerkers worden vast toegewezen aan de districten, om de voeling met het gebied te vergroten en de terreinkennis te verbeteren. Een aantal specialistenteams werkt gecentraliseerd rond thema's zoals water, verlichting, groen, straatmeubilair, sport en spel en nieuw openbaar domein.

De pijler 'ontwerp en uitvoering' staat in voor de vormgeving van de publieke ruimte. Alles begint natuurlijk op de tekentafel van de ontwerpers. Programmaleiders plannen en coördineren vervolgens de uitvoering van de verschillende ontwerpen en projecten. En de projecten worden op hun beurt gecoördineerd door projectleiders. Voor de uitvoering van grote projecten wordt gewerkt met externen, maar deze werkwijze garandeert de kwaliteit en coördinatie van de werken. In hun ontwerp en keuze van materialen moeten de ontwerpers en projectleiders rekening houden met de ruimtelijke context, maar ook met het beheer en onderhoud tijdens de komende jaren.





In het belang van de voortgang van alle acties over meerdere jaren, worden alle programma's nominatief opgenomen in de meerjarenplanning van de stad. Dit garandeert naast opvolging binnen de stad ook geregelde afstemming met de districten, hogere overheden en externe partners.

Binnen de pijler 'beheer en onderhoud' staan de technische diensten in voor het beheer en onderhoud van straten en pleinen. Bij deze diensten werken ingenieurs en toezichters, die instaan voor kleinere maar dringende ingrepen aan het openbaar domein, zoals het opvullen van weginzakkingen. Slijtage of schade aan het openbaar domein kan gevaarlijke verkeerssituaties veroorzaken. Om snel en doeltreffend te kunnen ingrijpen, zijn de werkplaatsen van de technische diensten verspreid over de stad, en wordt gebiedsgericht gewerkt in clusters: Noord (districten Berendrecht, Zandvliet, Ekeren, Merksem en Deurne), Midden (district Antwerpen) en Zuid (districten Hoboken, Wilrijk, Berchem en Borgerhout).

Engagementen

Een van de topprioriteiten die op de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid werden vastgelegd, was de leesbaarheid van het openbaar domein. Hierin neemt de dienst openbaar domein een belangrijke rol op. Met een kwalitatieve inrichting en een goed beheer en onderhoud van het openbaar domein, creëert openbaar domein duidelijke en veilige verkeerssituaties. Voorbeelden hiervan zijn duidelijk ingerichte Zones 30, obstakelvrije en voldoende ruime voet- en fietspaden en veilige oversteekplaatsen.

Openbaar domein heeft ook een cruciale rol in de aanpak van gevaarlijke en zwarte punten op districts- en op gewestwegen. Bij de inrichting van het openbaar domein wordt rekening gehouden met de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor automobilisten.

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. Zowel actieve stad als samen leven werken hiertoe nauw samen met de verkeerspolitie, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de provinciale diensten voor verkeersveiligheid en de betrokken scholen zelf.

Actieve stad

Opdracht

De bedrijfseenheid actieve stad werkt rond alles wat met ‘leren’ te maken heeft. Voor verkeersveiligheid is voornamelijk de afdeling algemeen onderwijsbeleid (AOB) actief. In overleg met het stadsbestuur en onderwijspartners stippelt AOB sinds 2003 een netoverschrijdend onderwijsbeleid uit. AOB ondersteunt de Antwerpse scholen onder andere op het vlak van verkeersveiligheid. De medewerkers bieden ondersteuning bij het uitdenken van verkeersveilige schoolomgevingen en bieden educatief materiaal aan om kinderen te leren zich veilig in het verkeer te bewegen.

Organisatie

Schoolbesturen kunnen een gevaarlijke oversteek of een andere onveilige verkeerssituatie in de buurt van de school signaleren via het meldpunt verkeersveilige schoolomgeving. De medewerkers van de afdeling algemeen onderwijsbeleid bezoeken de school en bekijken de situatie. Indien er ingrepen nodig zijn, gaat AOB na welke instanties betrokken moeten worden. AOB volgt het dossier op en houdt de school op de hoogte van de vorderingen.

Engagementen

In ruil voor de ondersteuning door het algemeen onderwijsbeleid, worden de scholen aangemoedigd om ook zelf actie te ondernemen. Deze actie kan verschillende vormen aannemen: projectdagen of -weken verkeer, sensibilisering van leerlingen en ouders, een werkgroep verkeer, ...

De dienst AOB kan de leerkrachten bij deze acties ondersteunen met een ruim assortiment educatief materiaal om de verkeerslessen in te vullen en interactiever te maken met spellen of praktijklessen.



Samen Leven

Opdracht

Samen leven organiseert eigen initiatieven en werkt daarvoor samen met de verschillende diensten op het vlak van veiligheid en leefbaarheid in alle wijken van de stad.

Organisatie

Twee belangrijke doorlopende activiteiten van de bedrijfseenheidsamen leven, zijn de coördinatie van 'School aan de beurt' en buurttoezicht. 'School aan de beurt' is een samenwerkingsverband tussen Antwerpse scholen en verschillende stedelijke diensten en andere partners. Samen werken zij aan aangename, veilige schoolomgevingen.

Buurttoezicht is onder andere belangrijk in het kader van een obstakelvrij en comfortabel openbaar domein voor voetgangers en fietsers.

Engagementen

Met 'School aan de beurt' worden schoolomgevingen in kaart gebracht rond thema's gezellig, hersteld, proper, sociaalvaardig en veilig.

Alle scholenclusters worden onderzocht aan de hand van een checklist rond bijzondere aandachtspunten en thema's. Hierbij horen ook aandachtspunten rond verkeersveiligheid. Aan de hand van de checklist wordt een situatie in kaart gebracht en kunnen er gerichte acties worden ondernomen. Voor de realisatie van deze acties rekent School aan de beurt op verschillende partners.

Ook de medewerkers van samenleven/toezicht gaan op stap met een checklist. Zij controleren onder andere op hinderlijke situaties op het openbaar domein, zoals hinder als gevolg van werven, en kunnen optreden met Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS- boetes).

2. Ondersteunende interne partners

Bedrijfseenheden patrimoniumonderhoud, stads- en buurtonderhoud en gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen

Stads- en buurtonderhoud/stadsreiniging

Opdracht

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- en ijzelvrij houden van voet- en fietspaden.

Organisatie

Bij stads- en buurtonderhoud is voornamelijk de afdeling stadsreiniging betrokken bij verkeersveiligheid. Om kort op de bal te kunnen spelen bij interventies, is de afdeling - net zoals de dienst beheer en onderhoud van openbaar domein - opgedeeld in 3 sectoren: Noord, Midden en Zuid.

Engagementen

Op het vlak van verkeersveiligheid spitst de inbreng van stads- en buurtonderhoud zich toe op een goed onderhoud van de publieke ruimte. Een optimale stadsbrede organisatie en een efficiënte aanpak op maat van de buurt vormen de beste garantie voor een blijvende kwaliteit van het straatbeeld. Daarom zorgt de veegdienst voor nette straten en voor het sneeuw- en ijsvrij maken van de wegen. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar het vegen van de fietspaden. Daarvoor heeft de dienst geïnvesteerd in bijkomende veegwagens.

Binnen de samenwerking met de Vlaamse overheid, zorgt stads- en buurtonderhoud tevens voor het sneeuw- en ijzelvrij houden van de gewestwegen. De stad kiest ervoor om ook hierin zelf te investeren, vanwege het belang van veiligheid op deze vaak drukkeren wegen.

Patrimoniumonderhoud/voertuigencentrum

Opdracht

Patrimoniumonderhoud ondersteunt de logistieke behoeften van alle stedelijke bedrijfseenheden. De bedrijfseenheid stelt hiertoe een geschikt en hedendaags patrimonium en voertuigenpark ter beschikking aan de stad en verzorgt de logistieke ondersteuning van evenementen. Zo draagt patrimoniumonderhoud bij aan een leefbare en bruisende stad, én aan verkeersveiligheid.

Organisatie

Patrimoniumonderhoud zorgt onder meer voor onderhoud van stadsvoertuigen en voor logistieke steun bij evenementen. Bij de stadsvoertuigen die de bedrijfseenheid patrimoniumonderhoud beheert, zijn er 350 vrachtwagens.

Engagementen

Op het vlak van het verkeersveiligheid vervult de stad een voorbeeldfunctie. Het voertuigencentrum heeft verschillende maatregelen genomen om haar vrachtwagens en vuilniswagens veiliger te maken voor zwakke weggebruikers. Zo zijn er de dodehoekspiegels, camera's en bestickering van zware stadsvoertuigen en de afstelplaatsen voor dodehoekspiegels, waar binnenkort ook privé-bestuurders terecht kunnen.

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

Opdracht

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) ondersteunt 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.

Organisatie

Het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen werd in 2002 opgericht door het stadsbestuur om een coherent parkeerbeleid uit te voeren.

Naast het parkeerbeleid en het beheer van de parkeerautomaten, besteedt het parkeerbedrijf veel aandacht aan een klantgerichte werking en aan de planning van bijkomende parkeergelegenheden. Laatstgenoemde categorie beperkt zich niet tot het inplanten van nieuwe parkeergarages, maar omvat ook bijkomende park and ride-zone (P&R) en fietsenstallingen.

Engagementen

Het parkeerbedrijf gaat uit van het STOP-principe. Dit impliceert dat onnodig autogebruik wordt vermeden, terwijl automobilisten anderzijds de mogelijkheid krijgen om hun wagen op een aanvaardbare afstand van hun bestemming achter te laten. Daarnaast besteedt GAPA ook veel aandacht aan het fietsparkeren en parkeren ter hoogte van knooppunten met het openbaar vervoer.

3. Externe partners

De Lijn, het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, het parket ... en vele anderen

De Lijn

Opdracht

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.

Organisatie

Openbaarvervoersmaatschappij De Lijn is opgericht om het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer te verzekeren. Ze doet dit op basis van de decreten Basismobiliteit en Netmanagement. Op die manier probeert De Lijn op socio-economisch verantwoorde wijze te voldoen aan de evoluerende mobiliteitsbehoefte.

De Lijn is decentraal georganiseerd. In elke Vlaamse provincie zorgt een provinciale dienst of entiteit voor de dagelijkse dienstverlening en het contact met de reizigers.

Engagementen

De Lijn zorgt in de eerste plaats voor reizigersvervoer, maar integreert ook verkeersveiligheids- en de verkeersleefbaarheidsaspecten in haar openbaarvervoerbeleid. Het algemene beleid op het gebied van verkeersveiligheid en klantvriendelijkheid maakt deel uit van de opleidingen voor het personeel.

Met het oog op de verkeersveiligheid besteedt De Lijn in Antwerpen extra aandacht aan evenementen- en laatavondvervoer. Zo heeft De Lijn Antwerpen sinds 2008 een mobiliteitsplanning uitgewerkt voor het Sportpaleis waarbij de kostprijs voor het openbaar vervoer inbegrepen is in de prijs van het toegangsticket. De Lijn zorgt voor de nodige bijkomende bussen en trams na afloop van het evenement.

Ook het aanbod op de uitgaansavonden is uitgebreid onder het motto *“Langer plezier in ‘t Stad’*. Op vrijdag en zaterdag rijden de trams en de bussen in Antwerpen tot laat op de avond, waardoor dat aanbod naadloos aansluit op de nachtbussen.

Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer

Opdracht

Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer staat in voor de aanleg, het onderhoud en het optimaliseren van de 5 000 km gewestwegen en 900 km autosnelwegen in Vlaanderen. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid staan daarbij steeds centraal.

Organisatie

Het Agentschap Wegen en Verkeer is een onderdeel van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid.

Het Agentschap is opgedeeld in drie centrale afdelingen, die werken rond planning en coördinatie, verkeerskunde en wegenbouwkunde, en zeven territoriale afdelingen. Er is een territoriale afdeling Wegen en Verkeer per provincie. Verder zijn er twee afdelingen Elektriciteit en Mechanica in Antwerpen en Gent.

Het Agentschap is bevoegd voor het beheren, onderhouden en optimaliseren van het toevertrouwde wegenpatrimonium:

- het organiseren van het verkeer
- het verstrekken van informatie en het verzekeren van communicatie
- het opstellen van evenwichtige en objectieve programma's
- het mee vorm geven aan het beleid.

Engagementen

Met haar specifieke bevoegdheden, vormt het Agentschap Wegen en Verkeer een belangrijke speler voor verkeersveiligheid in Antwerpen, maar ook in andere steden en gemeenten. Van belang hierbij zijn de verscheidene overlegstructuren die binnen het agentschap werden opgezet:

- een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) in elke stad of gemeente waarmee een mobiliteitsconvenant is afgesloten, dus ook de stad Antwerpen.
- een provinciale auditcommissie (PAC) en een openbaar vervoerscommissie (OVC) in elke provincie
- een begeleidende Taskforce mobiliteitsconvenants (Taskforce) op Vlaams niveau
- een provinciale commissie voor verkeersveiligheid (PCV) en de adviesgroep voor verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen (AVVG) die georganiseerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer als wegbeheerder van het Vlaamse gewestwegennet.



Parket

Opdracht

De taken en opdrachten van het parket 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 het parket de behandeling en vervolging van verkeersovertredingen.

Zowel in het nationaal veiligheidsplan 2008- 2011 als het zonaal veiligheidsplan 2009-2012 wordt verkeersonveiligheid als prioritair te beschouwd. De focus ligt daarbij op snelheid, alcohol en drugs, roodlichtrijden, onaangepast rijgedrag, veiligheidsrisico's van vrachtvervoer en recidive. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de optimalisering van de werkrelatie en de coördinatie tussen het optreden van het openbaar ministerie en de politie.

Organisatie

De magistraten die verbonden zijn aan een parket of aan een auditoraat vormen het Openbaar Ministerie. Aan de top van het Openbaar Ministerie staat de minister van Justitie. De werking van het parket wordt georganiseerd volgens de arrondissementen – voor de stad Antwerpen is dat het Gerechtelijk Arrondissement Antwerpen.

Het parket stelt voor minder zware verkeersovertredingen – waarbij het rijbewijs niet onmiddellijk wordt ingetrokken – een minnelijke schikking voor. Overtreders die betrapt worden op ernstig onaangepast rijgedrag, zoals te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs, het rood licht negeren, ... verliezen meteen hun rijbewijs en worden steeds gedagvaard voor de politierechtbank. Ook overtreders die in herhaling vallen of rijden terwijl het rijbewijs werd ingetrokken, dienen voor de politierechtbank te verschijnen.

Engagementen

Er is maandelijks overleg met de politiezone Antwerpen om het beleid éénvormig af te stemmen.

Bij verkeersongevallen waarbij een deskundige wordt aangesteld, wordt het deskundigenverslag systematisch overgemaakt aan de politiedienst die ter plaatse was en dus het PV opstelde. Dit kan bijdragen tot meer deskundigheid bij de politiediensten en kan eventueel aanwijzingen opleveren dat de infrastructuur moet aangepast worden.

Zowel de lokale en federale politie, als De Lijn, brengen aan de bevoegde instanties (het bestuur – wegbeheerder geweest) voorstellen aan tot infrastructurele aanpassingen. Het parket verleent op verzoek van een van de partners advies bij ontwerpen van infrastructurele ingrepen of bij het plaatsen en aanwenden van technische hulpmiddelen, zoals flitspalen.

De educatieve inspanningen die de politiediensten met andere partners op zich nemen, worden ondersteund door het parket. Wanneer een overtreder bijvoorbeeld als alternatieve straf dient deel te nemen aan bromfietsklassen, zal het parket sanctionerend optreden indien de overtreder de ‘alternatieve straf’ niet naar behoren uitvoert.

Het parket levert onder andere ook inspanningen op vlak van slachtofferhulp. Bij verkeersongevallen met dodelijke afloop wordt slachtofferonthaal ingeschakeld. Zij ontvangen onmiddellijk een kopie van het dossier en nemen contact op met de nabestaanden van het slachtoffer.

... en vele andere

Er zijn talrijke overheden, overheidsdiensten- en instellingen, verenigingen en andere partners uit het middenveld die zich inzetten voor verkeersveiligheid. In principe zijn het er te veel om op te noemen. Vertrekkende vanuit de Antwerpse situatie, worden hieronder toch een aantal 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, onder andere met de Verkeerstuin Rivierenhof. Verscheidene initiatieven in de Antwerpse buurgemeenten dragen bij tot een grotere verkeersveiligheid in de stad.

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

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 tenslotte zijn er heel wat verenigingen die zich dagelijks inzetten voor verkeersveiligheid van verscheidene doelgroepen. Zo ijveren de vzw's Ouders van verongelukte kinderen en ZEBRA voor de verkeersveiligheid van de allermakkelijkste verkeersdeelnemers. ZEBRA zet in het bijzonder in voor slachtofferhulp aan kinderen.

De vzw Welzijn Antwerpse Gehandicapten, is een gesprekspartner in het veilig maken van verkeersinfrastructuur voor personen met een handicap.

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





Colofon

Redactie: Alix Lorquet, Ronald van Remmen, Sandy Ceulemans, verkeerspolitie, Dominique Langenus, Jan Arts.

Met medewerking van de cel omgevingsinformatie, de studiedienst stadsobservatie, de dienst mobiliteit en verkeer en de andere betrokken diensten.

Ontwerp en foto's: grafisch centrum stad Antwerpen.

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

Wettelijk depotnummer: D/2010/0306/176

© copyright

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



STAD ANTWERPEN



Politie

Lokale Politie Antwerpen