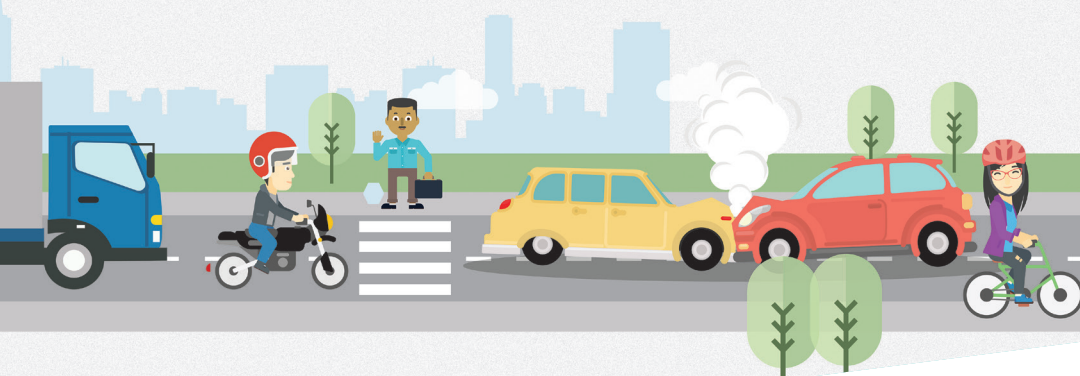


## Verkeersveiligheid

Jaarlijks publiceert het Departement Mobiliteit en Openbare Werken haar cijfer rapport over de evoluties in verkeersveiligheid. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde reikt deze maand haar Verkeersveiligheidsprijs uit. De zachte weggebruiker speelt in beide een belangrijke rol.



DEPARTEMENT MOW

In het jaarlijkse rapport verkeersveiligheid analyseert het Departement MOW evoluties in ongevallen en slachtoffers op Vlaamse wegen. Pascal Lammar, beleidsmedewerker verkeersveiligheid, licht toe.

## ‘Zachte weggebruiker verdient komende jaren extra aandacht’

interview

### Welke trends merk je bij zachte weggebruikers?

“Het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers stagneert sinds 2010, maar het aantal fietsslachtoffers is sindsdien gestegen. Samengevat is het zo dat het aandeel fietsers in het totaal aantal doden, zwaargewonden en verkeersslachtoffers in 2019 gestegen is naar (bijna) 1 op 3. Bij de voetgangers merken we wel een daling in het aantal doden en zwaargewonden, maar minder snel dan de globale daling. Het aantal lichtgewonden blijft bovendien status quo. Die combinatie van evoluties maakt dat we ook bij de voetgangers een stijgend aandeel zien. Je kan dus besluiten dat de zachte weggebruikers bijzondere beleidsmatige aandacht verdienen. Specifiek voor voetgangers is oversteken een aandachtspunt. Meer dan 6 op 10 van de slachtoffers bij de voetgangers is aan het oversteken bij de aanrijding. We zien in 2019 ook een duidelijke piek in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de donkere avondspits in de late herfst en de vroege winter. Meer dan 1 op 4 voetgangersslachtoffers en 1 op 2 voetgangersdoden valt in 2019 bij dageraad-schemering of nacht. Zichtbaarheid en gezien worden blijft een belangrijk aandachtspunt voor voetgangers.”

### Welke evoluties zijn er bij de nieuwere vervoersmiddelen?

“Het aandeel elektrische fietsers neemt verder toe bij de fietsslachtoffers. In 2019 maken elektrische fietsen bijna 1 op 5 van het totaal aantal fietsslachtoffers uit en zelfs ongeveer 1 op 3 van de fietsdoden. De elektrische fiets is vooral populair bij de oudere leeftijdscategorieën, toch valt het op dat ook jongeren steeds vaker slachtoffer worden op een elektrische fiets. Het aandeel speed pedelecs bij de fietsslachtoffers is met 2,2% nog relatief beperkt, evenals met 1,4% bij de fietsdoden, maar wel stijgend. Het aantal ongevallen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen stijgt, maar blijft toch nog eerder beperkt. Niettemin was er in 2019 in Vlaanderen voor het eerst een verkeersdode met een elektrische step te betreuren.”

### Hoe zit het met de langer mobiel blijvende senioren?

“We zien een oververtegenwoordiging van de senioren bij de verkeersdoden. Meer dan de helft van het aantal verkeersdoden bij de actieve weggebruikers (zowel bij fietsers als voetgangers) is een 65+. Gezien de stijgende bevolkingsprognose in deze leeftijdsgroep, zal voor hen extra aandacht nodig zijn in het verkeersveiligheidsbeleid.”



JERRY DE BRIE

Pascal Lammar, beleidsmedewerker verkeersveiligheid bij het Departement MOW: “Het is aan alle betrokkenen en wegbeheerders om de middelen uit het relanceplan optimaal te benutten.”

### Wat zeggen de voorlopige ongevallengegevens voor 2020?

“2020 was een abnormaal jaar door de coronapandemie. Daar moeten we rekening mee houden. Hoewel het aantal ongevallen globaal met bijna 20% is gedaald in 2020, blijft het aantal verkeersdoden bij de fietsers hoog en zien we een beperktere daling van de fietsongevallen. Bij de ongevallen met voetgangers is de daling sterker. Het aandeel elektrische fietsen bij de fietsslachtoffers zien we verder toenemen.”

### Hoe kunnen we de verkeersveiligheid verhogen?

“Het is duidelijk dat we bij de actualisering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan volop de aandacht moeten richten op de veiligheid van de zachte weggebruiker. In het kader van het relanceplan worden al heel wat middelen uitgetrokken: via subsidies voor veiligere schoolomgevingen en schoolroutes, extra investeringen in fietsinfrastructuur, het oplossen van gevaarlijke punten, de conflictvrije lichtenregelingen, ... Het is aan alle betrokkenen en wegbeheerders om die middelen op het terrein ook optimaal te benutten, zodat de actieve weggebruiker zich veilig kan verplaatsen.”

## Kindvriendelijke schoolomgeving in Wachtebeke

De omgeving rond de Langeledeschool in Wachtebeke is getransformeerd tot een verkeersveilige ruimte die uitnodigt tot duurzame verplaatsingen.

De Langeledeschool in Wachtebeke ligt in een landelijke omgeving met veel groen en water. Ondanks de rustige ligging leidden de piekuren aan de school in het verleden vaak tot drukke en onveilige situaties. De publieke ruimte aan de schoolpoort was vooral gericht op bereikbaarheid met de auto en parkeergelegenheid. Dat moest veranderen, vond de school.

### LaMA: co-creatie samen met burgers

Leerlingen, (groot-)ouders, het buurtcomité en het schoolteam gingen daarom aan de slag met de LaMA-methodiek, een speelse methode om samen met burgers op zoek te gaan naar creatieve mobiliteitsoplossingen. Het uitgangspunt van de ideeën was de visie Schoolomgeving 2.0 van het Octopusplan: een kindvriendelijke schoolomgeving met aandacht voor groen, beweging, ontmoeting en duurzame mobiliteit.



Tegenover de school maakte een groot stuk van de parking plaats voor een ontmoetingsruimte waar ouders en burens een ontmoetingsplek bouwden.

MACHTELD BATS

De nieuwe schoolomgeving moest te voet gaan en fietsen stimuleren. Om dat waar te maken, werd de infrastructuur aangepast. Er kwamen bloembakken tegen foutparkeren, een fietsstraat, een fietsstalling voor ouders en een breed, kleurrijk zebraapad. Ouders en burens hebben er samen een ontmoetingsplek in de vorm van een boot gebouwd, een verwijzing naar de historie van het Langeledekanaal. Ook de gemeente deed een inspanning en plaatste avontuurlijke speeltuigen waar kinderen van de school en uit de buurt kunnen spelen en bewegen.

### Meerwaarde voor de hele buurt

In de nieuwe schoolomgeving staan spelen, keuvelen, picknicken en genieten van de rust en de natuur centraal. Deze plek is niet alleen een meerwaarde voor de school, maar ook voor de buurtbewoners, fietsers en wandelaars. Het project en de co-creatiesessies werden begeleid door de Voetgangsbeweging (Octopusplan) in samenwerking met de gemeente Wachtebeke. De Provincie Oost-Vlaanderen steunt het project.

Meer info: [www.voetgangsbeweging.be](http://www.voetgangsbeweging.be).

## Allemaal VIB in Brasschaat

De gemeente Brasschaat sloeg samen met de politie de handen in elkaar om verkeersveiligheid op een originele manier onder de aandacht te brengen. Het resultaat daarvan is een unieke campagne.

**“Ik laat me met de fiets escorteren, dan moet papa niet dubbel parkeren.”**  
(Marie, 9 jaar)

**“Juist parkeren is iets wat wij op school al leren.”** (Lente, 6 jaar)

**“Mama wordt op een ontbijt getrakteerd, als ze mijn vriendjes niet blokkeert.”**  
(Noah & Oliver, 5 en 6)

Met deze campagneslogans pakken drie Brasschaatse schoolkinderen het hinderlijk parkeren aan schoolomgevingen aan. Asociaal parkeergedrag is in de gemeente immers een van de meest voorkomende mobiliteitsknelpunten waarover de gemeente meldingen krijgt. Met 'Allemaal VIB' willen de gemeente

en de politie de overtreders zelf wijzen op hun verantwoordelijkheden.

### Very important en verkeersveilig

VIB staat voor 'Very Important Brasschatenaar' en 'Verkeersveilig In Brasschaat'. 'Allemaal VIB' is een label voor alle acties rond verkeersveiligheid die Brasschaat deze legislatuur zal uitrollen. In nauwe samenwerking met een communicatiebureau heeft de gemeente een communicatieplan opgesteld voor de komende vier jaar. Alle gemeentelijke diensten gebruiken VIB als kapstok voor hun acties. Er zijn vier hoofdthema's: parkeren, veilig naar school, alcohol en drugs in het verkeer, en duurzame mobiliteit. Daarnaast zet de gemeente via workshops met burgers ook in op burgerparticipatie. Die interactieve samenwerking doet de Brasschatenaar verder kijken dan de veiligheid in eigen straat.

### Werken aan gedragsverandering

Elke campagne tot gedragsverandering heeft tijd nodig en VIB staat nog in de kinderschoenen. Toch is de interne samenwerking in Brasschaat al verbeterd door samen acties uit te werken. Na zes maanden werd de verkeersveiligheidsmaatregelen aan een van de schoolomgevingen geëvalueerd. De snelheid was beduidend verlaagd, en het aandeel fietsverkeer sterk gestegen. Alles wordt via de 'Allemaal VIB' Facebookpagina gecommuniceerd. Bij elke actie neemt het aantal volgers toe, zo bereikt de campagne steeds meer Brasschatenaars. Mobiliteitsworkshops zorgen voor meer draagvlak en minder klachten. Er komen nagenoeg geen negatieve reacties op de campagnes. Meer nog: bewoners vragen zelf campagnemateriaal om VIB mee uit te dragen.

Meer info: [www.brasschaat.be/allemaal-vib](http://www.brasschaat.be/allemaal-vib).





# Flexibele en datagestuurde sensibilisering en handhaving in Gent



FIETSBUIT

## De Gentse politie heeft haar sensibiliserings- en handhavingbeleid afgestemd op een snel veranderde mobiliteitssituatie in de binnenstad.

Door de invoering van het nieuwe circulatieplan in Gent werd er op korte tijd veel meer gefietst en kwamen er tegelijkertijd meer voortbewegingstoestellen in het straatbeeld, zoals de elektrische step. Die nieuwe mobiliteitscontext dwong de lokale politie om haar rol in handhaving en sensibilisering opnieuw te evalueren. Politiezone Gent stapte daarom over van haar traditionele manier van handhaven op vast omlijnde aandachtspunten naar een flexibeler, datagestueerd model met meer wisselwerking. Om dat te realiseren, werd het project 'Samenleven in het verkeer' gelanceerd.

### Data verzamelen en analyseren

De eerste stap was het verzamelen van betrouwbare data. Naar analogie met het systeem van Politiezone Antwerpen zette Politiezone Gent een coderingssysteem op om de dominante ongevalsoorzaken bij fietsers statistisch te analyseren. Zo bleek dat openzwaaiende portieren van geparkeerde wagens en het fietsen in twee richtingen op het fietspad (al dan niet toegelaten) belangrijke ongevalsoorzaken zijn bij fietsers in een stedelijke omgeving. Data leggen niet alleen de pijnpunten bloot, maar laten ook toe om het gevoel van verkeersonveiligheid te objectiveren. Naast datawerving en -analyse werd klachtenopvolging een belangrijke barometer om conflictfactoren op te sporen. Om daarin nog meer inzicht te krijgen,

nam de Gentse politie deel aan focusgesprekken met verschillende weggebruikers. Het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent had deze gesprekken georganiseerd ter voorbereiding van een hoffelijkheidscampagne en stelde na afloop de conclusies ter beschikking met daarin de ergernissen en pijnpunten van de verschillende doelgroepen. Zo gaf vrijwilligersorganisatie XIU input rond zichtbaarheid. Tot slot droeg de Universiteit van Gent een steentje bij met academisch onderzoek via verschillende masterproeven. Onder meer over de impact van de superflitspaal en risicoperceptie van fietsen onder invloed van alcohol bij jongeren.

### Verkeerscoach om gedrag te sturen

Door continue dataverzameling kan Politiezone Gent blijven inspelen op een steeds veranderende situatie. Het zet daarvoor in op een evenwichtige combinatie van gerichte handhaving, sensibilisering en communicatie. De Gentse politie is opvallender aanwezig en aanspreekbaar zodat ze niet alleen als handhaver, maar ook als verkeerscoach optreedt en zo het gedrag kan helpen sturen. Dankzij de datagegevens is het ook gemakkelijker om gerichte handhaving te doen na analyse van de ongevalsoorzaken. In de toekomst wil Politiezone Gent nog nieuwe kanalen inschakelen om gericht naar bepaalde doelgroepen te communiceren.

## Jaarrapport verkeersveiligheidscijfers Nu ook als visuele samenvatting

Jaarlijks maakt het Departement MOW een analyse van de cijfers over de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Vanaf nu is er ook een visuele samenvatting.

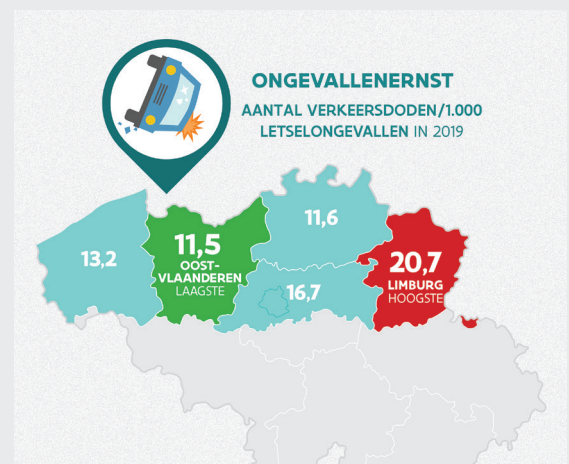
Elk jaar stelt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een rapport op over de evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers in Vlaanderen. Voor deze analyse maakt Vlaanderen gebruik van de data van de Federale Overheidsdienst Economie – Statbel.

De statistieken en analyses bevatten deze informatie:

- **Algemene evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers.** Hier wordt ook de voortgang gemonitord van de streefcijfers in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.
- **Analyse op basis van het tijdstip:** verdeling volgens maanden, jaar, de periode van de week, uren van de dag en weersgesteldheid.
- **Analyse op basis van de locatie:** verdeling volgens de Vlaamse provincies, wegtype, binnen of buiten de bebouwde kom, volgens het snelheidsregime en op kruispunten, rotondes of doorlopende weggedeeltes.
- **Kenmerken van de verkeersslachtoffers:** de leeftijd, het geslacht en de verplaatsingswijze.
- **Kenmerken van de ongevallen:** het conflict- en aanrijdingstype. Hierin komt ook het rijden onder invloed van alcohol aan bod.
- **Een kort overzicht van een aantal externe factoren die de verkeersongevallencijfers kaderen.** Denk dan aan demografische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen.

### Toegankelijk document voor een breed publiek

Al deze analyses, evoluties en inzichten worden elk jaar gebundeld in een lijvig rapport dat ook op het net wordt gedeeld. Om deze cijfers toegankelijker te maken voor een breed publiek is er sinds dit jaar een visuele samenvatting van elk rapport. Zo kan je in één oogopslag zien welke gegevens voor jou interessant zijn. Ga dus zeker een kijkje nemen op [www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidscijfers/](http://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidscijfers/). De cijfers van 2018 en 2019 zijn al visueel vormgegeven. Zodra de definitieve cijfers van 2020 beschikbaar zijn, volgen die ook.



## Vlaanderen rolt intelligente verkeerslichten uit en vraagt jouw input

Het Mobilidata-programma wil meer slimme technologie in het verkeer brengen, zodat onze verplaatsingen veiliger, vlotter en milieuvriendelijker worden. Een belangrijk aspect daarbij is de uitrol van intelligente verkeerslichten in Vlaanderen. Intelligente verkeerslichten kunnen het verkeer beter sturen omdat weggebruikers hun locatie met hen delen. Zo kunnen ze bepaalde groepen weggebruikers sneller groen licht geven, zoals hulpdiensten die onderweg zijn naar een incident, openbaar vervoer, goederen-transport in logistieke zones of fietsers en voetgangers bij regenweer.

Denk je graag mee na over de locaties waar we de eerste reeksen intelligente verkeerslichten kunnen omvormen? Steden, gemeenten, hulpdiensten of weggebruikers die hier aan willen meewerken, kunnen daarvoor een mail sturen naar [mobilidata@imec.be](mailto:mobilidata@imec.be).



HENRY DE BRIE

### Oprachtcentrales

Heel wat verkeerslichten worden door de Vlaamse overheid beheerd, maar er zijn er ook in het beheer van steden en gemeenten. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft daarom de contracten om de intelligente verkeerslichten te realiseren als opdrachtcentrales in de markt gezet. Zo kunnen ook steden en gemeenten hun verkeerslichten intelligenter maken en mee de overstap maken naar de nieuwe generatie verkeerslichten.

Meer informatie is binnenkort beschikbaar op [www.mobilidata.be](http://www.mobilidata.be).

## Brusselse fietsflik David Stevens is Mobiliteitspersoonlijkheid 2020



FNZ PHOTOGRAPHIE

David Stevens, Brussels hoofdinspecteur en gezicht van de fietsbrigade, werd verkozen tot Mobiliteitspersoonlijkheid 2020. Netwerk Duurzame Mobiliteit en het vaktijdschrift Verkeersspecialist reikten deze titel voor het zesde jaar op rij uit aan de persoon die zich buitengewoon heeft ingezet voor duurzame mobiliteit in het afgelopen jaar. De 37-jarige

hoofdinspecteur David Stevens is het diensthoofd en het gezicht van de fietsbrigade van Brussel Hoofdstad Elsene. Zijn doen en laten staat in functie van één ding: de verkeersleefbaarheid in Brussel en Elsene naar een hoger niveau tillen. Naast David Stevens kon je ook stemmen op Cathy Macharis (MOBI-VUB) en Hajo Beeckman (vrtnws).

Meer info: [www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/brusselse-fietsflik-david-stevens-mobiliteitspersoonlijkheid-2020](http://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/brusselse-fietsflik-david-stevens-mobiliteitspersoonlijkheid-2020).

## Vlaanderen reserveert 150 miljoen euro extra voor fietsinfrastructuur langs gemeentewegen

Vlaanderen trekt 150 miljoen euro extra uit voor investeringen in fietsinfrastructuur op of aan gemeentelijke wegen. Vlaanderen zal 1 euro bijleggen voor elke 2 euro die lokaal wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Het subsidiebedrag per gemeente is beperkt tot het trekkingsrecht dat berekend is op basis van het aantal inwoners. Gemeenten kunnen projecten combineren tot dat maximum is bereikt. Tot 30 september 2022 kan elke gemeente één of meerdere projecten aanmelden via het digitaal loket van het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB).

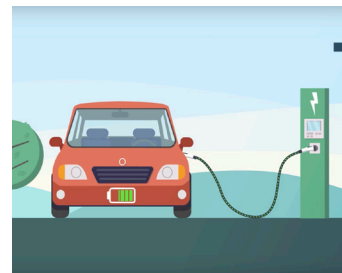
Zowel de aanleg als de heraanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur en het duurzaam en structureel onderhoud komen in aanmerking. Net als bruggen, tunnels en andere projecten rond fietsinfrastructuur. Een volledige lijst van soorten projecten die gesubsidieerd kunnen worden vind je op de website van [lokaalbestuur.vlaanderen.be](http://lokaalbestuur.vlaanderen.be).

Meer info op [lokaalbestuur.vlaanderen.be/relance/fietspaden](http://lokaalbestuur.vlaanderen.be/relance/fietspaden).

## Nieuwe verplichtingen voor laadpunten bij parkings

Vanaf 11 maart 2021 gelden nieuwe verplichtingen voor de installatie van laadpunten voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen van gebouwen. Concreet zijn ze van toepassing op gebouwen waarvoor vanaf 11 maart een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor nieuwbouw of voor een ingrijpende renovatie. Deze verplichtingen komen er als gevolg van de omzetting van de Europese richtlijn over de energieprestatie van gebouwen.

Meer informatie en de specifieke richtlijnen vind je via [milieuvriendelijkevoertuigen.be/laden](http://milieuvriendelijkevoertuigen.be/laden).



### Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

#### maart

- 25 Datagerichte verkeershandhaving
- 30 Start reeks 1 en reeks 2 Veilig naar School
- 31 Eerste hulp bij verkeerseducatie

#### april

- 8 april en 6 mei VLOCA-traject 'Mobiliteit en Hoppin'
- 20 Start Fietsparkeren
- 21 Opfrissing van de wegcode
- 22, 29 april en 6 mei Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen
- 28 Studiedag Buitenspelen

#### mei

- 11, 18, 25 mei en 1 juni Congres Publieke Ruimte
- 27 Verkeerstekens en signalisatieplannen

#### juni

- 1 Beter communiceren over politieacties
- 3 Nationale applausdag fietsers
- 8 AVOS: Aanpak VerkeersOnveilige Situaties

#### september

- 16 Inspiratiedag steden en gemeenten

Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden).

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar [info@mobilitetsbrief.be](mailto:info@mobilitetsbrief.be). Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>