

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2. Huidige situatie - de geregistreeerde onveiligheid</b>	<b>3</b>
<b>2.1. De ongevallenregistratie – algemeen</b>	<b>3</b>
<b>2.2. Verkeersveiligheid volgens de kenmerken van de weggebruiker</b>	<b>4</b>
2.2.1. Stapper – voetganger	6
2.2.2. Trapper – fietser	8
2.2.3. Openbaar vervoer/collectief vervoer	10
2.2.4. Privaat vervoer	12
Personenauto's - bestuurders	12
Inzittenden	14
Brom-/snorfietser	16
Motorfietzers	18
2.2.5. Vrachtauto's	20
<b>2.3. Verkeersveiligheid volgens tijdstip</b>	<b>21</b>
<b>2.4. Verkeersveiligheid volgens locatie</b>	<b>22</b>
<b>2.5. De verkeerssituatie in Antwerpen</b>	<b>24</b>
2.5.1. Weglengte	24
2.5.2. Motorvoertuigenpark	25
2.5.3. Bevolkingskenmerken	25
<b>3. Oorzaken van verkeersonveiligheid en de situatie te Antwerpen</b>	<b>26</b>
<b>3.1. Snelheid</b>	<b>26</b>
<b>3.2. Alcohol</b>	<b>27</b>
<b>3.3. Drugs</b>	<b>29</b>
<b>3.4. Gordeldracht</b>	<b>29</b>
<b>3.5. Goederen en personenvervoer</b>	<b>30</b>
<b>3.6. Onveilig en hinderlijk parkeren</b>	<b>30</b>
<b>3.7. Verkeersagressie</b>	<b>31</b>
<b>3.8. Weekendongevallen</b>	<b>31</b>
<b>4. Plankader</b>	<b>32</b>
<b>4.1. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid</b>	<b>32</b>
<b>4.2. Staten-Generaal voor de Verkeersslachtoffers</b>	<b>33</b>
<b>4.3. Verkeersveiligheidsfonds</b>	<b>33</b>
<b>4.4. Vlaams Mobiliteitsplan</b>	<b>34</b>
<b>4.5. Vlaams Verkeersveiligheidsplan</b>	<b>34</b>
<b>4.6. Mobiliteitsplan Antwerpen</b>	<b>34</b>
<b>4.7. Bestuursakkoord Antwerpen 2007–2012</b>	<b>35</b>
<b>5. Visie</b>	<b>36</b>
<b>5.1. Risicobeheersing</b>	<b>36</b>
<b>5.2. Mobiliteitsbeheersing</b>	<b>36</b>
<b>5.3. Beleidsvisie – streven naar duurzame ontwikkeling</b>	<b>37</b>
<b>6. Partners</b>	<b>38</b>
<b>6.1. Federale overheid (verkeersveiligheidsfonds)</b>	<b>38</b>
<b>6.2. Gerechtelijke overheid</b>	<b>38</b>
<b>6.3. Bestuurlijke overheid</b>	<b>38</b>
<b>6.4. Wegbeheerders</b>	<b>38</b>
<b>6.5. De Lijn</b>	<b>38</b>
<b>6.6. Onderwijs</b>	<b>38</b>
<b>6.7. Belangengroepen verkeersdeelnemers</b>	<b>38</b>
<b>7. Beleidsvoorstellen</b>	<b>39</b>
<b>7.1. Rond handhaving van elementaire verkeersregels</b>	<b>40</b>
<b>7.2. Strevend naar een mentaliteitsverandering</b>	<b>43</b>
<b>7.3. ... zoekend naar duurzame infrastructurele oplossingen</b>	<b>45</b>
<b>7.4. ... via het verzekeren van optimale randomstandigheden</b>	<b>47</b>
<b>8. Kritische succesfactoren</b>	<b>49</b>
<b>8.1. Algemeen</b>	<b>49</b>
<b>8.1. Specifiek</b>	<b>49</b>
<b>8.2. Aan te wenden middelen</b>	<b>49</b>
<b>9. Meetplan en evaluatie</b>	<b>50</b>
<b>9.1. Wat wordt er gemeten</b>	<b>50</b>
<b>9.3. Subjectieve criteria</b>	<b>50</b>
<b>9.4. Hoe wordt er gemeten</b>	<b>50</b>
<b>9.5. Frequentie</b>	<b>50</b>
<b>9.6. Bijsturing</b>	<b>50</b>
<b>Legende</b>	<b>51</b>
<b>Overzicht tabellen</b>	<b>52</b>
<b>Overzicht grafieken</b>	<b>53</b>

# 1. Inleiding

In 2002 werd het verkeersveiligheidsplan – basisplan 2001 tot 2006 – opgesteld alsook het uitvoeringsplan. Hiermee werd voor het eerst een plan geschreven met een lange termijnvisie en met aandacht voor de 3 E's. Om dit plan te doen slagen, en tot duurzame resultaten te komen, was een geïntegreerde aanpak en een gecoördineerde uitvoering vereist. De uitvoering werd gekaderd in het streven naar het eerbiedigen van de principes van duurzame ontwikkeling met een rationalisatie van de publieke afwegingen en keuzen: hoeveel zijn we bereid op te geven van het één ter bevordering van het ander? Met deze aanpak behoorde Antwerpen tot de koplopers van België.

Ondertussen zijn we vijf jaar verder en zowel op federaal, gewestelijk als lokaal vlak is vastgesteld dat er een opmerkelijke vooruitgang is geboekt, ook in Antwerpen. De aanpak uit het eerste verkeersveiligheidsplan heeft geleid tot aantoonbare gunstige resultaten. Daarom wordt de methodiek dan ook verder gezet in het nieuwe verkeersveiligheidsplan.

De Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid 2007 stelt de federale doelstelling nog scherper. In 2010 maximum 50 % verkeersslachtoffers (referentie: gemiddelde van 1998-2000, zijnde maximum 750 doden) en in 2015 nogmaals een reductie met 50 % tot maximum **500 dodelijke verkeersslachtoffers**.

Om dit te kunnen realiseren is het noodzakelijk de ingeslagen weg verder te zetten maar ook bijkomende ingrijpende maatregelen te nemen om de streefcijfers te behalen. De voorgestelde maatregelen zijn terug te vinden in verscheidene beleidsdocumenten. Dit gebeurde in een constructieve geest, rekening houdend met het onnoemelijk leed van de verkeersslachtoffers en hun naasten.

In zijn opbouw bevat dit plan een analyse van de huidige situatie waarna verder wordt ingegaan op de oorzaken van verkeersonveiligheid in Antwerpen. Vervolgens wordt het plankader geschetst, wordt de visie geformuleerd en de partners opgesomd. Op basis van dit alles worden vervolgens de concrete beleidsvoorstellen geformuleerd. Tenslotte worden de kritische succesfactoren meegegeven gevolgd door het meetplan en de evaluatie.

De jaarlijkse evaluatie van het voorgaand werkjaar zal in de maand juni aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Jaarlijks zal in de maand december een **uitvoeringsplan** voor het volgend werkjaar aan de gemeenteraad worden gepresenteerd. Deze uitvoeringsplannen zullen een overzicht geven van de concrete stappen die in het komend werkjaar zullen ondernomen worden om de uitvoering van dit huidig verkeersveiligheidsplan te realiseren. Voor de financiering van de voorstellen zullen, in overleg met de betrokken politiek verantwoordelijken, de nodige middelen worden voorzien op de begroting van de betrokken bedrijfseenheden en uit het verkeersveiligheidsfonds.

## 2. Huidige situatie - de geregistreeerde on-veiligheid

Sinds 2006 wordt gewerkt met het systeem van eenmalige registratie. Gegevens van de verkeersongevallen die in het opgestelde proces-verbaal worden vermeld, worden automatisch in het nationale bestand opgenomen. Hierdoor wordt het probleem met de onderregistratie reeds voor een aanzienlijk deel opgevangen.

### 2.1. De ongevallenregistratie – algemeen

De verzameling van de gegevens over verkeersongevallen met doden en lichamelijk letsel gebeurt principieel door het nationaal instituut voor de statistiek (**NIS**).

Sinds 2002 ontwikkelde de verkeerspolitie een dataset op basis van de ISLP-databank waarin alle processen-verbaal over verkeersongevallen - ook met stoffelijke schade - zijn opgeslagen. Uit deze dataset worden vervolgens alle ongevallen geselecteerd die niet op het autosnelwegennet hebben plaatsgevonden. De dataset wordt sinds 2005 aangevuld met de gegevens van de slachtoffers die binnen de 30 dagen overlijden na het ongeval, op basis van de gegevens ons verstrekt door het parket. Na het bekend worden van de gegevens van het NIS wordt een finale aftoetsing gemaakt van het aantal slachtoffers. Het geheel werd tenslotte aangevuld met de vaststellingen van de federale politie. Dit cijfermateriaal wordt sinds dan gebruikt in alle studies en publicaties van de lokale politie.

Deze dataset geeft volgend historisch verloop van de verkeersonveiligheid in Antwerpen (zonder de ongevallen op autosnelwegen) en de getallen geven het aantal ongevallen weer, niet het aantal slachtoffers).

jaar	totaal aantal ongevallen	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal aantal slachtoffers
2000	2 732	34	211	2 487	3 313
2001	2 591	42	223	2 326	3 064
2002	2 517	12	214	2 291	2 949
2003	2 452	21	211	2 220	2 928
2004	2 397	13	223	2 161	2 929
2005	2 440	15	210	2 215	2 953
2006	2 192	20	199	1 973	2 631

Tabel 1: ongevallenregistratie - algemeen

Deze tabel vertoont over de jaren een geleidelijke daling van het totaal aantal verkeersslachtoffers. Helaas blijft het jaarlijks aantal verkeersdoden nog steeds hoog.

Bij de gehanteerde cijfers moet steeds rekening worden gehouden met het feit dat niet alle verkeersongevallen door de politie worden geregistreerd. Een onbekend aantal ongevallen - vooral deze met stoffelijke schade - worden rechtstreeks geregeld tussen de betrokken partijen. Zij worden dan ook niet door de politie geregistreerd. In 1999 heeft het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling een onderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat in 85 % van alle ongevallen de politie niet ter plaatse komt. Bij ernstig gewonden die in het ziekenhuis opgenomen werden, was de politie in 38 % van de gevallen niet ter plaatse geweest of werd geen proces-verbaal opgesteld.

## 2.2. Verkeersveiligheid volgens de kenmerken van de weggebruiker

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker en de ernst van de verwondingen in 2006. Deze getallen zijn hoger dan in tabel 1 omdat er per aanrijding er meer slachtoffers kunnen vallen

	doden	zwaargewonden	doden en zwaargewonden	lichtgewonden	totaal aantal slachtoffers
voetgangers	5	60	65	324	389
fietsers	3	53	56	548	604
brom/snorfietser	1	11	12	210	222
motorfietsers	2	14	16	97	113
bestuurders auto	8	40	48	723	771
inzittenden	1	22	23	395	418
vrachtauto's		4	4	68	72
andere		4	4	38	42
<b>totaal</b>	<b>20</b>	<b>208</b>	<b>228</b>	<b>2 403</b>	<b>2 631</b>

Tabel 2: aantal verkeersslachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – absolute aantallen – jaar 2006 (bron: ISLP)

	doden	zwaargewonden	doden en zwaargewonden	lichtgewonden	totaal aantal slachtoffers
voetgangers	25,0 %	28,8 %	28,5 %	13,5 %	14,8 %
fietsers	15,0 %	25,5 %	24,6 %	22,8 %	23,0 %
brom/snorfietser	5,0 %	5,3 %	5,3 %	8,7 %	8,4 %
motorfietsers	10,0 %	6,7 %	7,0 %	4,0 %	4,3 %
bestuurders auto	40,0 %	19,2 %	21,1 %	30,1 %	29,3 %
inzittenden	5,0 %	10,6 %	10,1 %	16,4 %	15,9 %
vrachtauto's	0,0 %	1,9 %	1,8 %	2,8 %	2,7 %
andere	0,0 %	5,6 %	1,1 %	8,7 %	21,8 %

Tabel 3: aantal verkeersslachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – relatieve aantallen – jaar 2006 (bron: ISLP)

In zijn totaliteit vormen de bestuurders en inzittenden van personenauto's de grootste groep van de verkeersslachtoffers (45 %). De zwakke weggebruikers vormen de tweede grootste groep van verkeersslachtoffers (38 %).

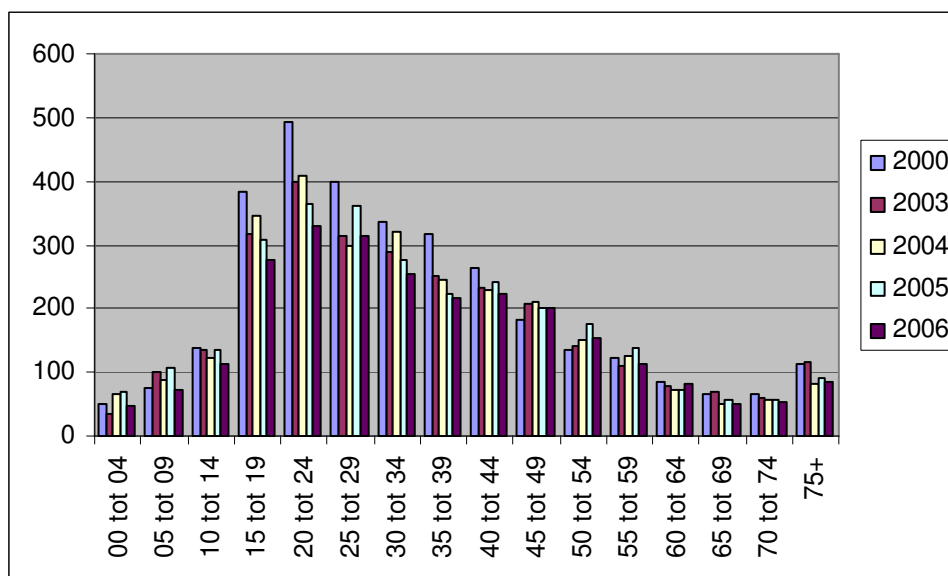
De ernst van het opgelopen letsel wordt sterk beïnvloed door de aard van de weggebruiker. Zo blijken vooral voetgangers en fietsers bij verkeersongevallen vaak ernstig gewond of gedood te worden. Zij vormen 40 % van het aantal verkeersdoden en zelfs 54 % van het totaal aantal ernstig gewonden.

Aan de hand van de leeftijd en de wijze van verkeersdeelname op het ogenblik van het ongeval kan het verkeersrisico nauwkeuriger worden beschreven.

clustering	voetgangers	fietzers	brom/snorfietzers	motorfietzers	personenauto's	inzittenden	andere	totaal
0 tot 4	32	2				14		48
5 tot 9	39	12				20		71
10 tot 14	23	65	1			23		112
15 tot 19	20	82	92	2	20	60		276
20 tot 24	19	62	30	6	125	73	15	330
25 tot 29	30	54	27	21	124	39	18	313
30 tot 34	25	53	10	17	97	43	9	254
35 tot 39	23	48	9	11	88	19	18	216
40 tot 44	28	38	17	21	91	18	10	223
45 tot 49	23	45	18	13	64	24	14	201
50 tot 54	21	42	8	13	40	17	13	154
55 tot 59	19	24	4	4	40	16	6	113
60 tot 64	14	32	2	1	19	12	1	81
65 tot 69	12	11	1	1	13	10	1	49
70 tot 74	18	10			14	8	2	52
75+	35	18	1		15	14	1	84
onbekend	8	6	2	3	21	8	6	54
totaal	389	604	222	113	771	418	114	2 631

Tabel 4: aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijd en aard van de weggebruiker – absolute aantallen – jaar 2006 (bron: ISLP)

Naast deze ongevalgegevens in absolute cijfers per leeftijdscategorie is het ook mogelijk om de grootte van het risico te bepalen. Een van de mogelijkheden daartoe is rekening te houden met de grootte van het bevolkingsaandeel van de betrokken leeftijdscategorie. In dat geval wordt het risico uitgedrukt in het aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie. Een algemeen overzicht van dit risico wordt weergegeven in navolgende grafiek. Een uitsplitsing volgens de aard van de weggebruiker laat vervolgens toe deze risico-evaluatie te verfijnen.



Grafiek 1: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor alle types van weggebruikers - jaar 2006 (bron: ISLP)

### 2.2.1. Stapper – voetganger

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal voetgangerslachtoffers vanaf 2000 tot 2006.

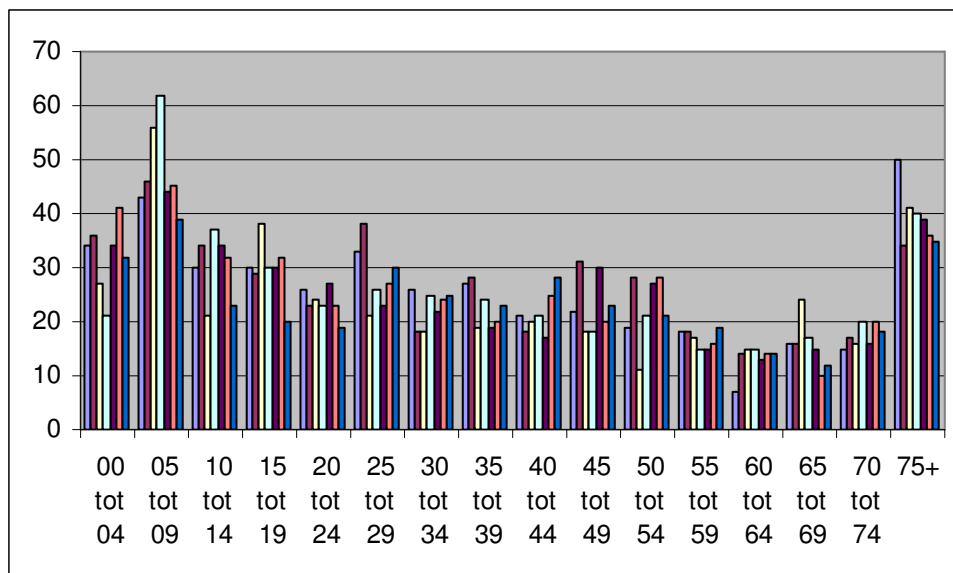
jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	12	50	365	426	146
2001	12	72	352	436	193
2002	3	65	331	399	170
2003	5	70	349	424	177
2004	6	62	347	415	164
2005	6	74	346	426	188
2006	5	60	324	389	167

Tabel 5: aantal verkeersslachtoffers voetgangers – absolute aantallen – jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
0 tot 4	34	21	34	41	32	162
5 tot 9	43	62	44	45	39	233
10 tot 14	30	37	34	32	23	156
15 tot 19	30	30	30	32	20	142
20 tot 24	26	23	27	23	19	118
25 tot 29	33	26	23	27	30	139
30 tot 34	26	25	22	24	25	122
35 tot 39	27	24	19	20	23	113
40 tot 44	21	21	17	25	28	112
45 tot 49	22	18	30	20	23	113
50 tot 54	19	21	27	28	21	116
55 tot 59	18	15	15	16	19	83
60 tot 64	7	15	13	14	14	63
65 tot 69	16	17	15	10	12	70
70 tot 74	15	20	16	20	18	89
75+	50	40	39	36	35	200
totaal	417	415	405	413	381	2031

Tabel 6: aantal voetgangers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

Voor de voetgangers lopen de kinderen en jongeren onmiskenbaar een verhoogd risico. Deze risicoverhoging is vooral uitgesproken voor de categorie tussen 5 en 9 jaar. Ook ouderen vanaf 70 jaar lopen een verhoogd risico. Mogelijk is de verhoogde broosheid een reden tot verhoging van het risico op letsel.



Grafiek 2: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor voetgangers - jaar 2006 (bron: ISLP)

### 2.2.2. Trapper – fietser

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal fietsslachtoffers in de periode van 2000 tot 2006.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	9	42	566	617	83
2001	5	38	501	544	79
2002	0	34	514	548	62
2003	3	38	516	557	74
2004	5	37	520	562	75
2005	2	40	607	649	65
2006	3	53	548	604	93

Tabel 7: aantal verkeersslachtoffers fietsers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal fietsslachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd.

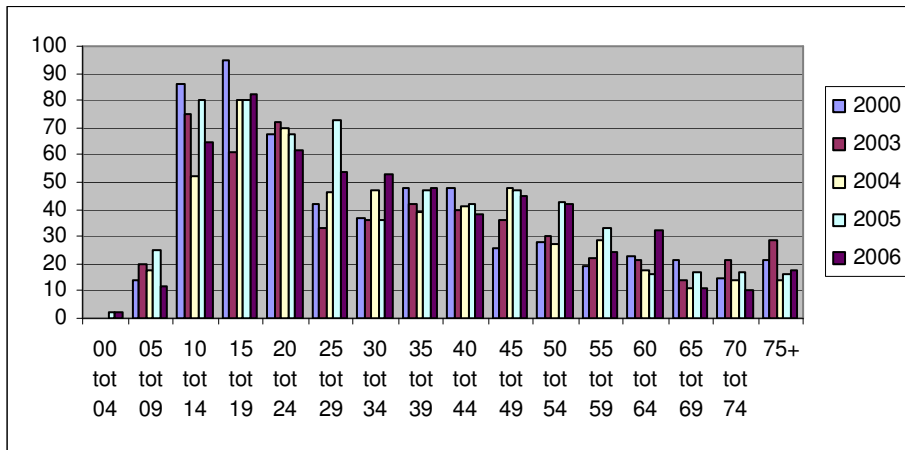
	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
0 tot 4				2	2	4
5 tot 9	14	20	18	25	12	89
10 tot 14	86	75	52	80	65	358
15 tot 19	95	61	80	80	82	398
20 tot 24	68	72	70	68	62	340
25 tot 29	42	33	46	73	54	248
30 tot 34	37	36	47	36	53	209
35 tot 39	48	42	39	47	48	224
40 tot 44	48	40	41	42	38	209
45 tot 49	26	36	48	47	45	202
50 tot 54	28	30	27	43	42	170
55 tot 59	19	22	29	33	24	127
60 tot 64	23	21	18	16	32	110
65 tot 69	21	14	11	17	11	74
70 tot 74	15	21	14	17	10	77
75+	21	29	14	16	18	98
totaal	591	552	554	640	596	2937

Tabel 8: aantal fietsers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000/2006 (bron: ISLP)

De leeftijdscategorie tussen 10 en 19 jaar loopt het grootste risico op fietsongevallen. Deze groep vormt trouwens 24 % van het totaal aantal fietsslachtoffers.

Wanneer we de leeftijdsgroep tussen 10 en 24 jaar bekijken, dan vertegenwoordigt deze groep in totaal 37 % van het totaal aantal fietsslachtoffers.

Uit het evaluatieverslag van IMOB blijkt dat de meeste ongevallen woon-school gerelateerd zijn en dat de feiten zich meestal voordoen tijdens de laatste twee maanden en de eerste twee maanden van een schooljaar. Het aandeel van de studenten is hier mee in opgenomen. Dit is een mogelijke verklaring voor het hoge cijfer in de categorie 20 – 24.



Grafiek 3: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor fietsers – jaar 2006 (bron: ISLP)

### 2.2.3. Openbaar vervoer/collectief vervoer

De navolgende tabel geeft de indeling weer van het aantal slachtoffers in de periode van 2000 tot 2006 waarbij een tram- of busvoertuig betrokken was en waarbij het slachtoffer buiten het voertuig viel.

jaar	totaal aanrijdingen	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	stoffelijke schade
2000	301	3	9	82	207
2001	281	4	12	74	191
2002	347	1	15	105	226
2003	309	2	15	108	184
2004	367		18	110	239
2005	381	4	14	141	222
2006	312	3	20	105	184

Tabel 9: aantal verkeersslachtoffers waarbij tram of bus was betrokken - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De slachtoffers maken 1/6 uit van alle dodelijke slachtoffers in het verkeer in 2006 en 1/4 in 2005.

De navolgende tabel geeft de indeling weer van het aantal voetgangersslachtoffers in de periode van 2000 tot 2006 waarbij een tram- of busvoertuig betrokken was en waarbij het slachtoffer buiten het voertuig viel.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal
2000	3	7	18	28
2001	3	4	14	21
2002	1	10	24	35
2003		7	22	29
2004		11	28	39
2005	4	8	43	55
2006	2	12	38	52

Tabel 10: aantal voetgangers/verkeersslachtoffers waarbij tram of bus was betrokken - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De navolgende tabel geeft de indeling weer van het aantal fietsslachtoffers in de periode van 2000 tot 2006 waarbij een tram- of busvoertuig betrokken was en waarbij het slachtoffer buiten het voertuig viel.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal
2000		1	8	9
2001	1	1	10	12
2002		3	8	11
2003		3	18	21
2004		3	12	15
2005		2	15	17
2006		3	13	16

Tabel 11: aantal fietsers/verkeersslachtoffers waarbij tram of bus was betrokken - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

Het aandeel van de zwakke weggebruikers, en vooral de voetgangers is in verhouding tot het totaal aantal slachtoffers opmerkelijk groot. Een meer diepgaand onderzoek is noodzakelijk om de oorzaak hiervan te vinden. In dit kader is het nuttig om ook naar de categorisering van de weg te kijken waar de ongevallen zich hebben voorgedaan.

jaar	totaal	hoofdstraat	stedelijke hoofdverkeersweg	wijkverzamelweg	woonstraat
2000	37	9	10	12	6
2001	33	3	7	17	6
2002	46	7	14	22	3
2003	50	8	12	23	7
2004	54	10	19	18	7
2005	72	25	16	22	9
2006	68	20	24	12	12

Tabel 12: aanrijdingen waarbij tram of bus waren betrokken ingedeeld volgens wegcategorie - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

Vooraf de hoofdstraten en de stedelijke hoofdverkeerswegen zijn beduidend gevaarlijker. Deze dragen uiteraard ook de meeste lijnen of verbindingen naar het hoofdwegennet. Het aandeel van de zwakke weggebruiker in verhouding tot het totaal aantal slachtoffers is opmerkelijk groot. Deze cijfers spreken zich niet uit over de schuld dan wel de oorzaak van de feiten. Ze geven enkel de feiten weer zoals ze worden teruggevonden in de geregistreerde ongevallen. Ook hier kan een verdere studie, met betrokkenheid van de sector een betere beeld opleveren waardoor gericht kan gewerkt worden om ongevallen in de toekomst te vermijden of de graad van ernst te verminderen.

## 2.2.4. Privaat vervoer

Bij het privaat vervoer, splitsen we de weggebruikers verder op en maken we een onderscheid tussen chauffeur en inzittende voor wat betreft de personenauto's. Dit geeft volgend resultaat:

### **Personenauto's - bestuurders**

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal autobestuurders die slachtoffer werden van een ongeval in de periode van 2000 tot 2006.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	8	70	1194	1272	61
2001	15	72	985	1072	81
2002	7	55	948	1010	61
2003	6	45	894	945	54
2004	1	51	795	847	61
2005	0	47	767	814	58
2006	8	40	723	771	62

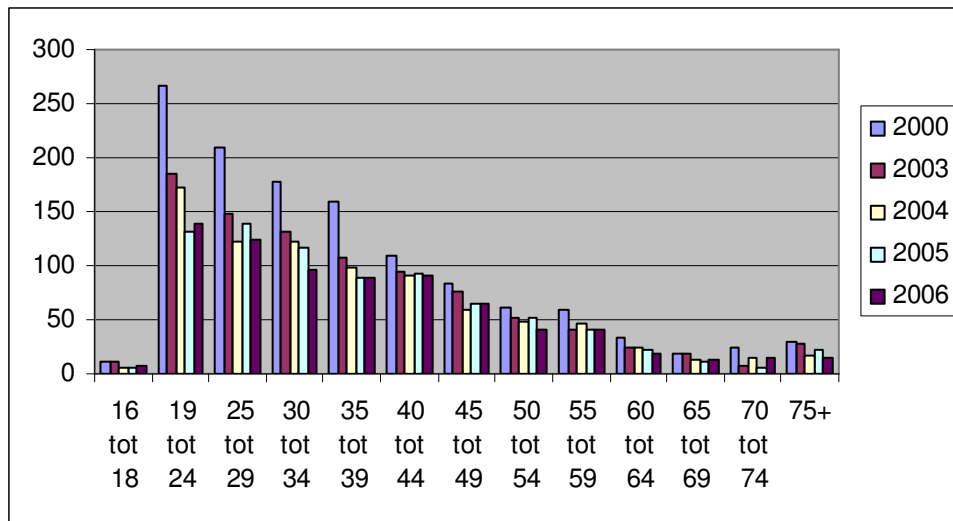
Tabel 13: aantal verkeersslachtoffers autobestuurders - absolute getallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal autobestuurdersslachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd:

	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
16 tot 18	11	11	5	5	7	39
19 tot 24	266	186	172	132	138	894
25 tot 29	210	148	123	139	124	744
30 tot 34	177	131	122	117	97	644
35 tot 39	159	107	98	88	88	540
40 tot 44	109	94	91	92	91	477
45 tot 49	84	76	59	64	64	347
50 tot 54	61	51	48	52	40	252
55 tot 59	59	40	47	40	40	226
60 tot 64	33	25	25	23	19	125
65 tot 69	18	18	13	12	13	74
70 tot 74	24	7	15	6	14	66
75+	30	27	16	22	15	110
totaal	1241	921	834	792	750	4538

Tabel 14: aantal autobestuurders als slachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

Bij de bestuurders van personenauto's zijn het vooral de jonge bestuurders tussen 19 en 29 die een verhoogd ongevalrisico lopen. De verandering van vervoerswijze en de onervarenheid blijken duidelijk uit de cijfers. De Staten Generaal 2007 en het 5<sup>de</sup> Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2007 bevestigen de vaststellingen. Zij roepen op tot specifieke maatregelen.



Grafiek 4: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor autobestuurders - jaar 2006 (bron: ISLP)

### **Inzittenden**

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal inzittenden auto-slachtoffers vanaf 2000 tot 2006.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	5	21	371	397	65
2001	5	26	406	437	71
2002	0	22	348	370	59
2003	4	21	420	445	56
2004	0	27	506	533	51
2005	2	25	474	501	54
2006	1	22	395	418	55

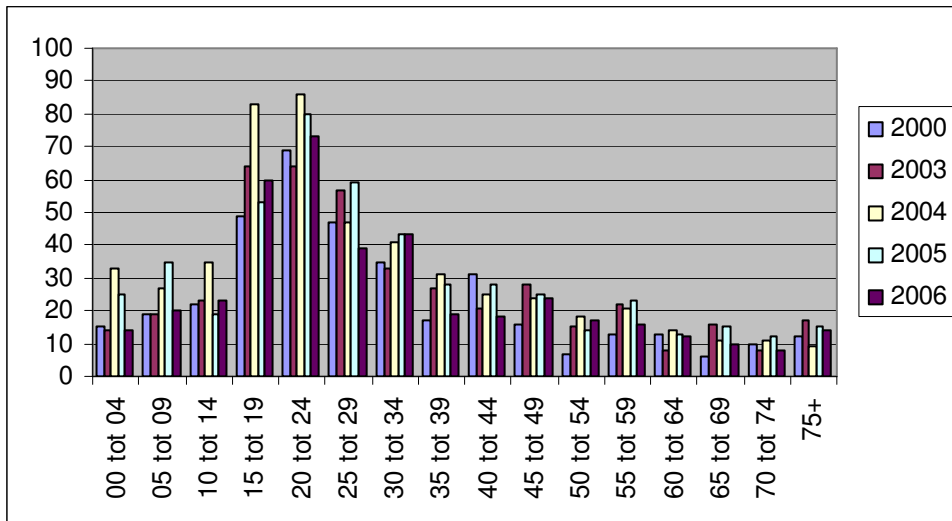
Tabel 15: aantal verkeersslachtoffers inzittenden - absolute getallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal inzittenden autoslachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd

	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
0 tot 4	15	14	33	25	14	101
5 tot 9	19	19	27	35	20	120
10 tot 14	22	23	35	19	23	122
15 tot 19	49	64	83	53	60	309
20 tot 24	69	64	86	80	73	372
25 tot 29	47	57	47	59	39	249
30 tot 34	35	33	41	43	43	195
35 tot 39	17	27	31	28	19	122
40 tot 44	31	21	25	28	18	123
45 tot 49	16	28	24	25	24	117
50 tot 54	7	15	18	14	17	71
55 tot 59	13	22	21	23	16	95
60 tot 64	13	8	14	13	12	60
65 tot 69	6	16	11	15	10	58
70 tot 74	10	8	11	12	8	49
75+	12	17	9	15	14	67
<b>totaal</b>	<b>381</b>	<b>436</b>	<b>516</b>	<b>487</b>	<b>410</b>	<b>2230</b>

Tabel 16: aantal inzittenden auto - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000/2006 (bron: ISLP)

Ook hier stellen we vast dat de categorie van jongeren tussen 15 en 24 jaar 32 % uitmaakt van het aantal slachtoffers. Bij uitbreiding tot 29 jaar maken zij 41 % uit! De betrokkenheid van de 15 tot 19 jarigen kan te vinden zijn in het uitgangsgedrag en het nog niet bezitten van een rijbewijs alsook het verhoogd aantal inzittenden in één wagen bij verplaatsingen in het uitgaansleven.



Grafiek 5: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor inzittende auto - jaar 2006 (bron: ISLP)

**Brom-/snorfietser**

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal brom-/snorfietzers - slachtoffers vanaf 2000 tot 2006.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	0	20	347	367	54
2001	2	10	337	349	34
2002	1	23	343	367	65
2003	0	20	273	293	68
2004	0	17	265	282	60
2005	0	15	254	269	56
2006	1	11	210	222	54

Tabel 17: aantal verkeersslachtoffers brom/snorfietzers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

De dalende trend die vast te stellen is in de leeftijdscategorie van 16 - 18 jaar en 19 -24 jaar is mogelijk te verklaren door :

1. vervroegde rijopleiding voor het besturen van een auto, wat zich vertaalt in een sterk toegenomen aantal bezitters van rijbewijs (zie tabel 35)
2. het verhoogd handhavingsbeleid dat er op gericht is om de opgefokte bromfietsen uit het verkeer te nemen en de bestuurder te onderwerpen aan het volgen van verkeersveiligheids cursussen om vervolging te ontwijken.

een dalende verkoop van bromfietsen ten gunste van de lichte motorfietsen waar deze categorie ook mee mag rijden (zie tabel 32)

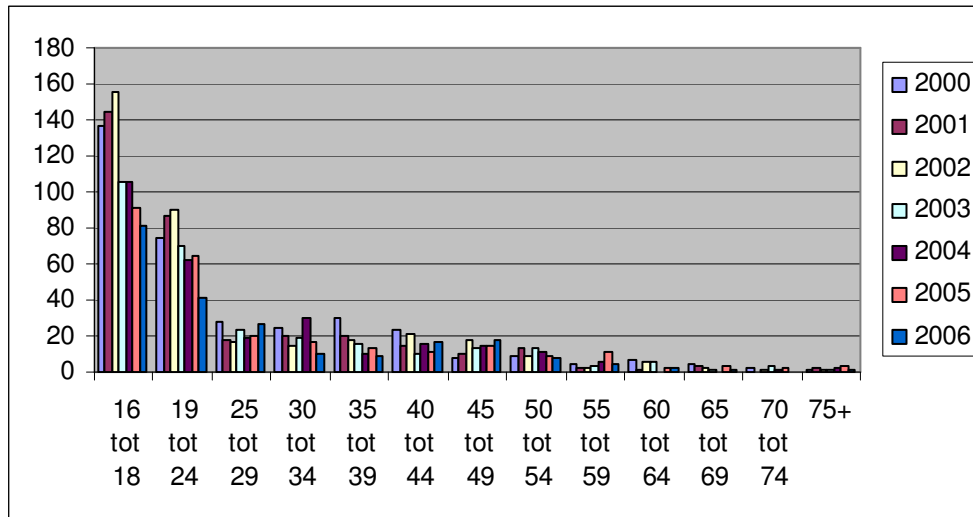
De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal brom-/snorfietzers- slachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd

	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
16 tot 18	137	106	106	91	81	521
19 tot 24	75	70	62	65	41	313
25 tot 29	28	23	19	20	27	117
30 tot 34	24	19	30	17	10	100
35 tot 39	30	16	10	13	9	78
40 tot 44	23	10	16	11	17	77
45 tot 49	8	13	15	14	18	68
50 tot 54	9	13	11	9	8	50
55 tot 59	5	3	6	11	4	29
60 tot 64	7	6		2	2	14
65 tot 69	4	1		3	1	9
70 tot 74	2	3	1	2		8
75+	1	1	2	3	1	8
totaal	353	284	278	261	219	1395

Tabel 18: aantal brom/snorfietzers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000/2006 (bron: ISLP)

Voor de brom-/snorfietzers situeert de grootste groep van verkeersslachtoffers zich tussen de 16 en 18 jaar. 37 % van het totaal aantal slachtoffers bevindt zich in deze leeftijdscategorie.

Het gebruik van de bromfiets neemt een aanvang vanaf 16 jaar en vermindert stelselmatig naarmate men over andere modi kan beschikken om zijn verplaatsingen te doen.



Grafiek 6: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor brom-/snorfietsers - jaar 2006 (bron: ISLP)

## Motorfietsers

De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal motorfietsers - slachtoffers vanaf 2000 tot 2006.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal	ernst
2000	0	21	134	155	135
2001	4	16	112	132	152
2002	1	25	131	157	166
2003	4	26	127	157	191
2004	1	33	148	182	187
2005	5	28	153	186	177
2006	2	14	97	113	142

Tabel 19: aantal verkeersslachtoffers motorfietsers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

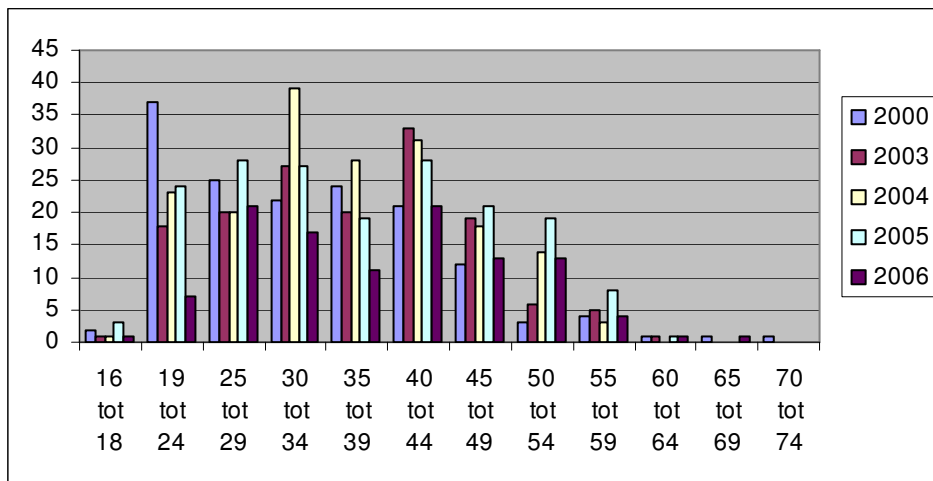
De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal motorfietsersslachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd.

	2000	2003	2004	2005	2006	totaal
16 tot 18	2	1	1	3	1	8
19 tot 24	37	18	23	24	7	109
25 tot 29	25	20	20	28	21	114
30 tot 34	22	27	39	27	17	132
35 tot 39	24	20	28	19	11	102
40 tot 44	21	33	31	28	21	134
45 tot 49	12	19	18	21	13	83
50 tot 54	3	6	14	19	13	55
55 tot 59	4	5	3	8	4	24
60 tot 64	1	1		1	1	4
65 tot 69	1				1	2
70 tot 74	1					1
totaal	153	150	177	178	110	768

Tabel 20: De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal motorfietsersslachtoffers vanaf 2000 tot 2006 volgens leeftijd

Bij de motorrijders loopt de leeftijdscategorie tussen 19 tot 34 jaar en van 40 tot 44 jaar een duidelijk verhoogd ongevalsrisico. De piekwaarde situeert zich in de categorie van 40 tot 44 jaar. Deze categorie is nog niet onderworpen aan het behalen van een bijzonder rijbewijs voor motorfietsen.

In de categorie 19 tot 34 kan verondersteld worden dat onervarenheid een grote rol speelt in het aantal ongevallen alsook overmoed.



Grafiek 7: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor motorfietsers - jaar 2006 (bron: ISLP)

### 2.2.5. Vrachtauto's

De navolgende tabel geeft de indeling weer van het aantal slachtoffers in de periode van 2000 tot 2006 waarbij een vrachtwagen betrokken was.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	stoffelijke schade
2000	4	24	289	1181
2001	9	30	256	1075
2002	2	25	255	943
2003	6	33	274	978
2004	6	35	310	1168
2005	2	38	305	1204
2006	3	26	271	1030

Tabel 21: aantal verkeersslachtoffers waarbij vrachtwagen was betrokken  
- absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

In deze tabel geven we het aantal zwakke weggebruikers weer die slachtoffer zijn geworden van een aanrijding waarbij een vrachtwagen was betrokken. De slachtoffers vielen buiten het voertuig.

jaar	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal aanrijdingen
2000	1	6	66	74
2001	4	9	55	68
2002		9	49	58
2003	3	11	64	78
2004	7	13	67	87
2005		20	76	96
2006		15	80	95

Tabel 22: aantal verkeersslachtoffers fietsers/voetgangers waarbij vrachtwagen was betrokken - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

### 2.3. Verkeersveiligheid volgens tijdstip

De navolgende tabel geeft het overzicht van het aantal letselgevallen per maand in het jaar 2006. Bij de analyse moet rekening gehouden worden met het aantal dagen per maand en de weersomstandigheden.

	doden	zwaar-gewonden	licht-gewonden	absolute aantallen	%	ernst
januari	1	14	165	180	8,6	83
februari	2	10	122	134	6,4	90
maart	3	9	145	157	7,5	76
april	4	10	142	156	7,4	90
mei	1	17	171	189	9,0	95
juni	2	18	158	178	8,5	112
juli	0	10	128	138	6,6	72
augustus	0	18	140	158	7,5	114
september	1	18	173	192	9,1	99
oktober	2	23	197	222	10,6	113
november	1	20	184	205	9,8	102
december	1	19	173	193	9,2	104
	18	186	1898	2102	100,0	97

Tabel 23: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens de maand - jaar 2006 (bron: ISLP)

Volgens de dagen van de week geeft dit het navolgend overzicht. In 2006 waren 53 zaterdag en zondagen.

	doden	zwaar-gewonden	licht-gewonden	totaal	%	ernst
maandag	1	22	280	303	14,4	76
dinsdag	2	25	260	287	13,7	94
woensdag	3	39	330	372	17,7	113
donderdag	4	25	295	324	15,4	90
vrijdag	3	34	333	370	17,6	100
zaterdag	4	19	214	237	11,3	97
zondag	1	22	186	209	9,9	110
	18	186	1898	2102	100,0	97

Tabel 24: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens weekdag - jaar 2006 (bron: ISLP)

Tabel 23 geeft de verdeling van het aantal ongevallen over dag en nacht volgens de dagen van de week. De dag is de periode tussen 06.00 uur en 21.59 uur. De nacht is de periode van 22.00 uur tot 05.59 uur.

## 2.4. Verkeersveiligheid volgens locatie

De hiernavolgende tabel geeft de verdeling van het aantal letselongevallen volgens wegbeheerder. Er werd geen rekening gehouden met de verkeersongevallen op autosnelwegen en hun op- en afritten. Hieruit blijkt dat 45 % van de letselongevallen gebeurt op wegen die onder het beheer staan van het Vlaamse gewest. Zij vertegenwoordigen 48 % van het totaal aantal slachtoffers.

wegbeheerder	aantal letselongevallen	doden	zwaar-gewonden	licht-gewonden	totaal slachtoffers
gewest	989	14	94	1154	1262
haven	50		9	51	60
stad Antwerpen	1141	6	101	1182	1289

Tabel 25: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens wegbeheerder - jaar 2006 (bron: ISLP)

De verdeling van het aantal letselongevallen over de districten geeft het volgend resultaat.

district	aantal letselongevallen	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal slachtoffers
Antwerpen	1090	8	94	1231	1333
Berchem	156	2	16	167	185
Bezali	18		4	17	21
Borgerhout	143	1	13	143	157
Deurne	246	3	32	247	282
Ekeren	78	1	12	77	90
Hoboken	95	2	3	101	106
Merksem	174		28	191	219
Wilrijk	192	3	6	229	238

Tabel 26: verdeling van het aantal verkeersongevallen en - slachtoffers over de districten - jaar 2006 (bron: ISLP)

Bij de interpretatie van deze tabel moet er rekening mee worden gehouden dat de huidige organisatie van de dataset nog geen 100 % nauwkeurige toewijzing van de ongevallen toelaat. Rekening houdend met het wegtype blijkt dat 70 % van de letselongevallen gebeuren op hoofdverkeerswegen en wijkverzamelwegen.

Indien we de ongevallen afzetten tegen het de weglengte, dan stellen we duidelijke verschillen vast tussen de districten. De datasets laten toe om de locaties te duiden binnen elk district, manoeuvrediagrammen op te stellen en AVOC-methode toe te passen. Uit deze analyse kunnen de hot-spots (voorheen zwarte punten) worden geduid. De analyse wordt ook gebruikt om de audits per district samen te stellen. In deze audits worden de problemen opgesomd en voorstellen geformuleerd in samenwerking met stadswerken (SW). Het is wenselijk dat de districten gevolg geven aan deze audits met het oog op het wegwerken van verkeersonveilige infrastructuur. Het opgerichte fonds kan hierbij een sterk sturende functie vervullen. LP/VK zal derhalve dan ook een audit van alle districten overmaken aan het college.

statuut weg	aantal letselongevallen	doden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal aantal slachtoffers
snelverkeersweg	2			3	3
stedelijke hoofdverkeersweg	702	11	67	836	914
wijkverzamelweg	833	7	68	890	965
hoofdstraat	131	2	17	131	150
woonstraat	503		56	532	588

Tabel 27: verdeling van het aantal verkeersongevallen en - slachtoffer volgens het wegtype - jaar 2006 (bron: ISLP)

Rekening houdende met de toepassing van de formule  $X = 5 \text{ doden} + 3 \text{ zwaargewonden} + 1 \text{ lichtgewonde}$ , kan men per kruispunt/wegsegment een weegfactor toekennen. Deze weegfactor kan aanleiding geven tot het uitvoeren van een veiligheidsaudit voor het betrokken kruispunt. Deze hotspots worden eveneens aan de wegbeheerder kenbaar gemaakt.

Wegbeheerder: Vlaams Gewest g

plaatsbepaling	Weeg-factor	maatregelen
Noordersingel (R10)-Singel (R10)-Plantin en Moretuslei--Luitenant Lippenslaan	75	verkeerslichtenwerking aangepast (conflictvrij sinds juni 2006)
Grotesteenweg-Singel (R10) (Be)-Mechelsebrug	63	verkeerslichtenwerking aangepast (conflictvrij sinds juni 2006)
Jules Moretuslei-R11-Heistraat (Wi)	58	Gelet op aanpassingen aansluiting Krijgsbaan - geen dossier opgesteld
Italiëlei-Tunnelplaats-Cassiersstraat	58	goedgekeurd dossier 3V (aanpak zwarte punten) conflictvrije regeling - nog niet aangepast
Italiëlei-Paardenmarkt-Vondelstraat-Rijnpoortvest-Rodestraat	45	goedgekeurd dossier 3V (aanpak zwarte punten) conflictvrije regeling - nog niet aangepast
Noorderlaan-Havanastraat-Korte Wielenstraat	39	kruispunt recent aantal keren aangepast, nieuw aanpassingen op komst - nog geen echte aanpassing in functie verkeersveiligheid
Bredabaan-Fortsteenweg-Hortsebaan	39	goedgekeurd dossier 3V (aanpak zwarte punten) conflictvrije regeling - nog niet aangepast
Prins Boudewijnlaan-Frans Van Dunlaan-R11 (Wi)	39	Dossier 3V - nog in bespreking
Schijnpoortweg-Noordersingel-Slachthuislaan	37	goedgekeurd dossier 3V (aanpak zwarte punten) conflictvrije regeling - nog niet aangepast
Boomsesteenweg-R11 (Wi)	36	Gelet op aanpassingen aansluiting Krijgsbaan - geen dossier opgesteld
Jan De Voslei-Camille Huysmanslaan	36	nog geen dossier opgesteld

Tabel 28: overzicht van hotspots op grondgebied Antwerpen – omgerekende absolute cijfers – wegbeheerder Vlaams gewest (bron ISLP 2006)

Wegbeheerder: stad Antwerpen

Plaatsbepaling	Weeg-factor	district	genomen maatregel
Van Aerdstraat – Van De Wervestraat	27	Antwerpen	aanpassingen uitgevoerd in kader van AVOC
Boekenberglei – Cruyslei – Gouverneur Holvoetlaan	21	Deurne	gerichte aanpak voorgesteld aan het district (via districtsaudit)
Apollostraat - Valkenputstraat	20	Berchem	nog geen dossier opgestart
Maria-Theresialei-Quellinstraat-Rubenslei-Quinten Matsijslei	16	Antwerpen	nog geen dossier opgesteld - ongevallenbeeld wellicht gevolg wegomlegging Leien fase I
Generaal Drubbelstraat – Statiestraat	15	Berchem	heraanleg in kader aanpassingen Driekonigenstraat - Statiestraat

Tabel 29 overzicht van hotspots op grondgebied Antwerpen – omgerekende absolute cijfers – wegbeheerder stad Antwerpen (bron ISLP 2006)

## 2.5. De verkeerssituatie in Antwerpen

Voor een juiste interpretatie van de verkeersonveiligheid is het van belang kennis te hebben van het (motor)voertuigengebruik. Als vergelijkingscriterium wordt het etmaalgemiddelde van het invalsverkeer (van maandag tot en met vrijdag) op de belangrijkste invalswegen genomen.

	2006
Noorderlaan	22 900
Schijnpoortweg	23 082
Turnhoutsebaan	7 865
Stenenbrug	9 682
Borsbeeksebrug	8 640
Posthofbrug	7 688
Grotesteenweg	23 528
Uitrit E19-Generaal Lemanstraat	-
Gerard Le Grellelaan	13 197
Jan Van Rijswijcklaan	13 103
Kolonel Silvertopstraat	7 967
Amerikalei (tunnel)	-
Waaslandtunnel	-

Tabel 30: etmaalgemiddelde van het invalsverkeer - jaar 2006 (bron: jaarrapport verkeerspolitie)

### 2.5.1. Weglengte

Ook de weglengte is een criterium dat vaak gebruikt wordt bij de vergelijking van verkeersonveiligheidsresultaten. Er werd geen rekening gehouden met de lengte van het autosnelwegennet. Ook hier wordt het jaar 2000 als referentiejaar gebruikt.

	gemeenteweg (km)	gewestweg (km)	totaal (km)
Antwerpen	275	25	300
Bezali	44	0	44
Berchem	69	19	88
Borgerhout	48	10	58
Deurne	104	11	115
Ekeren	89	8	97
Hoboken	79	4	83
Merksem	57	10	67
Wilrijk	102	11	113
subtotaal	867	98	965
Haven	182	10	192
Totaal	1 049	108	1 157

Tabel 31: weglengte volgens district en wegbeheerder - jaar 2000 (bron: SW)

De totale oppervlakte van de stad Antwerpen bedraagt 203 km<sup>2</sup>, terwijl de haven 140 km<sup>2</sup> groot is.

De komende jaren komen hier nog volgende weglengtes bij naar aanleiding van tunnelbouw:

- Van Immerseel
- Nationale Bank
- Oosterweelverbinding
- Kaaien
- Operaplein

## 2.5.2. Motorvoertuigenpark

In het jaar 2006 was het in de stad Antwerpen ingeschreven motorvoertuigenpark als volgt samengesteld:

	2000	2006	Vershil 2000 - 2006
Personenauto's	192 471	186 194	- 6 277
Autobussen	497	467	- 30
Vrachtauto's	18 971	19 696	+ 725
Trekkers	1 815	2 025	+ 210
Landbouwvoertuigen	457	458	+ 1
Speciale voertuigen	2789	2 512	- 277
Motorfietsen	9 150	11 590	+2 440
Totaal	226 150	222 942	- 3 208

Tabel 32: in Antwerpen ingeschreven motorvoertuigenpark - jaar 2006 (bron: NIS)

Opmerkelijk is de daling voertuigen en de toename van moto's en vrachtverkeer.

## 2.5.3. Bevolkingskenmerken

In 2006 telde Antwerpen 465 518 inwoners. Deze zijn als volgt verdeeld over de districten:

	2006
Antwerpen	168 335
Bezali	9 552
Berchem	40 062
Borgerhout	41 779
Deurne	69 585
Ekeren	22 326
Hoboken	34 542
Merksem	41 004
Wilrijk	38 319

Tabel 33: bevolkingsaantallen volgens district - jaar 2006 (bron: jaarverslag bevolking)

Naast het bevolkingsaantal is ook de leeftijdsverdeling een belangrijke parameter bij de beoordeling van verkeersveiligheidsgegevens.

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	+100
Vrouw	28 102	25 206	31 918	34 865	32 758	27 741	21 681	17 589	7 884	767	13
Man	26 852	24 401	33 064	31 192	29 989	27 588	23 417	23 291	14 451	2 687	73
Totaal	54 954	49 607	64 964	66 057	62 747	55 329	45 098	40 880	22 335	3 454	86

Tabel 34: leeftijdsverdeling volgens geslacht - jaar 2000 (bron: jaarverslag bevolking)

Ook het rijbewijsbezit is een belangrijk kenmerk.

	2000	2006
Nationale rijbewijzen	233 699	250 482
Internationale rijbewijzen	1 561	5 995
Rijbewijzen Europese ruimte	395	2 010
Leervergunningen	302	207
Rijbewijs model 1	1 615	1 733
Rijbewijs model 2	3 284	3 145
Rijbewijs model 3	6 682	7 956
Totaal	247 538	271 528

Tabel 35: rijbewijsbezit - jaar 2000 (bron: Digipolis)

### 3. Oorzaken van verkeersonveiligheid en de situatie te Antwerpen

Tot eind 2000 gebeurde de verzameling van de gegevens over de handhavingsinspanningen door de politie door tellingen van de opgestelde P.V.'s in de verschillende politiezones en bij de centrale verkeerspolitie. Vanaf 2001 wordt hiervoor gebruik gemaakt van de automatische vassing van de gegevens vanuit de ISLP-databank.

#### 3.1. Snelheid

Op het vlak van snelheidshandhaving leverde de centrale verkeerspolitie volgende inspanningen:

jaar	aantal voertuigen	aantal pv's	aantal OIRB	personeelsinzet	% overtreeders
2000	11191	335	16	154	3,0
2002	42000	1240	94	809	3,0
2004	47598	1313	38	1136	2,8
2005	67484	1744	15	1269	2,6
2006	84556	917	20	2117,8	1,1

Tabel 36: resultaten snelheidscontroles met interceptie - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie)

De onbemande camera's controleerden in 2006 samen 39 665 698 voertuigen, waarvan 93 554 processen-verbaal werden opgesteld.

Bij de bemande controles controleerde de radars de snelheid van 589 899 voertuigen. Hierbij werden 18 454 processen-verbaal opgesteld.

jaar	aantal voertuigen	aantal pv's	personeelsinzet
2000	192 012	7 788	416
2002	263 432	7 162	549
2004	436 556	13 655	941
2005	414 222	19 668	988
2006	589 899	18 454	2 068

Tabel 37: resultaten bemande controles zonder interceptie - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.2. Alcohol

Bij alcoholcontroles wordt een onderscheid gemaakt tussen de WODCA-controles die worden uitgevoerd tijdens de weekends (vrijdag, zaterdag en zondagnachten) en de andere controles die buiten deze periodes plaatsvinden. Op het vlak van alcoholcontroles werden volgende inspanningen geleverd en vaststellingen gedaan.

jaar	aantal ademtesten	A	P	bloed	weigering
2000	9 781	180	489	28	2
2001	8 191	156	308	9	2
2002	16 843	223	414	19	2
2003	22 115	271	562	33	2
2004	24 519	288	650	33	5
2005	28 135	365	695	35	5
2006	26 748	334	673	32	16

Tabel 38 resultaten alcoholcontroles - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie)

Locatiegebonden:

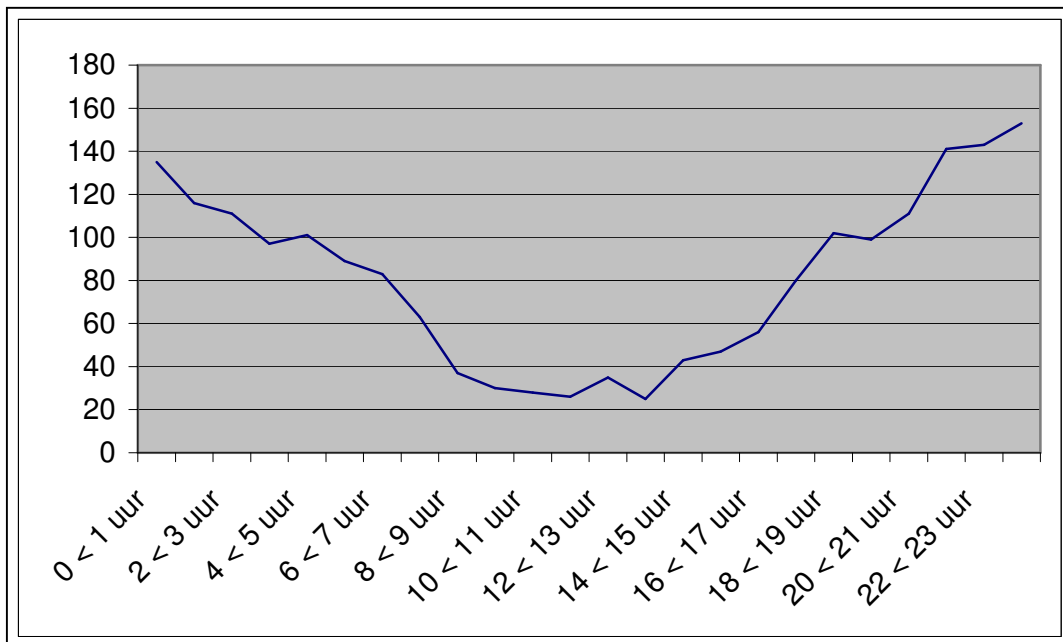
Uit de gegevens ISLP – vaststellingen aanrijdingen – kunnen de ongevallen met alcoholgebruik gefilterd worden aan de hand van een query. Onder een ongeval met alcoholgebruik worden de letselongevallen verstaan waarbij ten minste één van de weggebruikers aantoonbaar alcohol had gebruikt, waarbij een bloedstaal werd genomen of weigerde om één van de verplichte testen af te leggen. Wanneer deze cijfers worden afgezet tegen een tijdslijn, krijgen we een inzicht nopens tijdstip van misbruik van alcohol tijdens het rijden.

Dit geeft het volgende resultaat:

Alle ongevallen met strafbare alcoholpercentage				
uur	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
0 < 1 uur	135	35	4	0
1 < 2 uur	116	39	9	3
2 < 3 uur	111	35	7	3
3 < 4 uur	97	34	6	0
4 < 5 uur	101	23	4	0
5 < 6 uur	89	30	7	0
6 < 7 uur	83	29	6	2
7 < 8 uur	63	17	4	0
8 < 9 uur	37	17	3	0
9 < 10 uur	30	9	1	0
10 < 11 uur	28	13	3	0
11 < 12 uur	26	7	2	0
12 < 13 uur	35	11	2	0
13 < 14 uur	25	9	0	0
14 < 15 uur	43	8	1	1
15 < 16 uur	47	16	4	0
16 < 17 uur	56	21	4	0
17 < 18 uur	80	27	6	2
18 < 19 uur	102	31	3	1
19 < 20 uur	99	31	2	0
20 < 21 uur	111	40	4	1
21 < 22 uur	141	51	7	1
22 < 23 uur	143	54	8	2
23 < 0 uur	153	50	7	0

Tabel 39 resultaten alcoholcontroles op 24 u tijdslijn - jaar 2000 – 2006 samengevoegd (bron: verkeerspolitie)

Weergegeven in grafiek geeft dit volgend beeld :



Grafiek 8 resultaten alcoholcontroles op 24 u tijdslijn - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie)

In 4,9 % van de gevallen van de ongevallen was één of meerder bestuurders onder invloed van alcohol. Bij ongevallen met doden of zwaar gekwetsten bedraagt dit percentage 4,8%. Hierbij mag niet uit het oog worden verloren dat deze percentages steeds een onderschatting zijn van het werkelijk aantal bestuurders betrokken bij letselongevallen met alcoholgebruik (bijv. bestuurders afgevoerd naar het ziekenhuis).

Vanaf 1 juli 2007 zal de lokale politie overgaan tot het effectief uitvoeren van het principe "botsen is blazen" van alle betrokken partijen bij een aanrijding zodat een objectivering van de cijfers kan nagestreefd worden. Immers niet elke betrokken partij werd tot op heden onderworpen aan een ademtest. Omgevingsfactoren kunnen daarbij een negatieve invloed hebben gehad op de vaststellingen (bijv. verkoudheid, verbalisant met verminderd reukvermogen zal betrokken partij die matig gedronken heeft moeilijker detecteren en mogelijk niet onderwerpen aan de ademtest).

### 3.3. Drugs

De verkeerspolitie heeft de afgelopen jaren meegewerkt aan het op punt stellen van de huidige procedure. Dit houdt onder meer in dat zodra bij de gestandaardiseerde testbatterij een kenmerk werd weerhouden, de andere proeven uit dat onderzoeksdeel niet verder dienden afgenomen worden. Dit resulteerde in een behoorlijke daling van de duurtijd bij het afnemen van de proef.

Wanneer de voorwaarden vervuld zijn om over te gaan tot het laten afnemen van een bloedstaal, is het hoe langer hoe moeilijker om een dokter te vorderen die hier gevolg aan wenst te geven. In de huidige wetgeving is het weigeren gevolg te geven aan de vordering niet langer strafbaar gesteld waardoor het vinden van een dokter op soms wel moeilijke tijdstippen, een bijkomende belastende factor bij het handhaven van deze bijzondere problematiek.

Tot op heden beschikt de politie nog steeds niet over een vereenvoudigd middel om een betrouwbare drugstest af te nemen. Binnen onze diensten is meegewerkt aan het zoeken naar voornoemde drugstest.

Niettemin heeft de verkeerspolitie het afgelopen jaar ernstige inspanningen geleverd door op selectieve wijze over te gaan tot het afnemen van de drugstesten zoals weergegeven in onderstaande tabel :

jaar	aantal testbatterijen	aantal negatief	aantal positief	aantal urinestalen	aantal bloedafnames	aantal weigeringen	aantal OIRB
2006	651	611	40	34	19	1	12

Tabel 40 resultaten drugscontroles - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.4. Gordeldracht

Op het vlak van controle op het dragen van de veiligheidsgordel werden volgende handhavingsinspanningen geleverd.

jaar	aantal vaststellingen	
	verkeerspolitie	totaal korps
2001	628	2 397
2002	2 072	3 982
2003	3 823	6 149
2004	4 032	7 408
2005	10 658	20 653
2006	12 475	19 900

Tabel 41 resultaten gordelcontroles - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.5. Goederen en personenvervoer

Bij meerdere van deze controles wordt er intensief samengewerkt met andere controlerende instanties.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bezoldigd goederenvervoer	46	25	35	60	67	88
Bezoldigd personenvervoer	42	6	9	4	1	2
Sociaalrechtelijke voorschriften						
- goederenvervoer	682	245	344	358	329	375
- personenvervoer	79	37	60	41	9	15
ADR	398	261	340	207	229	155
Overlading	18	15	33	32	23	39
Uitzonderlijk vervoer	2	4	7	7	15	9
Havenreglement	0	2	0	1	1	1
Radioberichtgeving	12	5	6	4	4	5
Taxi- en huurvoertuigen						
- zonder vergunning		10	10	2	0	9
- andere inbreuken		285	316	99	70	78
Fraude allerlei	9	40	43	40	27	20
<b>Totaal</b>	<b>1 288</b>	<b>935</b>	<b>1 203</b>	<b>855</b>	<b>775</b>	<b>796</b>

Tabel 42 resultaten controles - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.6. Onveilig en hinderlijk parkeren

De hiervoor geleverde inspanningen worden geëvalueerd op basis van het aantal processen-verbaal voor volgende overtredingen (prioriteiten korps!):

- parkeren op het fietspad
- parkeren op het trottoir
- parkeren op oversteekplaatsen voor voetgangers/fietsers
- negeren van het verkeersbord C3 (autovrij gebied)
- negeren van de verkeersborden F12a en F103
- voorrang aan voetgangers

jaar	aantal vaststellingen	
	verkeerspolitie	totaal korps
2004	3 108	7 408
2005	2 472	20 653
2006	3 040	33 456

Tabel 43 resultaten controles parkeren - jaar 2000 - 2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.7. Verkeersagressie

Het opsporen van verkeersagressie vereist bijzondere inspanningen van de verkeerspolitie waarbij de geleverde inspanningen dikwijls - op het eerste zicht - niet in verhouding staan tot het aantal vastgestelde overtredingen. Dit toont eens te meer aan dat het op heterdaad betrappen van de dader en hem onmiddellijk te confronteren met zijn daden niet evident is. Niettemin blijft het een belangrijk onderdeel van de handhavingsinspanningen. Volgens de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid 2007 blijkt verkeersagressie op de tweede plaats inzake verkeer vermeld te zijn in de veiligheidsmonitor na onaangepaste snelheid !

Personeelsinzet	Aantal vaststellingen
545,74 uren	1 217

Tabel 44 resultaten controles verkeersagressie- jaar 2006 (bron: verkeerspolitie)

### 3.8. Weekendongevallen

Een weekendongeval heeft plaatsgevonden tussen vrijdagavond 20.00 uur en maandagochtend 06.00 uur. Tijdens deze tijdstippen zijn het vooral de jongeren tussen 19 en 24 jaar die de grootste groep vertegenwoordigen. Zij verplaatsen zich dikwijls met meerderen per voertuig

(vrijdag van 22 u tot zaterdag 6u; zaterdag 22u tot zondag 6u; zondag 22u tot maandag 6u)

aantal aanrijdingen

Jaar	Totaal PV nummer	lichtgewonden	zwaargewonden	doden
2000	209	180	26	3
2001	189	169	14	6
2002	187	162	23	2
2003	165	142	19	4
2004	193	170	21	2
2005	138	123	14	1
2006	155	132	18	5

Tabel 45 verdeling van het aantal verkeersongevallen over het W.E.- jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

aantal slachtoffers

Jaar	Totaal PV nummer	lichtgewonden	zwaargewonden	doden
2000	209	263	27	5
2001	189	212	16	8
2002	187	222	25	2
2003	165	180	20	4
2004	193	229	24	2
2005	138	167	18	1
2006	155	186	20	5

Tabel 46 verdeling van het aantal verkeersslachtoffers over het W.E.- jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)

## 4. Plankader

### 4.1. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid

Volgende 8 aanbevelingen voor veiliger verkeer, werden geformuleerd op de Staten Generaal van 2007:

- Maximum 500 verkeersdoden tegen 2015. Voor Antwerpen betekent dit maximum 9 verkeersdoden.
- Beter meten om een snel, accuraat en representatief beeld te krijgen van de evolutie, en het beleid daarop te kunnen afstemmen.
- Vereenvoudigen en verduidelijken van de verkeerswetgeving die daardoor door iedereen gekend is. Voor Antwerpen betekent dit het blijven investering in verkeersvoorlichting.
- Verkeersveiligheidsonderwijs verkeerskennis en – gedrag moeten structureel in het onderwijs ingebed worden. Voor Antwerpen betekent dit het blijvend investeren in educatie
- Problemen gericht aanpakken.
  - Gedrag van weggebruikers: De belangrijkste problemen inzake gedrag eerst aanpakken en de aanpak prioritair richten op de plaats en het tijdstip waar de problemen zich concentreren. Voor Antwerpen betekent dit de doorvertaling van de doelstelling naar het lokale niveau.
  - Infrastructuur:
    - voor elke weggebruiker een eigen, veilige plaats in het verkeer voorzien. Voor Antwerpen betekent dit de doorvertaling van de doelstelling naar het lokale niveau.
    - weginrichting aanpassen aan de gewenste functie en het gewenste gebruik. Voor de verkeerspolitie betekent dit het uitvoeren van de verkeersveiligheidsaudit als toetsingsinstrument voor de ontwerpplannen en voor de stad het consequent toepassen van de opties uit het mobiliteitsplan.
    - Globaal betekent dit voor Antwerpen dat de lokale politie overgaat tot analyse van de ongevallen aan de hand van alle verworven datasets en verkeersveiligheidsaudits toepast op de bekomen resultaten. Vervolgens wordt het dossier ingeleid, in samenwerking met de wegbeheerders, met het oog op aanpassingen van de infrastructuur
- Recidivegedrag opsporen en bestraffen: vermijden dat risicobestuurders anderen in gevaar brengen. Voor Antwerpen betekent dit het doorgedreven onderzoek in zijn uitgebreide datasets en aanpassing van zijn strategieën daar waar mogelijk t.o.v. voormeld gedrag.
- Iedereen betrekken: alle actoren, inclusief de individuele weggebruiker, aansporen om zelf in actie te komen. Voor Antwerpen betekent dit het blijvend sensibiliseren van alle weggebruikers en het onderhouden van gestructureerde contacten met belangengroepen verkeer.
- Slachtofferhulp: elk ongeval is er één te veel. Voor Antwerpen betekent dit de doorvertaling van de actiepunten van de Staten Generaal voor Verkeersslachtoffers naar het lokale niveau.

## 4.2. Staten-Generaal voor de Verkeersslachtoffers

De belangrijkste aanbevelingen voor politiediensten, geformuleerd op de Staten Generaal voor verkeersslachtoffers:

- verbeter de kwaliteit van de opgestelde processen-verbaal
- stel altijd deskundigen aan bij een dodelijke ongeval (parket)
- operationaliseer nog meer slachtofferhulp
- verzorg de slechtnieuwsmelding
- verzorg de privacy voor slachtoffer en familie op het terrein
- organiseer kennisoverdracht tussen verkeersdeskundigen en politie
- stel een verkeersinterventieplan op
- stel een opgeleide coördinator aan die op het terrein zorg draagt voor de slachtoffers
- hercontacteer slachtoffers, mogelijk via kwartieragent.

Voor Antwerpen zijn reeds meerdere initiatieven ontwikkeld en gevat in het handboek voor slachtofferzorg.

Met betrekking tot de verkeersslachtoffers kan er nog bijgestuurd worden. Het is wenselijk, ook op verzoek van het parket, om werkgroepen op te richten met als doel om de kwaliteit van de opgestelde PV te verbeteren enerzijds en om bijkomende inzichten te verwerven bij de reconstructie van zware ongevallen door een team van interne experts op te richten anderzijds.

Dit moet leiden tot een nog betere veiligheidsadvisering vanuit de politiediensten bij de (her)aanleg van wegen en kruispunten.

## 4.3. Verkeersveiligheidsfonds

De federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer legt jaarlijks een aantal verplichtingen op met het oog op het realiseren van de nationale doelstellingen inzake verkeersveiligheid. Daartoe stelt zij middelen ter beschikking van de politie die zich moet inschrijven in de uitgevaardigde richtlijnen en doelstellingen.

Deze werkerterreinen zijn:

- overdreven en onaangepaste snelheid
- rijden onder invloed van alcohol
- rijden onder invloed van drugs of andere stoffen
- goederen en personenvervoer
- veiligheidsgordel en andere beveiligingsmiddelen
- hinderlijk en gevaarlijk parkeren
- agressief gedrag in het verkeer

Lokale initiatieven zijn mogelijk mits minstens 1 van voornoemde actiepunten wordt gerealiseerd.

#### 4.4. Vlaams Mobiliteitsplan

Met haar Mobiliteitsplan wil de Vlaamse Regering het toekomstige mobiliteitsbeleid uittekenen. Het mobiliteitsplan vormt daarbij een logisch gevolg op het Structuurplan Vlaanderen.

Duurzame mobiliteit en een integrale aanpak staan daarbij voorop. De nog steeds toenemende mobiliteitsgroei vraagt om duurzame maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en om bereikbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen.

Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid zijn:

- bereikbaarheid
- toegankelijkheid
- verkeersveiligheid
- leefbaarheid
- milieu

Inzake verkeersveiligheid en - leefbaarheid zijn de concrete doelstelling als volgt geformuleerd :

- de doelstelling verkeersveiligheid: 'Verbeteren van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers'
- de doelstelling verkeersleefbaarheid: 'Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren'

De doelstelling verkeersveiligheid wordt geoperationaliseerd door uit te gaan van het gestelde ambitieniveau van een maximaal aantal doden en zwaar gewonden. Het streefdoel is maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden (-50% t.o.v. 1999) en 3150 zwaar gewonden (-50% t.o.v. 1999). Voor de specifieke doelgroep 'jongeren' wordt gestreefd naar maximaal 55 doden en dodelijk gewonden per miljoen jongeren onder de 26 jaar i.p.v. 143,5 en maximaal nog 57 licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer i.p.v. 78,4.

#### 4.5. Vlaams Verkeersveiligheidsplan

De Vlaamse overheid heeft voor zijn grondgebied een verkeersveiligheidsplan opgesteld dat volgende actiepunten inhoudt:

1. OV als veilig en duurzaam vervoermiddel
2. opleiding en ervaring als solide basis
3. bevorderen en afdwingen van een intrinsiek veilig verkeersgedrag
4. hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening
5. een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader
6. aandacht voor bijzondere doelgroepen
7. monitoring en evaluatie.

Deze actiepunten zijn verder uitgewerkt en kunnen toegepast worden binnen huidig verkeersveiligheidsplan.

#### 4.6. Mobiliteitsplan Antwerpen

In de eerste plaats streeft ook een mobiliteitsplan op stedelijk niveau naar duurzame mobiliteit. En ook om alles wat daarmee verband houdt, zoals alternatieve vervoermiddelen, het stimuleren van een gezonde economie en, uiteraard, verkeersveiligheid.

Het Mobiliteitsplan Antwerpen kiest ook resoluut voor een leefbare stad. Zo moet in woonbuurten het autoverkeer traag rijden en wordt het overbodig verkeer geweerd. In vele woonbuurten wordt tegelijk het parkeren zoveel mogelijk voorbehouden voor de bewoners. In de kernen wordt er dan weer aandacht besteed aan winkelbezoekers (door het invoeren van kortparkeren).

Het verkeersveiligheidsplan – basisplan 2002 - is opgenomen in het mobiliteitsplan en maakt integraal deel uit van het mobiliteitsplan Antwerpen.

In 2004 werd het mobiliteitsplan conform verklaard.

## **4.7. Bestuursakkoord Antwerpen 2007–2012**

In het bestuursakkoord vinden we een aantal bepalingen terug die specifiek binnen het verkeersveiligheidsplan thuishoren:

- toepassing van het STOP-principe
- de wil om te blijven investeren in verkeerseducatie
- de zorg om de zwakke weggebruiker en zijn plaats binnen het verkeer in de stad
- de wil om de regie te blijven voeren inzake het mobiliteitsbeleid op zijn grondgebied
- de zorg om het openbaar vervoer in een stedelijke omgeving.

## 5. Visie

### 5.1. Risicobeheersing

In de ongevallendiagnostiek wordt een verkeersongeval beschreven als een fatale combinatie van omstandigheden en gebeurtenissen. Een ongeval is immers zelden terug te brengen tot één verklarende factor maar behelst verschillende kenmerken: de mens als weggebruiker (weten, kunnen, willen), het voertuig, de weg en zijn omgeving (verkeersomstandigheden, lichtgesteldheid, weer enz.). Vooral de wisselwerking tussen deze factoren speelt een rol bij het risico op een verkeersongeval.

Daarom moeten de inspanningen erop gericht zijn de samenloop van factoren te breken die in een concrete situatie tot een ongeval leidt. Een samenloop tussen menselijke tekortkomingen en situatiefactoren. Indien één van de beïnvloedende factoren kan worden gewijzigd, is de kans groot dat het ongeval zich niet voordoet.

Het vermijden van dergelijke kritische combinaties van omstandigheden maakt het voorwerp uit van de risicobeheersing. Op het gemeentelijk niveau moet daarom naast maatregelen gericht op verkeersgedrag (verkeerseducatie, verkeerstoezicht en wetshandhaving) ook aandacht gaan naar maatregelen op het gebied van de ruimtelijke ordening, weginrichting en vervoermiddelenkeuze.

### 5.2. Mobiliteitsbeheersing

De mate waarin men zich blootstelt aan het ongevalrisico bepaalt het aantal verkeersslachtoffers. In het verleden is evenwel te weinig aandacht uitgegaan naar de beheersing van het mobiliteitsvolume. Het instrument daartoe is het mobiliteitsplan.

Dit mobiliteitsplan moet ingebed zijn in een degelijk en gestructureerd ruimtelijk beleid dat er ondermeer naar streeft om verkeersonveiligheid te voorkomen. In dit mobiliteitsplan wordt getracht een herkenbare en leesbare stedelijk inrichting te creëren die aanzet tot een meer aangepast verkeersgedrag (gebruik van verplaatsingswijzen die verkeersveilig zijn en de omgeving niet belasten) en bovendien als basis dient voor een aantal sluitende verkeerscirculatie- en verkeersveiligheidsplannen (bijv. de verlenging van de tramlijnen, het verbreden van het Albertkanaal, de aanleg van de Oosterweelverbinding).

Waar het verkeersveiligheidsplan vertrekt vanuit de actuele onveiligheidssituatie en werkt met jaarlijkse uitvoeringsplannen met het oog op het wegwerken van punctuele knelpunten op korte termijn, beoogt het mobiliteitsplan een ruimtelijk ontwikkelingsplan waarvan de diverse deelsaspecten een duurzame mobiliteit bevorderen met een tijdshorizon tot 2010. Initiatieven gericht op het beïnvloeden van de vervoermiddelenkeuze (o.a. schoolvervoerplannen, nachtbussen, doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer) of van de routekeuze dienen een onderdeel te zijn van dat mobiliteitsplan.

Om te komen tot een gewenste synergie tussen het mobiliteitsplan en het verkeersveiligheidsplan dient regelmatig een afstemming en bijsturing te gebeuren. Het ideale moment hiervoor is het jaarlijkse actieplan.

### 5.3. Beleidsvisie – streven naar duurzame ontwikkeling

Een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid legt de nadruk op preventie van de kans op ongevallen en hun ernst met betrekking tot de drie factoren die het wegverkeer mogelijk maken: de mens, het voertuig en de verkeersomgeving. Daarbij zal aandacht uitgaan naar de beveiliging van de omgeving (de infrastructuur) zodat menselijke fouten worden voorkomen of de ernstige gevolgen van die fouten kunnen worden beperkt.

Indien het zo is dat de infrastructuur tot veilig verkeersgedrag moet uitnodigen en dit zelfs afdwingen, dan kan dit laatste evenzeer worden gezegd voor het verkeerstoezicht (met inbegrip van de vervolging en de bestraffing). Verkeerscontroles, die voldoende lang worden volgehouden of regelmatig worden herhaald, waaraan een ruime ruchtbaarheid wordt gegeven en die aanleiding geven tot een snelle en aangepaste bestraffing, kunnen tot een duurzame beïnvloeding van het verkeersgedrag bijdragen.

Ook voorlichting en opvoeding spelen een belangrijke rol op het gebied van kennis- en vaardigheidsvermeerdering om aan het verkeer deel te nemen. Zij moeten ook invloed uitoefenen op de attitudes en motivaties die leiden tot veilig en sociaal verkeersgedrag.

Sensibiliseringscampagnes zijn noodzakelijk om het belang van de verkeersveiligheid te onderstrepen, om veilig rijgedrag aantrekkelijk voor te stellen, om een gunstig klimaat te creëren voor het treffen van reglementaire en infrastructurele maatregelen, om ondersteunend te werken voor de verkeerscontroles en om veilig rijgedrag te bestendigen.

Geïntegreerd werken aan verkeersveiligheid is dan ook werken aan verkeersgedragsbeïnvloeding volgens de klassieke methode van de drie E's:

- Education (opvoeding, onderwijs, opleiding, voorlichting en sensibilisering)
- Enforcement (opstellen, bekendmaken en handhaven van verkeersregels)
- Engineering (ontwerp en staat van het voertuig en van de weg en zijn omgeving).

Om een maximaal rendement te bekomen is het noodzakelijk om vormen van education, enforcement en engineering elkaar te laten aanvullen. Binnen het handavingsluit werd gekozen voor een beperkt aantal prioriteiten die een objectief aantoonbaar effect hebben op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast zal echter voldoende ruimte blijven voor het voeren van een flankerend beleid onder de vorm van concrete projecten. Op die wijze kan de indruk van straffeloosheid van andere verkeersovertredingen voorkomen worden.

Het verkeersveiligheidsplan heeft tot doel vorm te geven aan een lokaal geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid. Een dergelijk beleid betracht vanuit een multidisciplinaire aanpak:

- het aantal verkeersongevallen met doden en lichamelijk letsel te doen dalen inzonderheid:
  - maximum 18 doden tegen 2010 en 12 doden tegen 2015.
  - maximum 120 zwaar gewonden en 80 zwaar gewonden ten opzichte van de ISLP-cijfers van het referentiejaar 2000
  - een substantiële daling van het aantal licht gewonden
- een positievere attitude te creëren bij de weggebruikers ten aanzien van veilig verkeersgedrag, gemeten aan de hand van enquêtering
- bij te dragen tot een veiliger verkeersgedrag, geëvalueerd op basis van gedragsmetingen (aantal snelheidsovertreders op bepaalde locaties, aantal gordel dragers, aantal bestuurders onder invloed enz.).
- bij te dragen tot een reductie van het aantal ongevallen of vermindering van de ernst van de ongevallen door het verbeteren van de infrastructuur. Dit kan door het wegwerken van hot-spots, de reorganisatie van de kruispunten of wegsegmenten dan wel de signalisatie (bijv. verkeerslichten) aan te passen.

## **6. Partners**

### **6.1. Federale overheid (verkeersveiligheidsfonds)**

Middelen uit het verkeersveiligheidsfonds worden toebedeeld aan de lokale politie. De politiediensten zijn verantwoording verschuldigd aan de hogere overheid middels het opstellen van actieplannen en evaluatierapporten, die gepaard gaan met controles. De federale overheid tracht via richtlijnen sturend te werken. De plannen moeten steeds afgetoetst worden met de gerechtelijke en bestuurlijke overheden.

### **6.2. Gerechtelijke overheid**

Binnen het kader van de reguliere werking en in het bijzonder binnen het verkeersveiligheidsfonds, zijn afspraken noodzakelijk met het oog op het voeren van een performant vervolgingsbeleid.

### **6.3. Bestuurlijke overheid**

De bestuurlijke overheid bepaalt mee de richting waarbinnen de actieplannen van het verkeersveiligheidsfonds moeten uitgevoerd worden. Zij coördineert ook de andere stedelijke diensten om mee te werken aan de realisatie van de doelstellingen en voorziet de nodige budgetten in haar begroting, verdeeld over de verschillende bedrijfseenheden.

### **6.4. Wegbeheerders**

De participatie van de wegbeheerders is noodzakelijk wil men middels infrastructurele maatregelen bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid.

### **6.5. De Lijn**

Als aanbieder van het openbaar vervoer binnen een stedelijke omgeving zorg dragen voor veilige verplaatsingen binnen zijn specifieke infrastructuur.

### **6.6. Onderwijs**

In het kader van de verkeerseducatie is de rol van het onderwijs absoluut noodzakelijk om tot resultaten te komen.

### **6.7. Belangengroepen verkeersdeelnemers**

Het is belangrijk om belangengroepen van verkeersdeelnemers te betrekken in de acties rond verkeersveiligheid. Het verhoogt niet alleen het draagvlak maar draagt er toe bij dat iedereen betrokken wordt in de realisatie van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

## **7. Beleidsvoorstellen**

Teneinde de éénmalige vatting na te streven, is het noodzakelijk de opstelling van de beleidsvoorstellen af te stemmen met de richtlijnen gevat in de omzendbrief FOD vervoer en mobiliteit.

De beleidsvoorstellen worden ingedeeld in:

- handhaving
- mentaliteitsverandering
- infrastructurele ingrepen
- randomstandigheden.

## 7.1. Rond handhaving van elementaire verkeersregels

DOELSTELLING	AANPAK	MOTIVERING
<b>V1. Algemeen verkeersveiligheidsbeleid en coördinatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Handhaving moet afgestemd worden op de resultaten van de analyses naar tijd, plaats en type weggebruiker.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Door intern te beschikken over een hoge graad van expertise, adviezen verlenen – intern en extern – met het oog op de reductie van het aantal letselongevallen.</li> <li>➤ Verhogen van de objectieve en subjectieve pakkans door nog meer gericht te werken.</li> </ul>
<b>V2. Een doortastende snelheidshandhaving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematische verhoging van het aantal snelheidscontroles met inzet van bemande en onbemande camera's</li> <li>➤ Uitvoeren van geregelde snelheidscontroles met interceptie</li> <li>➤ Sterke preventieve acties middels technische hulpmiddelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen door verhoging van de pakkans, van het aantal snelheidsovertreders</li> <li>➤ Daling van het aantal verkeersongevallen</li> <li>➤ Het V-85 in overeenstemming brengen met de gewenste snelheid middels preventieve acties</li> </ul>
<b>V3. Strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematisch opvoeren van het aantal alcoholcontroles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van alcoholmisbruik in het verkeer</li> <li>➤ Daling van het aantal verkeersongevallen door alcoholmisbruik</li> </ul>
<b>V4. Strijd tegen het rijden onder invloed van drugs en andere stoffen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematisch opvoeren van het aantal drugcontroles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het middelenmisbruik in het verkeer</li> <li>➤ Daling van het aantal verkeersongevallen door middelenmisbruik</li> </ul>
<b>V5. Veiligheidsgordel en andere beveiligingsmiddelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematische verhoging van het aantal controles op het verplicht gebruik van de beveiligingsmiddelen (kinderzitjes, veiligheidsgordels en valhelmen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal overtredingen</li> <li>➤ Daling van het aantal verkeersslachtoffers</li> </ul>
<b>V6. Goederen- en personenvervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematisch opvoeren van het aantal controles op het goederen- en personenvervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal overtredingen</li> <li>➤ Daling van onverantwoorde verkeersdeelname door de specifieke sector</li> </ul>

<b>V7. Onveilig en hinderlijk parkeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prioritaire aandacht voor en gerichte controles op overtredingen die een gevaar vormen voor de zwakke weggebruiker m.n. <ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeren op trottoirs, fietspaden en oversteekplaatsen, autovrije straten en pleinen</li> <li>- het niet verlenen van voorrang aan de overstekende voetganger</li> <li>- stringenter toezicht op het rijgedrag bij begin en einde van de scholen</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal overtredingen</li> <li>➤ Daling van het aantal verkeersongevallen met zwakke weggebruikers</li> <li>➤ Bevorderen van de modal split (zodat meer mensen terug met de fiets durven rijden in stedelijke agglomeraties)</li> </ul>
<b>V8. Verkeersagressie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Behoud van het controleniveau op het gebied van egoïstisch en agressief verkeersgedrag</li> <li>➤ Aandacht voor recidivisten in het verkeer mbt verkeersagressief en egoïstisch gedrag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal overtredingen</li> <li>➤ Onderzoek naar recidivisme in het verkeer met het oog op bijzondere bestraffing waardoor het gedrag kan gestuurd worden in de goede richting</li> </ul>
<b>V9. Weekendongevallen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Afstemmen van controles op hotspots, op basis van analyses naar tijd, plaats en type, ...</li> <li>➤ Flexibel en gericht werken op de specifieke doelgroep</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de gerichte pakkans, van het aantal overtredingen</li> <li>➤ Terugdringen, door verhoging van de gerichte acties en controles, het aantal letselongevallen</li> <li>➤ Terugdringen van het aantal letstelongevallen door de bevordering van het aanbieden van alternatieven (vb TOV-kaart, nachtbussen enz.) Sensibilisatie en campagnes rond het thema en eventuele inzet van partners (R.Y.D, DUS, enz..)</li> </ul>
<b>V10.1 Omleidingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ systematische controle van werven met het oog op het verzekeren van een veilige doorgang voor de zwakke weggebruiker(s)</li> <li>➤ implementeren van degelijke omleidingen bij het verlenen van adviezen rekening houdende met de situationele toestand en de specifieke kenmerken van de zwakke weggebruiker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ terugdringen, door verhoging van de pakkans én afdwingbaarheid van maatregelen, van het aantal gevaarlijke passages langs werven voor de zwakke weggebruiker.</li> <li>➤ systematisch opleggen van een degelijke omleiding bij wegenwerken bij het verlenen van adviezen</li> </ul>
<b>V10.2 Verkeersveilige deelname van zwakke weggebruikers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ systematisch opvoeren van het aantal controles op <ul style="list-style-type: none"> <li>- foutief gebruik van de weg door fietsers</li> <li>- fietsverlichting</li> <li>- negatie verkeerslichten door voetgangers</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal letselongevallen</li> <li>➤ terugdringen, door verhoging van de pakkans, van het aantal overtredingen</li> </ul>

<b>V10.3 Slachtofferbejegening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ verbeteren van de kwaliteit van slachtofferbejegening aan de hand van het bestaande draaiboek</li> <li>➤ verhogen van de graad van professionaliteit van personeel betrokken bij verkeersongevallen met doden en zwaargewonden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ de implicaties en impact bij een zwaar verkeersongeval beter sturen/opvangen door een professionele aanpak van gans de problematiek</li> <li>➤ kwaliteitsvolle nazorg inbedden in de reguliere werking</li> </ul>
<b>V10.4 Professionaliseren van de vaststellingen aanrijdingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ systematisch verbeteren van de kwaliteit van de vaststellingen met het oog op: <ul style="list-style-type: none"> <li>- betere analyses van de infrastructuur</li> <li>- betere statistische gegevens</li> <li>- betere advisering</li> </ul> </li> <li>➤ oprichting van een gespecialiseerde cel aanrijdingen die tussenbeide komt bij zware verkeersongevallen met het oog op een verdieping van de kennis nopens aanrijdingen om ze in de toekomst te vermijden dan wel de impact te reduceren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ continue opleidingen van het personeel</li> <li>➤ bijzondere opleiding voor een nog op te richten gespecialiseerde cel aanrijdingen</li> <li>➤ taakafspraken nopens inzetbaarheid van de gespecialiseerde cel</li> <li>➤ analyse door specialisten</li> </ul>
<b>V10.5 Professionaliseren van de sturing van het mobiliteitsvraagstuk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ verdere uitbouw van de samenwerking met partners binnen een multidisciplinair mobiliteitscentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ complementaire inbreng van verkeerskennis en verdere verrijking van datasets met het oog op het optimaliseren van de kennis</li> <li>➤ sturing van de verkeersstromen binnen en rond een stedelijke omgeving, rekening houdende met de uitgezette beleidslijnen</li> <li>➤ aanbieden en sturing van alle modi en alternatieven bij calamiteiten</li> <li>➤ aanzetten tot het gebruik van alternatieve modi dan de wagen</li> <li>➤ bijzonder zorg voor het openbaar vervoer, taxi en collectief vervoer</li> <li>➤ werking gebaseerd op het STOP-principe.</li> </ul>

## 7.2. Strevend naar een mentaliteitsverandering

DOELSTELLING	AANPAK	MOTIVERING
<b>M1. Verdere uitbouw van een permanente verkeerseducatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Evaluatie van het bestaande verkeerseducatieve aanbod</li> <li>➤ Bijsturing en aanvulling van dit aanbod aan de noden met bijzondere aandacht voor risicogroepen (jongeren, senioren enz.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aanzetten tot een mentaliteits- en gedragsverandering via een structureel aanbod</li> <li>➤ Bijdragen leveren aan scholen met het oog op verkeerseducatie</li> </ul>
<b>M2. Verkeerspreventieve acties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Jaarlijks weerkerende campagnes inzake <ul style="list-style-type: none"> <li>- snelheid</li> <li>- gordeldracht</li> </ul> </li> <li>➤ Organiseren van geregelde preventieve acties o.m.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- rond het gebruik van beveiligingsmiddelen in het verkeer (kinderzitjes, veiligheidsgordels, valhelmen)</li> <li>- gericht op het gevaar ten aanzien van derden van foutief parkeergedrag</li> <li>- tegen het rijden op trottoirs door fietsers</li> <li>- roodlichtnegatie door voetgangers</li> <li>- ter bestrijding van egoïstisch en asociaal verkeersgedrag</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aanzetten tot een mentaliteits- en gedragsverandering via sensibilisatie</li> </ul>
<b>M3. Uitbouw van een permanent verkeerseducatief centrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inventarisatie van de lopende initiatieven en mogelijkheden</li> <li>➤ Aanzoeken van partners</li> <li>➤ Ontwikkeling van het opleidingscentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Door educatie doorbreken van het zgn. "onrealistisch optimisme" waarbij men zichzelf als de goede bestuurder ziet die geen nood heeft aan bijsturing</li> <li>➤ Uitbouw van een kenniscentrum dat aan alle actoren op permanente basis zijn kennis kan ter beschikking stellen</li> </ul>
<b>M4. Uniformiteit in de interne en externe profilering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ontwikkeling van uniformiteit in de interne en externe communicatie rond de diverse verkeersveiligheidsprojecten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Duidelijker in beeld brengen van de samenhang in het beleid, zowel intern als extern</li> <li>➤ Intern zorg dragen voor een minder auto-gerichte benadering van het begrip mobiliteit</li> </ul>
<b>M5. Toepassen van de sociale marketingbenadering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ontwikkeling van doelgroepgerichte communicatiestructuren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Grotere performantie van de communicatie</li> </ul>

<b>M6. Flankerende initiatieven</b>	➤ Actieve ondersteuning van mobiliteitsbeïnvloedende initiatieven vanuit de invalshoek verkeersveiligheid (o.a. jaarlijkse deelname aan de autovrije dag/ universele week van de verkeersveiligheid)	➤ Stimuleren van een mentaliteits- en gedragsverandering
-------------------------------------	--	--

### 7.3. ... zoekend naar duurzame infrastructurele oplossingen

DOELSTELLING	AANPAK	MOTIVERING
<b>I1. Gerichte aanpak van onveilige verkeerssituaties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Systematische analyse van ongevallenconcentraties door de verkeerspolitie</li> <li>➤ Uitvoeren van de verkeersveiligheidsaudit als preventief instrument</li> <li>➤ Afstemming van de uitvoering met het mobiliteitsplan via het jaarlijkse uitvoeringsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Structurele integratie van de bestrijding van verkeersonveiligheid binnen het ruimtelijk orderingsbeleid</li> <li>➤ voorkomen van de ongevallen</li> </ul>
<b>I2. Toepassing van het STOP-principe bij advisering en handhaving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Het stop-principe toepassen bij elke vorm van advisering</li> <li>➤ Het stop-principe toepassen bij de handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De advisering kadert binnen de beleidsopties</li> <li>➤ De handhaving is afgestemd op de beleidsvisie</li> <li>➤ Het impact-management is afgestemd op de beleidsvisie</li> <li>➤ Het STOP-principe is terug te vinden binnen het geheel van de werking van de verkeerspolitie en het korps</li> </ul>
<b>I3. Ruimtelijke ontwikkeling met oog voor verkeersveiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wegcategorisering</li> <li>➤ Afbakening van verblijfsgebieden (centrum- en woongebieden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ creëren van een herkenbare en leesbare stedelijke inrichting die aanzet tot een aangepast verkeersgedrag</li> </ul>
<b>I4. Ontwikkeling van duidelijke verkeersstructuren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Afbakening van verkeersvrij, verkeersluwe en zone-30 gebieden met prioritaire aandacht voor schoolomgevingen, speelpleinomgevingen en woonstraten</li> <li>➤ Afbakening van snelheidsregimes</li> <li>➤ Beperken van de verkeersdruk op de stad aan de hand van het parkeerbeleidsplan (i.s.m. gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Risicobeheersing via controle op het verkeersvolume</li> <li>➤ Sturing van de verkeersstromen</li> <li>➤ Gebruik van nieuwe technieken en middelen (ISA, verdwijnpalen, enz.)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Creëren van (duurzame en veilige) alternatieven voor het autoverkeer (openbaar vervoer, fiets, te voet)</li> </ul> <p>Beheersen van verkeersstromen aan de hand van verkeerscirculatieplannen, die een onderdeel zullen vormen van het mobiliteitsplan.</p>	
<b>I5. Voertuigbetrokken maatregelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Het gebruik van dodehoekspiegels en -camera's op stadsvoertuigen</li> <li>➤ Het opvolgen van de ontwikkelingen rond de intelligente snelheidsadaptatie (ISA) en eventuele toepassing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Risicobeheersing via voertuigbetrokken ingrepen</li> </ul>

<b>I6. GIS-toepassingen als instrument voor beleidsondersteuning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ GIS-applicaties ondersteunen het beleid</li><li>➤ GIS-applicaties zijn dragers voor de datasets</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ De visualisering van maatregelen ondersteunen het beleid</li><li>➤ De visualisatie laat toe de ingewonnen datasets te integreren in maatregelenpakketten (ongevalanalyse, omleidingen, impactmanagement, 30 km-zone, schoolomgeving, enz. )</li></ul>
--	---	---

## 7.4. ... via het verzekeren van optimale randomstandigheden

DOELSTELLING	AANPAK	MOTIVERING
<b>R1. Uitbouw van een performante beleidsstructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Oprichten van een werkgroep verkeersveiligheid met een verscheidenheid aan deelnemers/groepen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Realiseren van een geïntegreerde aanpak van de verkeersveiligheid</li> <li>➤ Gerichtere beleidsvoering en -ontwikkeling</li> </ul>
<b>R2. Afstemming met de districten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Betrekken van de districten bij de ontwikkeling van de uitvoeringsplannen</li> <li>➤ Aangeven van de hot-spots in de districten</li> <li>➤ Infrastructurele ingrepen systematisch onderwerpen aan een verkeersaudit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maximale synergie tussen de verschillende bestuursniveaus via de bevoegde schepen</li> <li>➤ Optimalisatie van de infrastructuur met het oog op het verminderen van het aantal ongevallen</li> </ul>
<b>R3. Afstemming met de partners in verkeersveiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Actualiseren van een overlegplatform verkeersveiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Behoeftendetectie en verbreden van het draagvlak</li> </ul>
<b>R4. Uitbouw van een performant mobiliteitsbeheerscentrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Betrekken van het bestuur bij de oprichting en exploitatie van een mobiliteitsbeheerscentrum</li> <li>➤ Aantrekken van partners en middelen met het oog op professionele exploitatie</li> <li>➤ Oprichten en ondersteunen van stuurgroep en beleidscel die de leiding waarnemen en sturing geven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De mobiliteitsbehoeften in overeenstemming brengen met de beleidsplannen inzake mobiliteit</li> <li>➤ Antwoord bieden aan het mobiliteitsprobleem</li> <li>➤ Afstemming met de partners met als basis de categorisering van de wegen.</li> </ul>
<b>R5. Professionalisering van de verkeerskundige expertise</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verdere ontwikkeling van de bestaande databank met verrijking ervan met relevante beleidsinformatie onder het adagio "meten is weten"</li> <li>➤ Aantrekken van gespecialiseerd calog-personeel.</li> <li>➤ Koppeling tussen de ongevalgegevens met het GIS van de stad Antwerpen en exploitatie van de gegevens</li> <li>➤ Ingebruikname van professionele ongevalanalyseprogramma's</li> <li>➤ Ingebruikname van professionele omleidings- en signalisatieprogramma's</li> <li>➤ Ingebruikname van professionele verkeersmanagementsprogramma's</li> <li>➤ Verbetering van de kwaliteit van de aanrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschikbaar maken van actuele en performante beleidsinformatie op zo veel mogelijk domeinen : ongevallen, wegwerkzaamheden, evenementen, openbaar vervoer, enz.</li> <li>➤ Afstemming van het handhavingsbeleid aan de hand analyse en visualisatie van alle beschikbare informatie</li> <li>➤ Optimalisatie van de mobiliteit binnen Antwerpen.</li> <li>➤ Professionalisering van alle kaders</li> </ul>

<b>R6. Uitvoeren van verkeersenquêtes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Uitvoeren van een tweejaarlijkse enquêtering met peiling naar: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de beleving van het gevoerde verkeersbeleid</li> <li>- de kennis van de handhavingsprioriteiten</li> <li>- naar de attitude- en gedragsverandering op het vlak van de kerndomeinen van het verkeersveiligheidsbeleid</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschikbaar maken van relevante beleidsinformatie</li> </ul>
<b>R7. Gedragmetingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Uitvoeren van geregelde, objectieve metingen van relevante verkeersgedragingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschikbaar maken van relevante beleidsinformatie</li> </ul>
<b>R8. Monitoring</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Geregelde voortgangrapportage</li> <li>➤ Systematische registratie van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- het aantal verkeersongevallen</li> <li>- evenementen</li> <li>- wegwerkzaamheden</li> <li>- uitgebracht adviezen en audits</li> <li>- de handhavingsinspanningen (personeelsinzet en vaststellingen)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mogelijkheid tot een nauwgezette opvolging van <ul style="list-style-type: none"> <li>- de uitvoeringsplannen</li> <li>- wegwerkzaamheden</li> <li>- ongevalregistratie en analyse</li> </ul> </li> </ul>

## 8. Kritische succesfactoren

### 8.1. Algemeen

Om het verkeersveiligheidsplan gestalte te kunnen geven is het noodzakelijk te kunnen beschikken over:

- een voldoende opgevuld personeelskader
- het personeel heeft een hoge graad van expertise, is bereid zich blijvend bij te scholen in de materie en zal daartoe voldoende kansen krijgen.
- De specialisatie zal vooral gericht zijn op het analyseren van de feiten en het voorstellen van infrastructurele oplossingen
- een ruim aanbod aan specifieke materialen met het oog op de uitvoering van metingen
- een voldoende aanbod aan specifieke materialen met het oog op de handhaving. Het moet mogelijk zijn om alle doelstellingen over gans het grondgebied van stad Antwerpen te kunnen uitvoeren.
- voldoende fondsen om de continuïteit in de werking van alle projecten te kunnen voorzien. Het is wenselijk dat het bestaande aanbod aan, voornamelijk educatieve projecten, een blijvend karakter verkrijgt
- voldoende fondsen teneinde de noodzakelijke campagnes en onderzoeken uit te kunnen voeren

### 8.1. Specifiek

- Verder omschakeling van operationeel naar calog-personeel op de dienst VTA (verkeerskundigen) met het oog op het verder professionaliseren van de uitgebrachte adviezen in het ruime kader van het mobiliteitsvraagstuk
- Recruitering van operationeel personeel met als doel het kritisch minimum te overschrijden.
- Ondersteuning van derden bij de uitvoering van de educatieve projecten, onderzoeksdaten en het voeren van campagnes.

### 8.2. Aan te wenden middelen

- Reguliere begroting
- Verkeersveiligheidsfonds
- Personeelsbehoefteplan 2007

## 9. Meetplan en evaluatie

### 9.1. Wat wordt er gemeten

- Alle handhavingsinspanningen, gekaderd binnen de projecten, aan metingen alsook hun resultaten
- Gedragmetingen: gordelriem
- Mobiliteitsgegevens: fietstrajecten

### 9.2. Objectieve criteria

- Alle door LP/VK ingewonnen gegevens verkregen via meetpunten
- Alle aangereikte gegevens van de partners in het kader van het mobiliteitsvraagstuk (vb passagiersaantallen De Lijn, NMBS - voertuigengebruik in tunnels of andere complexen, enz.)

### 9.3. Subjectieve criteria

- Enquêtes in relatie tot het verkeersveiligheidsplan
- Waarnemingen van patrouilles
- Correspondentie
- Persartikels

### 9.4. Hoe wordt er gemeten

- Intern middels op te stellen formulieren die onderhevig zijn aan systematische controles en verwerkingen in statistisch relevante tabellen
- Middels technische hulpmiddelen (telslangen, elektronische tellingen via camera's enz.)
- Middels telefonische bevestigingen van de bevolking
- Middels bevestiging van de informaticasystemen door middel van query's

### 9.5. Frequentie

- Intern voor elke cluster: maandelijks
- Intern in het kader van onderzoeken: jaarlijks
- Extern voor de bevoegde overheden: jaarlijks
- Bevestigingen: tweejaarlijks voor de telefonische enquête

### 9.6. Bijsturing

- Intern: maandelijks via dienstleiding na afstemming van het stuurbord
- Extern: jaarlijks door de bestuurlijke en gerechtelijke overheden betreft, voor wat hun respectievelijke bevoegdheden betreft. Deze worden finaal afgestemd op het zonaal veiligheidsoverleg.

## Legende

Graad van ernst	is een maat voor de zwaarwichtigheid van de ongevalsgevolgen Zij geeft het aantal ongevallen met doden of ernstig gewonden weer per 1 000 verkeersongevallen.
-----------------	---

# Overzicht tabellen

Tabel 1: ongevallenregistratie - algemeen.....	3
Tabel 2: aantal verkeersslachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – absolute aantallen – jaar 2006 (bron: ISLP) .....	4
Tabel 3: aantal verkeersslachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – relatieve aantallen – jaar 2006 ...	4
Tabel 4: aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijd en aard van de weggebruiker – absolute aantallen – .....	5
Tabel 5: aantal verkeersslachtoffers voetgangers – absolute aantallen – jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP).....	6
Tabel 6: aantal voetgangers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute aantallen – .....	6
Tabel 7: aantal verkeersslachtoffers fietsers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP).....	8
Tabel 8: aantal fietsers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - .....	8
Tabel 9: aantal verkeersslachtoffers waarbij tram of bus was betrokken.....	10
Tabel 10: aantal voetgangers/verkeersslachtoffers waarbij tram of bus.....	10
Tabel 11: aantal fietsers/verkeersslachtoffers waarbij tram of bus.....	10
Tabel 12: aanrijdingen waarbij tram of bus waren betrokken ingedeeld volgens wegcategorie - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP) .....	11
Tabel 13: aantal verkeersslachtoffers autobestuurders - absolute getallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)....	12
Tabel 14: aantal autobestuurders als slachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen – .....	12
Tabel 15: aantal verkeersslachtoffers inzittenden - absolute getallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP).....	14
Tabel 16: aantal inzittenden auto - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000/2006 (bron: ISLP) .....	14
Tabel 17: aantal verkeersslachtoffers brom/snorfietsers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP)	16
Tabel 18: aantal brom/snorfietsers - verkeersslachtoffers volgens leeftijd - absolute getallen - jaar 2000/2006 (bron: ISLP) .....	16
Tabel 19: aantal verkeersslachtoffers motorfietsers - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP).....	18
Tabel 20: De navolgende tabel geeft de indeling van het aantal motorfietsers- .....	18
Tabel 21: aantal verkeersslachtoffers waarbij vrachtwagen was betrokken.....	20
Tabel 22: aantal verkeersslachtoffers fietsers/voetgangers waarbij vrachtwagen was betrokken - absolute aantallen - jaar 2000 - 2006 (bron: ISLP) .....	20
Tabel 23: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens de maand - jaar 2006 (bron: ISLP) .....	21
Tabel 24: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens weekday - jaar 2006 (bron: ISLP).....	21
Tabel 25: verdeling van het aantal verkeersongevallen volgens wegbeheerder - jaar 2006 (bron: ISLP).....	22
Tabel 26: verdeling van het aantal verkeersongevallen en - slachtoffers over de districten – jaar 2006 (bron: ISLP).....	22
Tabel 27: verdeling van het aantal verkeersongevallen en - slachtoffer volgens het wegtype - jaar 2006 .....	22
Tabel 28: overzicht van hotspots op grondgebied Antwerpen – omgerekende absolute cijfers – wegbeheerder Vlaams gewest (bron ISLP 2006).....	23
Tabel 29 overzicht van hotspots op grondgebied Antwerpen – omgerekende absolute cijfers – wegbeheerder stad Antwerpen (bron ISLP 2006).....	23

Tabel 30: etmaalgemiddelde van het invalsverkeer - jaar 2006 (bron: jaarrapport verkeerspolitie) .....	24
Tabel 31: weglengte volgens district en wegbeheerder - jaar 2000 (bron: SW).....	24
Tabel 32: in Antwerpen ingeschreven motorvoertuigenpark - jaar 2006 (bron: NIS).....	25
Tabel 33: bevolkingsaantallen volgens district - jaar 2006 (bron: jaarverslag bevolking) .....	25
Tabel 34: leeftjidsverdeling volgens geslacht - jaar 2000 (bron: jaarverslag bevolking).....	25
Tabel 35: rijbewijsbezit - jaar 2000 (bron: Digipolis) .....	25
Tabel 36: resultaten snelheidscontroles met interceptie - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie) .....	26
Tabel 37: resultaten bemande controles zonder interceptie - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie).....	26
Tabel 38 resultaten alcoholcontroles - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie) .....	27
Tabel 39 resultaten alcoholcontroles op 24 u tijdslijn - jaar 2000 - 2006 samengevoegd (bron: verkeerspolitie) .....	27
Tabel 40 resultaten drugscontroles - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie).....	29
Tabel 41 resultaten gordelcontroles - jaar 2000-2006 (bron: verkeerspolitie).....	29
Tabel 42 resultaten controles - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie) .....	30
Tabel 43 resultaten controles parkeren - jaar 2000 - 2006 (bron: verkeerspolitie).....	30
Tabel 44 resultaten controles verkeersagressie- jaar 2006 (bron: verkeerspolitie).....	31
Tabel 45 verdeling van het aantal verkeersongevallen over het W.E.- jaar 2000 - 2006.....	31
Tabel 46 verdeling van het aantal verkeersslachtoffers over het W.E.- jaar 2000 - 2006 .....	31

## Overzicht grafieken

Grafiek 1: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor alle types van weggebruikers - jaar 2006 (bron: ISLP).....	5
Grafiek 2: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor voetgangers - jaar 2006 (bron: ISLP) .....	7
Grafiek 3: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor fietsers - ....	9
Grafiek 4: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie .....	13
Grafiek 5: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor inzittende auto - jaar 2006 (bron: ISLP) .....	15
Grafiek 6: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie .....	17
Grafiek 7: aantal letselongevallen per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie voor motorfietsers .....	19
Grafiek 8 resultaten alcoholcontroles op 24 u tijdslijn - jaar 2006 (bron: verkeerspolitie) .....	28