

Inspiratiegids

2^{de} editie - januari 2019



SAVE
GEMEENTE



Ouders van Verongelukte Kinderen v.z.w.

Met deze tweede inspiratiegids wil OVK de SAVE-gemeenten aanmoedigen nog meer werk te maken van verkeersveiligheid. De gids is bedoeld als hulpmiddel bij het uitwerken van SAVE-actiepunten. Maar ook andere gemeenten kunnen inspiratie halen uit deze gids.

Bij SAVE Steden & Gemeenten dient de nadruk te liggen op het creëren van een verkeersveiligheidscultuur. Beter een beperkt aantal acties uitwerken en ontplooiën dan allerlei initiatieven die uiteindelijk minder resultaat opleveren.

De belangrijkste vraag waarop een SAVE-actieplan verkeersveiligheid een antwoord zou moeten geven is: maakt het actieplan het verschil met het verleden? Is het duidelijk zichtbaar dat de gemeente een echt engagement voor een verkeersveiliger omgeving uitwerkt en uitvoert?

Indien dit engagement doorheen de hele SAVE-oefening zichtbaar is, kan men spreken van een geslaagd 'SAVE-jaar'.

Haren-Brussel, januari 2019.

Contact:

Katrijn De Meyer katrijn.demeyer@ovk.be (0499/90.10.02)

Roel De Cleen roel.decleen@ovk.be (0499/90.31.04)

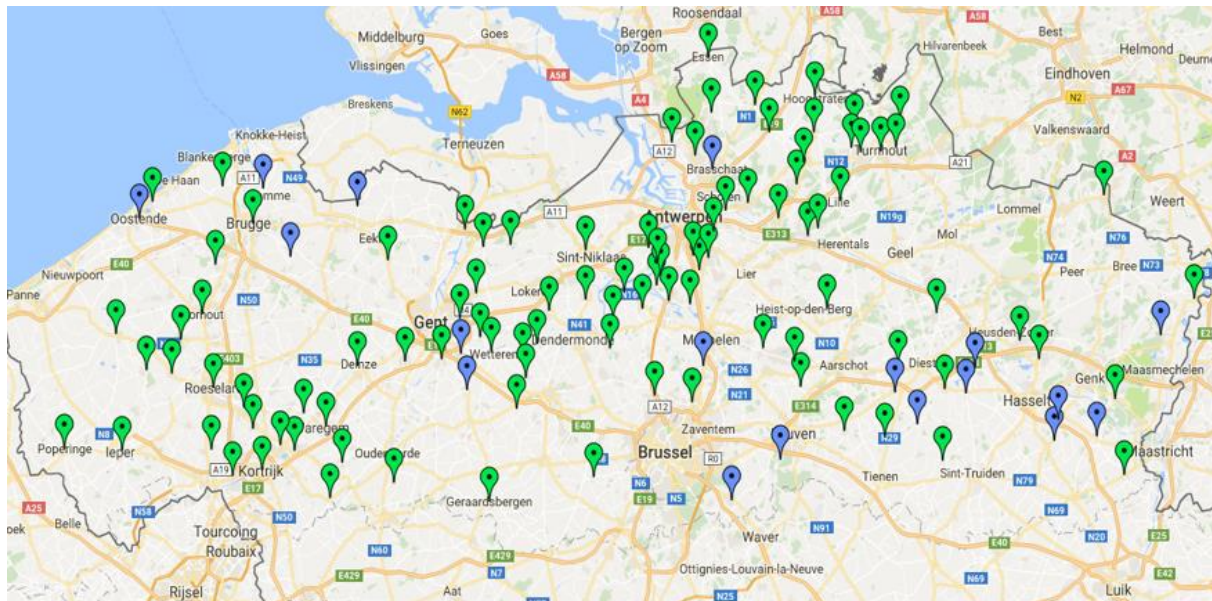
Coördinatoren SAVE Steden & Gemeenten

Inhoudstafel

Situering SAVE Steden & Gemeenten 2011-2019.....	4
Doelstelling 1: De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.....	5
1.1 Verkeersraad/mobiliteitscommissie	
1.2 Up-to-date houden of opstellen mobiliteitsplan	
1.3 Analyse en inventarisatie missing links	
Doelstelling 2: De implementatie van het STOP-principe.....	8
2.1 Een goed circulatieplan, verhoogde kans op een veilige gemeente	
2.2 Nieuwe wijken, nieuwe kansen	
2.3 Netwerk van veilige fiets- en wandelroutes	
2.4 Doorlopende straat	
2.5 Geef bij onderhoud prioriteit aan fietsers en voetgangers	
2.6 Fietsstraat	
2.7 Woonerf	
2.8 Voetgangerszone	
2.9 Kruising, kruispunt en oversteekplaats	
Doelstelling 3: De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.....	16
3.1 Mobiliteit op scholenoverleg	
3.2 Schoolbereikbaarheidskaart of schoolroutekaart	
3.3 Bevraging van kinderen en jongeren	
3.4 Schoolstraat	
3.5 Snelheidsregimes volgens 30/50/70-principe	
3.6 Autoluwe zone 30	
3.7 Aangename routes zijn veilige routes	

3.8 Zwaar verkeer vraagt extra aandacht	
Doelstelling 4: Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.....	22
4.1 Fietsbrigades	
4.2 Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers	
4.3 Sluipverkeer aanpakken	
4.4 Informeren over controles	
4.5 Fietscontroles	
Doelstelling 5: De voorbeeldfunctie van gemeente/stad en haar beleidsverantwoordelijken.....	25
5.1 STOP-principe promoten via de website en/of het infoblad van de gemeente	
5.2 Gemeentelijke verplaatsingen kunnen beter	
Doelstelling 6: Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.....	27
6.1 Verkeerslessen voor de schoolgaande jeugd	
6.2 Permanente verkeerseducatie	
6.3 Verkeersdag of -week	
6.4 Bekendmaken van bestaande educatieve middelen (gemeente/stad)	
6.5 Eigen campagne rond verkeersveiligheid	
6.6 Educatieve voorstellingen	
Doelstelling 7: Opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.....	33
7.1 Gids <i>'Als het verkeer je raakt'</i>	
7.2 ZEBRA-kit	
7.3 Workshop slechtnieuwsmelding	
7.4 Info op gemeentelijke website	

Situering SAVE Steden & Gemeenten 2011-2019



Legende: Groen = SAVE-charter ondertekend, blauw = geïnteresseerd

Totaal aantal inwoners in SAVE Steden & Gemeenten: 1.963.0481

Totale oppervlakte SAVE Steden & Gemeenten: 4247,76 km²

101 Vlaamse gemeenten ondertekenden het SAVE-charter

62 gemeenten ontvingen een of meer SAVE-labels

Doelstelling 1: De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse

1.1 Verkeersraad/mobiliteitscommissie

Dit actiepunt kan bestaan uit het oprichten van een verkeersraad of mobiliteitscommissie, uit het aanspreken van expertise om de verkeersraad of mobiliteitscommissie te versterken of uit het optimaliseren van de bestaande werking. Samen-werken aan verkeersveiligheid is het uitgangspunt.

De gemeente kan, indien deze nog niet bestaat, **een verkeersraad/mobiliteitscommissie oprichten**. Een verkeersraad of mobiliteitscommissie bestaat normaal (ten minste) uit volgende actoren: schep en van mobiliteit, mobiliteitsambtenaar/ambtenaar technische dienst, vertegenwoordiging uit andere adviesraden, de lokale politie. Ook andere geïnteresseerde burgers, verenigingen en diensten kunnen lid worden van dit orgaan. We denken aan de jeugddienst, de Fietsersbond-afdeling, scholen, seniorenverenigingen,... . Voor specifieke thema's kan een werkgroep worden opgericht. Bij wijkgerichte plannen komt er een wijkoverleg. Hoe meer en regelmatig burgers betrokken worden, des te sneller het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen zal groeien.

De verkeersraad/mobiliteitscommissie heeft, onder meer, volgende bevoegdheden:

- Advies geven over alles wat met mobiliteitsbeleid te maken heeft.
- Behandelen van alle zaken die met verkeer te maken hebben.
- Zoeken van oplossingen voor gemelde probleemsituaties.
- Advies verlenen voor (her)aanleg of (her)inrichting van straten en kruispunten.
- Bespreken van suggesties ivm. verkeersproblemen door burgers gesignaleerd.

Afhankelijk van de te behandelen thema's kunnen externe experts aangesproken worden en/of andere actoren geraadpleegd worden, zoals bv. De Lijn en AWW, maar ook onafhankelijke experts zoals rijsscholen,...

Om de bestaande werking te optimaliseren is het wenselijk nieuwe infrastructuurprojecten altijd voor te leggen aan de verkeerscommissie of verkeersraad, nog voor de plannen worden uitgewerkt. Die formuleert dan aanbevelingen voor het project, die worden doorgegeven aan het studie bureau dat de plannen zal uitwerken.

Het studie bureau zal in de mate van het mogelijke met deze aanbevelingen rekening houden bij het ontwerp. Doordat verschillende doelgroepen de kans krijgen hun visie te delen voor de plannen effectief opgemaakt worden, bestaat er minder kans dat de plannen na opmaak nog moeten gewijzigd worden.



Doe zoals **Torhout** en **Kalmthout** en maak je verkeersraad/mobiliteitscommissie groot genoeg. Zo heb je van bij de start een breed draagvlak, wat de kansen dat deze voorstellen effectief beleid worden, aanzienlijk vergroot. Maar ook inbreng van zoveel mogelijk verschillende actoren is een must. Zo werd in **Bornem** een wijkparticipatietraject doorlopen om de inwoners nauwer te betrekken bij het beleid in de gemeente. De buurtcaravan is daar een gekend en geliefd initiatief.

1.2 Up-to-date houden of opstellen mobiliteitsplan

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente zelf bevoegd is. Wat zoal opgenomen kan worden: het uittekenen van een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid tbv. de gemeentelijke straten en pleinen, de schoolomgevingen verkeersveiliger maken, een lokaal fietsrouten netwerk uitbouwen, een circulatieplan opmaken. Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. Nieuwe ontwikkelingen of beleidskeuzes in andere beleidsdomeinen dienen getoetst te worden aan het gekozen scenario in het mobiliteitsplan.

1.3 Analyse en inventarisatie missing links

Kilometers omweg om een autosnelweg over te steken? Een pad dat doodloopt op een spoorweg? Een fiets- of voetpad dat plots stopt? Missing links zijn tekorten in infrastructuur waardoor een kwetsbare weggebruiker zich niet vlot door de gemeente kan verplaatsen. Het aanpakken van missing links zal het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren. Het wegwerken van missing links zorgt immers voor een vlottere en veiligere doorgang voor de kwetsbare weggebruikers. De analyse van de missing links op een grondgebied start met de inventarisatie ervan.



- Koppel de inventaris en analyse van missing links aan de opmaak van een onderhoudsplan voor voetpaden en fietspaden.
- Verspreid een oproep naar de inwoners om missing links door te geven.



Om missing links, maar ook onveilige punten voor fietsers en voetgangers aan te kaarten, maakt gemeente **Berlare** dankbaar gebruik van verkeersambassadeurs. Dit zijn geëngageerde burgers die zich vaak te voet of met de fiets verplaatsen en de missing links en de onveilige punten aankaarten bij het gemeentebestuur.

Doelstelling 2: De implementatie van het STOP-principe

2.1 Een goed circulatieplan, verhoogde kans op een veilige gemeente

De tijd dat alle verkeer zo maar op het gehele gemeentelijke wegennet ‘uitgestrooid’ kon worden, is definitief voorbij. Zwaar verkeer hoort niet in de nabijheid van kinderen te komen en doorgaand verkeer hoort niet thuis in woonwijken.

Een stad of gemeente dient dus de verkeersstromen te reguleren. De gemaakte verkeersveiligheidsanalyse is belangrijk om de pijnpunten te identificeren. In het kader van een breder mobiliteitsplan kan een circulatieplan opgemaakt worden. In dit plan leggen we vast waarlangs we zwaar en doorgaand verkeer willen en welke plaatsen we voorbehouden voor lokaal autoverkeer, fietsers en voetgangers. We volgen steeds het STOP-principe en geven dus aan voetgangers en fietsers veilige en directe verbindingen.

Op basis van de gewenste verkeersstromen kunnen we dan gerichte ingrepen doen. Waar vrachtwagens zijn, zetten we extra in op veilige kruispunten die dodehoekongevallen moeten voorkomen.

Waar fiets- of wandelroutes kruisen met doorgaand verkeer, zetten we in op veilige oversteekplaatsen. Op drukke fietsroutes leggen we fietsstraten aan en leiden we het gemotoriseerd verkeer om.

In de kernen waar het lokaal verkeer voorrang krijgt, kunnen we dan voetgangerszones, woonerven of een autoluwe zone-30 inrichten. Met slimme knips en éénrichtingstraten leiden we het verkeer weg van onze stappende, fietsende en spelende kinderen, en minimaliseren we zo het aantal conflicten.



Sint-Niklaas werkte een volledig wijkcirculatieplan uit na een breed inspraaktraject in de verschillende betrokken wijken. Een combinatie van het doorgaand verkeer uit de stad weren (onder meer door slimme “knips”) en de algemene snelheid verlagen tot 30km/u, zorgen er voor dat verkeersleefbaarheid en -veiligheid optimaal verhoogd worden. Fietsers en voetgangers hebben nu meer ruimte in de stad. Auto’s worden via assen geleid.

2.2 Nieuwe wijken, nieuwe kansen

Er wordt nog steeds veel gebouwd in Vlaanderen. Naast de ontwikkeling van nieuwe wijken is steeds meer sprake over inbreiding. Een gemeente kan door een gericht vergunningsbeleid direct inspelen op de verkeerstromen en de bijhorende verkeersveiligheid.

Bij ontsluiting van nieuwe wijken moeten de meest directe verbindingen tussen de wijken en de nabijgelegen centra voorbehouden worden voor fietsers en voetgangers. Zij hebben recht op aangename, veilige en directe verbindingen. Zo zetten we iedereen aan zich te voet of met de fiets te verplaatsen, en krijgen we ‘automatisch’ minder verkeer aan de schoolpoort of in het centrum.

Ook de uitwerking van nieuwe of gerenoveerde wijken kan effect hebben op de verkeersveiligheid. De beste manier om de beschikbare ruimte maximaal aan bewoners en gebruikers, en in het bijzonder de kinderen te geven, is door een gericht parkeerbeleid te voeren.

We concentreren de autoparkings aan de rand van de wijk, liefst ondergronds. In de wijk zelf kan men wel nog stationeren, bijvoorbeeld om in of uit te laden. De parkeerzone ligt dicht bij een ontsluitingsweg. Zo beperken we in de gehele wijk het gemotoriseerd verkeer.

Fietsenstallingen voorzien we dan weer dicht bij de bewoners. De wijk wordt doorsneden door voet- en fietswegen die makkelijk aansluiten op verbindingen die de wijk op een veilige manier ontsluit.

2.3 Netwerk van veilige fiets- en wandelroutes

Om te trachten de verkeersveiligheid van kinderen te garanderen, moeten we hen veilige routes aanbieden. Deze routes kunnen stadsdelen of deelgemeenten veilig met elkaar verbinden. De routes zijn autoluw en waar kan autovrij. De oversteekplaatsen en kruispunten zijn veilig en dus conflictvrij.

Als de routes toch langs straten of wegen lopen met gemotoriseerd verkeer, dienen degelijke en veilige fiets- en voetpaden voorzien te worden. De wegen worden best volgens het 30/50/70 principe aangelegd (zie 3.5).

In landelijke gemeenten kan tussen de deelgemeenten een netwerk van autoluwe wegen uitgebouwd worden. Het gebruik van het Bord F99 is hiervoor ideaal. Waar gewenst, kunnen ook landbouwvoertuigen of speedpedelecs toegelaten worden. Belangrijk is dat naast het plaatsen van het bord ook harde maatregelen getroffen worden, zoals het aanleggen van tractorsluizen of het plaatsen van paaltjes.



In de dorps- of stadskern kunnen ook voetgangerszones, woonerven en autoluwe zones 30 worden ingeschakeld in het routenetwerk. Fietsstraten, eigenlijk een zone 30 met voorrang voor fietsers, kunnen de ruggegraat vormen van een lokaal fietsnetwerk. Belangrijk is dat we met slimme autoknips deze netwerken autovrij of autoluw maken en houden. Kijk waar doorlopende straten geïmplementeerd kunnen worden om het netwerk te vervolledigen.

De zogenaamde trage wegen zijn bijzonder geschikt om opgenomen te worden in het voet- en wandelnetwerk. Dit zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. Men vindt ze overal: op het platteland, in een dorpskern of verkaveling, en zelfs in de stad. Verhard of onverhard, breed of smal: een trage weg kan alle vormen aannemen. Samen vormen al die veldwegen, kerkwegels, jaagpaden, vroegere treinbeddingen, holle wegen, bospaden en doorsteekjes een dicht netwerk waarin actieve weggebruikers graag fietsen en wandelen.

Naast het behouden en beschermen van de bestaande trage wegen kan een stad/gemeente ijveren voor het (her)openen van trage wegen op haar grondgebied. Deze wegen zijn immers een verkeersveilig alternatief voor veel routes. Daarvoor kan een stad/gemeente samenwerken met 'Trage Wegen'. Deze vzw ijvert voor de herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden in Vlaanderen.



Nadat fiets- en wandelnetwerken gerealiseerd zijn, kunnen kaarten opgemaakt worden, zowel voor recreatief als voor functioneel gebruik.

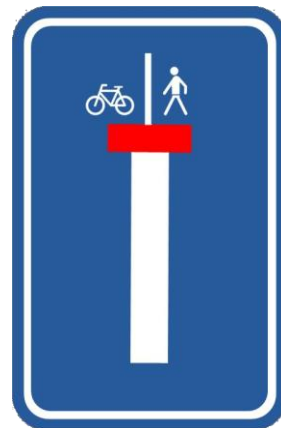


Altijd al willen weten hoe de 'doorsteekbaarheid' van steden en gemeenten best aan te pakken? Hoe het fijnmazige netwerk voor fietsers en voetgangers te verbeteren? De inspiratiebundel Slimme Mobiliteitsschakels is zeker een aanrader voor lokale besturen. Met expertise van Mobiel 21, Trage Wegen vzw en Stad **Roeselare**.

In het project Gangmakers en Koplopers onderzoeken kinderen trage wegen. Zij denken na over wat goed is... en wat beter kan: in verscheidene Vlaamse steden, o.m. Gent, **Roeselare**, Temse, Mortsel.

2.4 Doorlopende straat

Een doorlopende straat is een straat die voor wagens dood loopt, maar niet voor voetgangers en fietsers. Voor automobilisten is de situatie duidelijk, voor fietsers en voetgangers meestal iets minder. Deze laatste hebben er het raden naar of zij kunnen doorrijden. Voor hen is er vaak wel een doorgang aan het einde van zo'n straat, maar het verkeersbord geeft daar geen informatie over. Met een eenvoudige aanpassing, zoals hiernaast, wordt duidelijk voor wie de straat echt dood loopt.



Een gemeente kan, eventueel in samenwerking met Infopunt Publieke Ruimte, gaan bekijken waar op haar grondgebied doorlopende straten bestaan. Het identificeren van doorlopende straten moet er toe leiden dat het netwerk van voet- en buurtwegen veel meer gebruikt zal worden, en moet de samenhang van de publieke ruimte ten goede komen.

2.5 Geef bij onderhoud prioriteit aan fietsers en voetgangers

Ook voor fietsers en voetgangers is het onderhoud belangrijk. Net als voor gewone wegen zijn regelmatig herstellingen nodig van de fiets- en voetpaden. Er kan aan gemeenschapswachten, politieagenten of burgers gevraagd worden problemen te melden. Voor de controle van fietspaden kan men een beroep doen op de meetfiets van Fietsersbond.



Met de meetfiets van Fietsersbond wordt de kwaliteit van de fietspaden in jouw gemeente gemeten. Met het rapport in de hand weet men waar herstellingen of andere verbeteringen noodzakelijk zijn.
<https://www.fietsersbond.be/meetfiets>

Naast herstelling is ook regelmatige reiniging noodzakelijk. Bij de start van het schooljaar, bij het einde van de herfst, tijdens en op het einde van de winter dienen steevast reinigingsacties te gebeuren. Op plaatsen met veel bomen of begroeiing, of met kans op sluikstorten, zijn extra reinigingsbeurten noodzakelijk.

Verkeersveiligheid tijdens de wintermaanden kan verzekerd worden door de opmaak van een strooiplan. Niet enkel de wegen moeten sneeuw- en ijsvrij gemaakt worden, maar ook de wandel- en fietspaden, de trage wegen en de landbouwwegen(F99). Het fiets- en wandelnetwerk moet zelfs bovenaan staan bij dit soort werken. Want de meest kwetsbare weggebruikers maken terecht aanspraak op de beste bescherming.

2.6 Fietsstraat

Een fietsstraat is een straat waar fietsers de belangrijkste weggebruikers zijn, maar waar ook motorvoertuigen toegelaten worden. Er gelden specifieke gedragsregels ten aanzien van fietsers. Fietsers mogen de ganze breedte van de rijbaan (bij éénrichtingsverkeer) of de helft van de rijbaan langs de rechterzijde (bij tweerichtingsverkeer) gebruiken. Auto's mogen de fietsers niet inhalen en de snelheid mag nooit hoger liggen dan 30 km/u.

De fietsstraat wordt aangeduid met verkeersborden die het begin en het einde van de fietsstraat aanduiden, en met een logo op het wegdek. Optioneel kan de gemeente ook rode asfalt aanbrengen.

Omdat de fietsstraat een relatief nieuwe maatregel is, kunnen de bewoners bij haar invoering best geïnformeerd worden. Voor bewoners kan een folder in alle brievenbussen van de wijk gestopt worden. Kinderen/jongeren kunnen in samenwerking met de scholen bereikt worden.



Belangrijk is dat het invoeren van een fietsstraat gepaard gaat met maatregelen die zorgen voor een duidelijke leesbaarheid van de straat. Weten alle weggebruikers wat van hen verwacht wordt? De signalisatie is belangrijk. Een bijkomende campagne bij het invoeren van de fietsstraat is aangeraden. Deze campagne informeert de weggebruikers over hun rechten en plichten. Dit kan bijvoorbeeld door een bijkomend bord of het ophangen van een banner.

2.7 Woonerf

Goed ingerichte woonerven zijn veilig en aangenaam. Belangrijk is dat er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer is. Het woonerf is dus geïmplementeerd op plaatsen waar een uitgewerkt circulatieplan het mogelijk maakt. Doorlopende of doorlopende straten zijn dan ideaal.

In een woonerf kan nog een extra autovrij plein gecreëerd worden waar het spel centraal staat, een ander deel van het woonerf kan nog steeds een beperkte verkeersfunctie hebben. Het woonerf kan op die manier deel uitmaken van een fiets- of wandelroute.



Ook als ze geen deel uitmaakt van een netwerk, is het woonerf een goed middel om op een veilige manier de straat terug te geven aan de bewoners en de kinderen.

Door de installatie van bankjes en/of ander meubilair is het onmogelijk voor de weinige lokale wagens om de snelheidslimiet te overschrijden. Omdat de meeste bestuurders bewoners zijn, zullen ze extra aandachtig zijn voor spelende of fietsende kinderen.

2.8 Voetgangerszone

Een voetgangerszone is een autovrij gebied waar voetgangers absolute voorrang hebben. Fietsers kunnen toegelaten worden, maar moeten zich stapvoets voortbewegen. Elke stads- of dorpskern verdient een centrale voetgangerszone. In steden komen de winkelstraten in het kerngebied het meest in aanmerking. Maar ook dorpen kunnen ervoor kiezen een plein of straat in het centrum volledig autovrij te maken. Deze oase van rust en veiligheid kan aldus een ankerpunt worden in het gemeentelijk weefsel.

Er zijn niet altijd grote werken nodig om een voetgangerszone te creëren. Voor een testfase volstaat het vaak al enkele paaltjes te installeren. De situering van een voetgangerszone gebeurt steeds in het kader van een breder circulatie- of mobiliteitsplan. Zo worden onverwachte verkeersstromen vermeden. De testfase dient om eventuele bijsturing mogelijk te maken. Eens alles goed werkt, kan tot de definitieve aanleg overgegaan worden.



2.9 Kruisingen, kruispunten en oversteken

Elk jaar gebeuren bijna 30.000 ongevallen door het niet respecteren van de voorrangregels. Daarom is het belangrijk dat elke voorrangssituatie leesbaar is voor de weggebruikers. Dat begint met een duidelijke signalisatie, zowel voor automobilist als voor de kwetsbare weggebruiker.

In het lokaal netwerk is een uniforme, leesbare voorrang van rechts-regeling de beste oplossing. Dit kadert best in een uniforme zone 30. De voertuigen rijden tegen lage snelheid, afremmen om eventueel te stoppen ligt voor de hand.

Als te vaak nabij kruispunten geparkeerd wordt, kan men verbrede voetpaden of oortjes aanleggen. Ze verhinderen dat wagens nog te dicht bij het kruispunt staan en op die manier het zicht van de bestuurders hinderen.

Bij kruispunten van gelijke orde, kan men het kruispunt best verhoogd aanleggen. Zeker in een zone 30, waar snelheidsremmende maatregelen aan de orde zijn, is dit een goede oplossing. Een verhoogd kruispunt is een verkeersplateau dat altijd op de juiste plaats staat. Want zeker op kruispunten is een gematigde snelheid aangewezen.

Op drukke verbindingswegen en hoofdwegen met druk verkeer, blijken bestuurders vaak in de veronderstelling te leven dat zij voorrang hebben. Op deze plaatsen dient een andere oplossing gezocht te worden. Een leesbaar wegbeeld is dan ook noodzakelijk want voorrang van rechts werkt enkel op wegen/straten van gelijke orde.

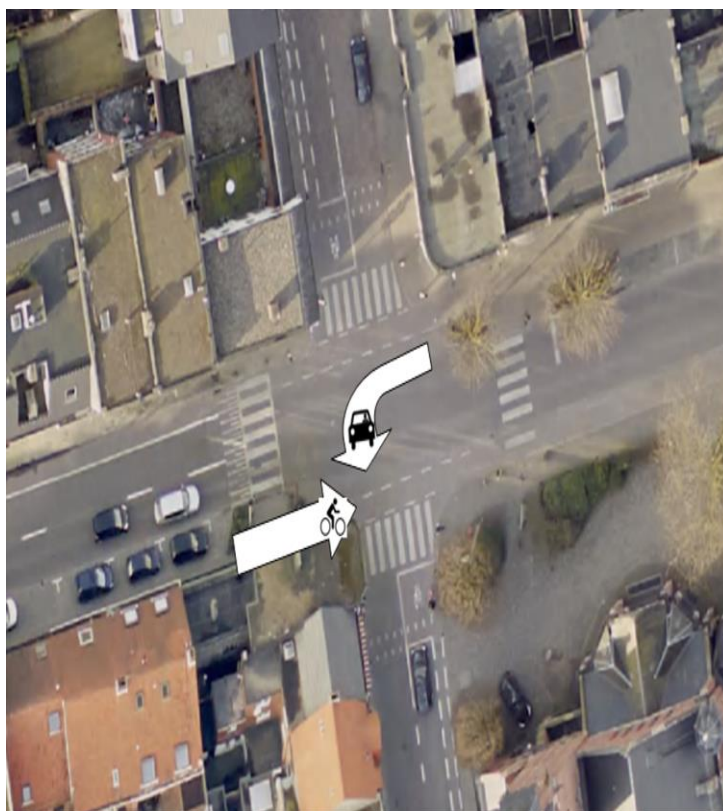
Bij kruispunten tussen wegen van verschillende orde kan men best voet- en fietspaden doorlopend maken. Doorlopende fiets- en voetpaden vertragen de snelheid van het afslaande en het kruisende verkeer. Ze maken de fietsers en voetgangers extra zichtbaar en verstevigen hun beschermde positie.

Drukke wegen oversteken is voor voetgangers geen evidentie. Daarom dienen op regelmatige afstand zebra's aangelegd te worden. Op drukke wegen, zeker die met meer dan één rijstrook in één rijrichting, moet een verkeerslicht worden voorzien. Een verkeerseiland zorgt steeds voor de nodige rust en veiligheid.

Waar drukke wegen hoofdfietsroutes (zoals fietssnelwegen) kruisen, wordt bij voorkeur geopteerd voor een ongelijkgrondse kruising. In afwachting van de aanleg van deze infrastructuur is een verkeerslicht met drukknop (of beter nog: met sensor) voor de fietser aangewezen.

Als twee hoofdwegen elkaar kruisen, kan gekozen worden voor een lichtengeregelde oplossing. Belangrijk is dat deze lichtenregeling conflictvrij wordt afgesteld. Op die manier krijgen rechtdoor rijdende fietsers en voetgangers nooit te maken met afslaand gemotoriseerd verkeer.

Op straten waar ook veel voetgangers en fietsers zijn, vaak in stedelijk gebied, kan men kiezen voor vierkant groen. Bij vierkant groen krijgen fietsers en voetgangers in alle richtingen tegelijkertijd groen. Conflicten met het gemotoriseerd verkeer zijn tijdens deze fase onmogelijk. Op dit ogenblik bestaat hiervoor nog geen wettelijk kader. Maar Antwerpen en Hasselt hebben elk in het kader van een proefproject wel al een kruispunt op die manier ingericht.



Vergeet bij kruispunten fietsers en voetgangers niet:

- zorg voor een conflictvrije lichtenregeling
- of geef fietsers en voetgangers de vrije baan met vierkant groen

Doelstelling 3: De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren

3.1 Mobiliteit in scholenoverleg

De meeste gemeenten/steden kennen een op regelmatige tijdstippen georganiseerd scholenoverleg. Bij dit overleg zullen verkeersveiligheid en mobiliteit structureel opgenomen worden als thema's. Op een scholenoverleg werkt men aan de eenvormigheid van de verkeerseducatie, de uitwisseling tussen scholen, betere communicatie tussen gemeente en scholen,...



In **Brugge** is het 'tienpuntenprogramma veilige schoolomgeving' de norm. Verkeersveiligheid dient verhoogd te worden dankzij een mix aan infrastructurele maatregelen, educatie en controle:

1. Elke school een schoolvervoersplan;
2. Elke schoolomgeving een zone 30;
3. Alle oversteekplaatsen goed zichtbaar;
4. Schoolomgevingen waar nodig herinrichten;
5. Tonnagebeperving waar mogelijk;
6. Inzet gemachtigd opzichters ondersteunen;
7. Verkeerseducatieve routes ontwikkelen;
8. Extra aandacht voor de dode hoek;
9. Ouders en begeleiders extra informeren;
10. Politiecontroles waar nodig.

3.2 Schoolbereikbaarheidskaart of schoolroutekaart

Een schoolbereikbaarheidskaart of een schoolroutekaart brengt de veiligste routes naar scholen in kaart. Fietsen staat centraal, maar men kan ook wandelroutes, openbaar vervoer en duurzame parkeeropties (bv. carpoolzones, kiss-and-ride stroken) opnemen. De schoolroutekaart kan best op papier aangeboden worden. Maar zorg dat ze ook terug te vinden is op de website van de school.

De hoofddoelen van dergelijke kaart zijn:

- Het stimuleren van duurzame, multimodale en veilige bereikbaarheid van scholen
- Meer verkeersveiligheid

- Een sterker verkeersveiligheidsgevoel voor kinderen en hun ouders.

Essentiële onderdelen van een schoolroutekaart zijn: praktische tips die woon-school verplaatsingen veilig en aangenaam maken, ondersteunende maatregelen (zoals gemachtigd opzichters) en alternatieve (deel)trajecten. Bovendien vestigt de kaart visueel en/of in tekstvorm de aandacht op onvermijdelijke knelpunten en op te beveiligen verkeerssituaties. Een aangename en veilige weg naar school ligt zo binnen ieders bereik.



Een mooi voorbeeld van implementatie van het STOP-principe vinden we terug in **Laarne**. Met het motto *“Maak elke dag een twee minuten-wandelingetje met je kind”*, wordt gevraagd de auto op minimum 100 meter van de school te parkeren en een wandelingetje (met fluo) te maken om de dag te beginnen. *“Sta hiervoor vijf minuten vroeger op en rij dus niet tot aan de voordeur van de school maar start de dag gezond door te bewegen en uit de auto te komen en te stappen met je kind...elke dag!”*

3.3 Bevraging van kinderen en jongeren

Wat vinden kinderen gevaarlijke punten en wat zouden zij graag veranderd zien in hun omgeving? Het antwoord op deze vragen komt niet altijd overeen met het beeld van volwassenen. Daarom kan het interessant zijn een bevraging te lanceren naar kinderen en jongeren. Dit kan bijvoorbeeld via de scholen en de jeugdraad. De gegevens uit dergelijke bevraging kunnen voorgelegd worden op een verkeerscommissie en/of scholenoverleg. Organiseer de bevraging bij de opmaak van het mobiliteitsplan en neem de opmerkingen ten volle mee.



In **Wachtebeke** komt de kindergemeenteraad, onder leiding van de kinderburgemeester, een drietal keer per jaar samen. De verkozenen (10 tot 14 jaar oud) bespreken allerlei thema's die kinderen en jongeren aangaan. Vragen naar een verkeersveilige oversteek, in casu een extra zebrapad bij een bushalte, of naar een beter fietspad nabij een school: het wordt allemaal besproken en indien nodig doorgegeven aan de “grottemensengemeenteraad”.

In **Ravels** worden kinderen actief betrokken bij de mobiliteitskwestie door hen telkens uit te nodigen wanneer de gemeente een nieuw SAVE-label overhandigd krijgt. Omdat kinderen onze toekomst zijn!

3.4 Schoolstraat

Het verkeersvrij maken van een schoolomgeving voor en na de lesuren moet zorgen voor een meer overzichtelijke verkeerssituatie die de verkeersveiligheid ten goede komt. Schoolstraten worden twee keer per dag afgesloten voor ingaand gemotoriseerd verkeer.

Sinds kort is de schoolstraat opgenomen in het verkeerreglement. Men kan nu dus een hek plaatsen waar het bord op aangebracht is. Men kan steeds ook gemachtigde opzichters of de politie inzetten. Maar beter is het de oudste leerlingen te mobiliseren om de schoolstraat autovrij te houden.



Belangrijk is dat voor de invoering van de schoolstraat een draagvlak bestaat bij de inwoners van de betreffende straat en de bezoekers van de school. Mensen informeren en sensibiliseren over het nut van de maatregel is een noodzakelijke stap. Geef bij de invoering ook mee waar veilig en wettelijk geparkeerd kan worden en hoe men best met de fiets of te voet naar school komt.

Want een schoolstraat levert heel wat voordelen op:

- Zo is er minder chaos in de schoolomgeving.
- Het is een pak veiliger voor fietsers en voetgangers, aangezien zij meer ruimte krijgen.
- Het kan ouders aanzetten niet langer met de auto hun kinderen naar school te brengen.
- Het zorgt ook voor een gezondere schoolomgeving, aangezien er minder uitstoot is van uitlaatgassen van auto's.
- Er is een aangename sfeer aan de schoolpoort en dat bevordert het contact tussen ouders en schoolpersoneel.

3.5 Snelheidsregimes volgen het 30/50/70-principe

Een duidelijke, rechtlijnige, goed leesbare snelheidslimiet draagt bij tot de mogelijkheid strikter te handhaven.

Belangrijk is dat in een gemeente een rechtlijnig snelheidsbeleid bestaat: beter met zones dan met variabele snelheden of wisselende snelheidsregimes. Dit komt de leesbaarheid van de verkeerssituatie en het aantal verkeersborden ten goede.

Te snel verkeer is een groot en reëel gevaar voor kinderen. Op plaatsen waar veel kinderen voorbijkomen, en in het bijzonder fietsen, dient de toegestane snelheid aangepast te worden aan de aanwezigheid van kinderen. De implementatie van het 30/50/70-principe zorgt voor veilige fietsroutes voor onze kinderen. Bij dit principe wordt de gereden snelheid aangepast aan de bestaande fietsinfrastructuur.

- Is er geen fietspad, dan is een maximale snelheid van 30 km/u aangewezen.
- Is er (in elke richting) een aanliggend fietspad, dan is de snelheid beperkt tot 50 km/u.
- Enkel indien vrijliggende fietspaden bestaan, mag men voor de voertuigen een snelheidslimiet van 70 km/u voorzien.

Het dient herinnerd dat de kans op een dodelijk ongeval zes maal kleiner is in een zone 30 dan in een zone 50. Logisch dus dat hogere snelheidsregimes enkel kunnen op plaatsen waar fietsers voldoende bescherming krijgen.

3.6 Autoluwe zone 30

In de omgeving waar veel kinderen en jongeren komen is een coherente zone 30 aangewezen, dus niet enkel rond de scholen, maar ook in de omgeving van jeugdlokalen, zwembaden, sportterreinen, bibliotheek... . Enkel een verkeersbord plaatsen is, in de meeste gevallen onvoldoende. Het is cruciaal ook de infrastructuur af te stemmen op (aan te passen aan) de snelheidslimiet.

Een uitgebreide en gerespecteerde zone 30 is een belangrijke hefboom voor lokale verkeersveiligheid. In dorps- en stadskernen, waar naast scholen ook heel wat andere voorzieningen aanwezig zijn, is het wenselijk de bestaande zones 30 aaneen te sluiten tot één grote zone 30. Waar mogelijk wordt het doorgaand verkeer gescheiden van het lokaal verkeer. Is toch geen andere oplossing voorhanden, dan dient extra ingezet te worden op bijkomende maatregelen.

Een goede signalisatie is noodzakelijk. Rust de toegang tot de zone uit met herkenbare poorten, zodat elke bestuurder weet wanneer hij de zone binnen rijdt. Grondmarkeringen, borden en ook displays zorgen voor de nodige zichtbaarheid. Bewoners en bezoekers worden bij de invoering voorafgaand geïnformeerd, zowel via de lokale media als via aankondigingen in het straatbeeld. In de eerste weken verbaliseert de politie nog niet, maar zij zet extra in op preventie en informatie. Op basis van snelheidsregistratie kan bekeken worden of en waar en wanneer geverbaliseerd moet worden. Op langere termijn kunnen extra infrastructurele maatregelen getroffen worden zoals wegversmallingen, Berlijnse kussens, asverschuivingen of verkeersplateaus.



In **Wetteren** werd het hele centrum, behoudens één grote as, heringericht tot zone 30. Met deze uitbreiding wil het gemeentebestuur niet enkel de verkeersveiligheid, maar ook de verkeersleefbaarheid vergroten. En een extra pluspunt: dankzij de snelheidsverlaging wordt nu ook minder luchtvervuiling en minder lawaai in het centrum gemeten.

3.7 Aangename routes zijn veilige routes

Fietsers en voetgangers moeten zich vaak verplaatsen op abominabele ondergrond. Terwijl auto's mooie gladde asfalt krijgen, moeten de kwetsbare weggebruikers het vaak stellen met ondermaatse voet- of fietspaden. In dorp- of stadskern, waar vaak geen fietspaden en soms zelfs geen voetpaden zijn, worden ze geregeld geconfronteerd met oncomfortabele kasseien.

Een oncomfortabele ondergrond is niet alleen onaangenaam, maar vaak ook onveilig. Beginnende fietsertjes hebben recht op een goede en veilige start.

We kiezen daarom steeds voor comfortabele ondergrond. Ook voor voetgangers want waar fietsers en voetgangers dicht bij elkaar zijn of de ruimte delen, gaan beiden op zoek naar de comfortabelste ondergrond. Asfalt is te verkiezen boven beton. En mooi aangelegde straatstenen zijn altijd comfortabeler dan kasseien. Moeten er om historische redenen toch kasseien komen, dan karresporen voor de fietsers en gezaagde kasseien voor iedereen.

Daarom zijn ook onnodige borduren en andere obstakels te vermijden. Voor voetgangers zijn ze lastig, voor fietsers gevaarlijk en voor minder mobilen maken ze verplaatsingen gewoon onmogelijk. Door te kiezen voor doorlopende voet- en fietspaden zonder onnodig niveauverschil zorgt men voor veilige verbindingen.

3.8 Zwaar verkeer vraagt extra aandacht

Vrachtverkeer is bijzonder gevaarlijk voor kinderen. Kinderen kunnen niet altijd de gevaren van deze voertuigen goed inschatten. En vanwege hun gestalte zijn kinderen ook minder zichtbaar voor de chauffeurs van vrachtwagens.

Op school kan men kinderen wijzen op de gevaren van vrachtwagens. Bestuurders kunnen erop gewezen worden in kerngebieden extra aandachtig te zijn.



Op basis van een circulatieplan kan men vrachtverkeer weren uit bepaalde straten en wijken. Met passende bebording en politieel of cameratoezicht dwingt men de naleving van het plan af.

Toch is het niet altijd mogelijk al het zwaar verkeer te verbieden: denken we maar aan werfverkeer of lokale bediening. Om dit op te lossen, kunnen/moeten afspraken worden gemaakt met de opdrachtgevers van de chauffeurs.



Om vrachtverkeer in stedelijke omgeving sterk af te remmen, is de ontwikkeling van een verdeelcentrum buiten het centrum aangewezen. Alle vracht komt daar aan en wordt herverdeeld door middel van kleinere, veiligere en minder vervuilende voertuigen. Het zorgt voor een aangenamere/verkeersveiligere stad.

Zo kan ervoor gekozen worden geen werftransport te verzorgen bij de start en bij het einde van de schooluren. Voor lokale bediening kan men bijkomend veilige routes afspreken. Een kleine omweg voor een vrachtwagen vormt zo een wereld van verschil qua verkeersveiligheid.



Vilvoorde besteedde tijdens grote en ingrijpende werken in het centrum extra aandacht aan de gevaren van vrachtwagens. Zo kwam er voor alle leerlingen van de scholen een dodehoeksensibilisering en werden de schoolroutekaarten aangepast opdat scholieren niet langs de werven zouden moeten fietsen of stappen. En natuurlijk werd ook het Charter Werftransport ondertekend. Dit charter, 'ontstaan' in **Kortrijk**, legt duidelijke afspraken vast tussen stadsbestuur, Confederatie Bouw en Bouwunie. Opdat de schoolomgeving maximaal bereikbaar en veilig zou blijven, ook tijdens bouwwerken.

Doelstelling 4: Het garanderen van een hoog handhavingsniveau

4.1 Fietsbrigades

De lokale politie is het sluitstuk van een goed preventiebeleid. Gerichte controles zijn hiertoe het beste middel. Fietsbrigades zijn ideaal om de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers in het algemeen en die van kinderen in het bijzonder, te verbeteren.

Op de fiets kunnen agenten zich snel en flexibel in het verkeer bewegen. Fietsbrigades zijn ideaal om overtredingen te bekeuren die kinderen in gevaar brengen. We denken hier bijvoorbeeld aan het parkeren op zebra- of voet- of fietspaden. Net voor of net na de schooluren kunnen de brigades in de buurt van scholen patrouilleren, en op andere momenten nabij jeugd- of sportinfrastructuur.

Door hun aanwezigheid en zichtbaarheid in het straatbeeld hebben ze een onmiddellijk preventief effect. Ze zijn niet alleen meer zichtbaar, maar hebben zelf ook een beter zicht op het verkeer. Ze kunnen sneller ingrijpen bij gsm-gebruik of het te snel of rakelings langs fietsers of voetgangers rijden.

4.2 Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers

Kinderen die stappen of fietsen, behoren tot de meest kwetsbare weggebruikers. Ze hebben meer dan wie ook recht op een veilige omgeving. Politiecontroles moeten dan ook toegespitst worden op gedrag dat voor hen gevaarlijk is.

Overdreven snelheid is altijd een probleem. In een zone 30 of op andere plaatsen waar geen afgescheiden fietspad aanwezig is, is controle extra aangewezen. Auto's rijden niet alleen te snel, maar dikwijls ook te dicht bij kwetsbare weggebruikers. Conform de wegcode moeten ze bij het voorbijsteken van een fietser lateraal 1 meter afstand houden. Maak de bestuurders attent op deze regel en beboet waar nodig.

Wildparkeren is een gevaar voor de verkeersveiligheid. Parkeren op voet-, zebra- en fietspaden dient streng aangepakt te worden, zeker in een schoolomgeving.



In **Izegem** werd een nultolerantiebeleid aan de schoolpoorten ingevoerd. Ouders zijn vragende partij voor verkeersveilige schoolomgevingen, maar indien mogelijk zouden ze met de wagen de school binnenrijden om hun kind te laten uitstappen. Ook zij dienen hun verantwoordelijkheid op te nemen.

4.3 Sluipverkeer aanpakken

Sluipverkeer is doorgaand verkeer dat voor een kortere of snellere route kiest op wegen die niet afgestemd zijn op doorstroming of op doorgaand verkeer. Dit sluipverkeer gaat vaak langs tragere wegen, doorheen woonbuurten, die niet bedoeld zijn om veel (vracht)verkeer te slikken. Hierdoor wordt het ondergeschikt wegennet overbelast en ondervinden het lokaal verkeer en de omwonenden hinder.

Het is niet mogelijk of wenselijk overal paaltjes te plaatsen of andere infrastructuurmaatregelen te treffen om dit probleem aan te pakken. Met ANPR-camera's kan men het probleem gericht aanpakken. Zeker waar vrachtverkeer een probleem vormt, moet snel en adequaat opgetreden worden. Met mobiele camera's kan men snel en flexibel optreden.



4.4 Informeren over controles

Niet alleen politiezones kunnen communiceren over uitgevoerde controles, ook een stad of gemeente kan dit doen. Het moet de bedoeling zijn burgers duidelijk te maken dat er een link bestaat tussen on(aan)gepast verkeersgedrag en verkeersongevallen. Controles dienen om dit gedrag bij te sturen, niet om geld te verzamelen. Ook algemene aankondigingen van controles die kaderen in een bredere campagne, zijn aangewezen. De resultaten en de weerslag op de verkeersveiligheid worden gecommuniceerd.



Politiezone HEKLA (Hove-Edegem-Kontich-Lint-Aartselaar) heeft een eigen communicatiedienst die zeer regelmatig contact houdt met de bevolking en dit zowel via de website als op Facebook. Zo kan men na elke wegcontrole de resultaten nalezen op beide media. Het is zelfs mogelijk zich te abonneren op alle nieuwsberichten. Maar ook ruimer: resultaten van een flitsmarathon, tips om veilig te rijden in specifieke weersomstandigheden of links naar grotere campagnes (zoals de ‘Beloofd!-campagne’ van de VSV, die specifiek inzet op het niet samengaan van rijden en gsm’en) worden opgenomen. Dit alles steeds onder het motto “Samen werken, samen veilig”.

4.5 Fietscontroles

Heel wat fietsen zijn wettelijk niet in orde. Auto’s worden regelmatig gekeurd, voor fietsen is dit niet het geval. Voorzie daarom controles op scholen of bedrijven. Als daarbij een fietshersteller aanwezig is, wordt het probleem ook meteen aangepakt. Als gemeente kan je tussenkomen zodat bvb. lichtjes gratis worden aangeboden.



Zowat één op vier fietsers rijdt zonder licht. Een onthutsend cijfer! In Brussel staat een “bike light lane” opgesteld, een interactieve tunnel die het belang van fietsverlichting volop in de schijnwerpers zet.



In **Grobbendonk** werden de leerlingen getraakteerd op een setje fiets(knipper)lichtjes naar aanleiding van de overhandiging van het SAVE-label. Leerlingen worden zo gestimuleerd goed zichtbaar te zijn in het verkeer, en zij werken op die manier ook mee aan veiliger verkeer.

Doelstelling 5: De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar beleidsverantwoordelijken

5.1 STOP-principe promoten via de website en het infoblad van de gemeente

Een gemeente heeft een voorbeeldfunctie op vlak van duurzame en veilige mobiliteit. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar een zo duurzaam mogelijk beleid, dat voorrang geeft aan het STOP-principe. Naast het goede voorbeeld tonen, kan de gemeente ook actief inzetten op het promoten van het STOP-principe via haar website, infoblad.



In het informatieblad en op de website kunnen regelmatig kleine items geplaatst worden die de aandacht vestigen op zich duurzaam verplaatsen. Bijvoorbeeld kunnen op regelmatige basis de afstand tussen twee plaatsen in de gemeente in minuten uitgedrukt, gepubliceerd worden, met als doel inwoners te overtuigen dat zich te voet of met de fiets verplaatsen geen extra tijd vergt.

Een ander voorbeeld is het publiceren van kleine tips die ervoor zorgen dat men gemakkelijker het STOP-principe in praktijk zal brengen. Bijvoorbeeld weetjes over iemands ecologische voetafdruk, over het openbaar vervoer in de gemeente, over fietsdiensten,...

5.2 Binnengemeentelijke verplaatsingen kunnen beter

Door een doordachte aankooppolitiek kan een gemeentebestuur tonen dat ook met kleine, veilig en duurzame voertuigen een efficiënt bestuur mogelijk is.

Ambtenaren en lokale mandatarissen die zich met de fiets verplaatsen, geven het goede voorbeeld. Geef fietsers een fietsvergoeding, ook voor de interne verplaatsingen met de eigen fiets. Geef als burgemeester of schepen het goede voorbeeld en kom met de fiets naar het gemeentehuis en bezoek ook de lokale activiteiten en gebeurtenissen steevast met de fiets.

Kies bij de aankoop voor kleinere (elektrische) voertuigen zoals fietsen. Stel dienstfietsen ter beschikking van het personeel. Voorzie voldoende veilige fietsenstallingen voor werknemers en bezoekers van gemeentediensten. Vraag aan de politie steeds alert te zijn in geval van fietsdiefstal.

Bij gemeentediensten of bij intercommunales rijdt heel wat zwaar verkeer rond. Maak een inventaris op van de bestaande voertuigen en kijk na welke aan vervanging toe zijn. Zorg dat nieuwe voertuigen kleiner zijn en vooral uitgerust zijn om dodehoekongevallen te vermijden. Er zijn steeds meer voertuigen op de markt - denken we maar aan vuilniswagens - die uitgerust zijn met extra grote ruiten en een verlaagde stuurcabine.

Fietskoeriers zijn zeker in de verstedelijkte omgeving sneller dan gewone koeriers, schakel ze dus in voor het verzenden van dringende brieven of pakketjes. Zorg ook dat de verplaatsingen en verzendingen binnen de gemeentelijke diensten steevast te voet of met de fiets gebeuren.

Doelstelling 6: Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren

6.1 Verkeerslessen voor de schoolgaande jeugd

In de eindtermen voor het lager onderwijs staan heel wat zaken die betrekking hebben op verkeer en mobiliteit. De lagere scholen spelen dus een belangrijke rol in het educatie- en sensibilisatiebeleid. Help hen mee de eindtermen te halen, maar stimuleer hen verder te gaan om een verkeersveiliger school te worden.

Betrek daarom de scholen bij de mobiliteitsraad. In een aparte werkgroep verkeersveilige scholen kunnen de problemen, maar ook de voorstellen besproken worden. Gemeente en politie kunnen zo sneller en gericht ingrijpen resp. optreden.

6.2 Permanente verkeerseducatie

Via de scholen is het makkelijk kinderen en jongeren te bereiken, maar een goede verkeerseducatie mikt op alle leeftijden en doelgroepen. Het is belangrijk dat een gemeente zo breed mogelijk werkt.

Via gemeentelijke informatiebladen en andere communicatiekanalen kan men de burgers rechtstreeks aanspreken. De bestaande en zeker de ondersteunde verenigingen kunnen ook aangesproken worden om informatie te verspreiden. Zo kan men burgers wijzen op de gevaren van afleiding of andere 'gesels' in het verkeer. Nieuwe wetgeving zoals omtrent fietsstraten kan uitgelegd worden, zeker bij de invoering ervan binnen de gemeente.

Via de seniorenverenigingen kan men lessen aanbieden. Momenteel biedt men vooral lessen aan rond elektrisch fietsen. Maar waarom geen opfrissingscursus van het verkeersreglement of praktijkoefeningen met de fiets of met een ander voertuig?

Voor specifieke doelgroepen, zoals nieuwkomers die nog geen kans gehad hebben te leren fietsen of autorijden, kan men gerichte cursussen opzetten. Een vorming over het verkeersreglement, met aandacht voor Belgische bijzonderheden, zorgt ervoor dat nieuwkomers zich veiliger gaan verplaatsen.



Bredene biedt volgende lessen gratis aan haar inwoners aan:

- Theoretische lessen (12 uur) voor het rij-examen;
- Lessen veilig elektrisch fietsen, zowel praktijk als theorie;
- Opfrissing wegcode (3 uur).

6.3 Verkeersdag of -week

Een verkeersdag of -week zet in op sensibilisatie en educatie van kinderen, jongeren en eventueel ouders. De dag of week kan georganiseerd worden door school, gemeente/stad of politiezone.

Op dergelijke dag (of week) wordt geïnformeerd over verkeersveiligheid, maar het moet ook aanzetten tot veiliger en duurzamer verkeersgedrag.

Meedoen aan het project 'autoloze zondag' is natuurlijk ideaal. Het zet de deelnemers aan te kiezen voor een duurzaam verplaatsingsmiddel, en iedereen kan genieten van de vrijgekomen ruimte. Het aantal zware en dodelijke ongevallen daalt tijdens deze dagen altijd tot een jaarlijks dieptepunt.

Activiteiten op een autoloze dag kunnen zijn:

- Praktische fietsproef voor kinderen door middel van een verkeerspark
- Een 'levend' verkeersparcours in de straten van de gemeente zelf
- Tolwagen van de politie
- Dodehoeksimulatie
- Promillebrilparcours
- 1^e hulp bij ongevallen (E.H.B.O.)
- Evacuatie-test met een schoolbus
- Fietsherstelworkshop
- Infosessie over voetpoolen, fietspoolen, carpoolen, taxistop, autodelen
- Verkeersquiz
- Wandeling en/of fietstocht
- Fietsbehendigheidspoeven
- Verkeersgetuigen
- Theaterproducties rond verkeer en verkeersveiligheid.

Tijdens een verkeersweek kunnen deze activiteiten gespreid worden over de ganse week: meer tijd..., dus meer activiteiten.

Gedurende een week inspanningen leveren voor een veiligere en duurzamere mobiliteit:

- Het gemeentebestuur vermijdt verplaatsingen met de auto
- Op school doen we onze verplaatsingen te voet of met de fiets
- Gemeentelijke werknemers worden extra beloond voor duurzame verplaatsingen
- De lokale handel en horeca beloont de fietsende klant
- De schoolstraat wordt gedurende een week getest
- Bepaalde straten worden op woensdagnamdag en op zondag een speelstraat.
- Schoolkinderen brengen op een creatieve manier hun visie op het verkeer naar voor.



Tijdens de Week van de Mobiliteit, die elk jaar doorgaat in september, wordt op vrijdag ook de 'STRAPDAG' georganiseerd. De kerndoelstelling van de STRAPDAG is het aanmoedigen van scholen, kinderen en ouders om zich op een duurzame en veilige manier naar school te verplaatsen. Ook andere activiteiten die met mobiliteit te maken hebben, kunnen die dag georganiseerd worden. De STRAPDAG zet de leuke aspecten van stappen en trappen op een ludieke manier in de verf. Voor veel scholen is de STRAPDAG een jaarlijks terugkerend evenement als start van een verkeersveilig schooljaar.



Brugge heeft enkele mooie Verkeerseducatieve Routes of VERO's opgesteld en in gebruik genomen. Deze uitgestippelde routes rond de schoolomgeving zijn in de eerste plaats educatief, dat wil zeggen dat ze kinderen leren hoe zich correct te gedragen in het verkeer. Dat kan zowel met de fiets zijn als te voet zijn.

Bij elke VERO hoort een didactische handleiding voor leerkrachten/ouders en een folder met de routebeschrijving en een overzicht van de vaardigheden die aan bod komen. (Genomineerd voor de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2018.)



In meerdere steden en gemeenten wordt een verkeersveilige dag georganiseerd. We delen graag het voorbeeld van **Maarkedal**, waar “*Wouters verkeersdorp*” verwijst naar de veel te jong gestorven Wouter. In en rond het gemeentehuis zijn tal van activiteiten voor de leerlingen van de lagere scholen, zoals een dodehoeksensibilisatie, acties rond zichtbaarheid in het verkeer, enz. De dag eindigt steevast met de uitreiking van de wisselbeker aan de klas die zich het meest inzette voor verkeersveiligheid.

In **Wetteren** en **Ravels** worden al enige jaren verkeersveilige weken georganiseerd in samenwerking met de lokale politie en alle lagere scholen. De invulling van de activiteiten wordt door de scholen zelf bepaald, maar is steevast een mooie mix van educatieve, sensibiliserende en ludieke activiteiten.

6.4 Bekendmaken van bestaande educatieve middelen (gemeente/stad)

De meeste steden en gemeenten hebben heel wat eigen educatieve middelen ter beschikking via de uitleendienst voor verkeerseducatie op scholen. Om scholen wegwijs te maken in dit aanbod, kunnen zij een beroep doen op de inventaris daarvan.

Daarnaast bestaat ook een groot aanbod van educatief materieel dat door professionele organisaties aangeboden wordt. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) bundelde het scholenaanbod op: <http://webshop.verkeersschool.be/>

Ook Mobiel 21 heeft een ruim aanbod van educatieve en sensibiliserende activiteiten.



Enkele aanbieders van sensibiliserende en educatieve activiteiten:

Vlaamse Stichting Verkeerskunde: www.vsv.be

Mobiel 21: www.mobiel21.be

Responsible Young Drivers: www.responsibleyoungdrivers.be

Rondpunt: www.rondpunt.be

VIAS institute: www.vias.be



Waregem organiseerde tijdens de pedagogische studiedag van lagere scholen een informatiebeurs waar het aanbod van de stadsdiensten tentoongesteld werd. Ook de mobiliteitsdienst hield er een stand. Het liet de leerkrachten op een zeer visuele en directe manier kennismaken met wat de stadsdiensten te bieden hebben in het kader van verkeersveiligheid.

6.5 Eigen campagne rond verkeersveiligheid

Er zijn heel wat steden en gemeenten die hun eigen campagnes rond verkeersveiligheid en mobiliteit uitwerken. Eigen campagnes zijn vaak specifiek voor de gemeente, en dus niet altijd zo maar over te nemen. Hieronder enkele inspirerende voorbeelden:



Straffe Staf ijvert in **Staden** voor meer verkeersveiligheid. Als grote opblaasbare pop is hij in het straatbeeld zichtbaar en matigt hij eenieder aan snelheid te minderen. Hij wordt ook afgebeeld op grote banners aan de Stadense schoolmuren en op preventiematerieel dat leerlingen mee naar huis nemen.



Vindt u het ook zo moeilijk de schoolrijen ordelijk te laten uitgaan? Neem dan zeker contact met **Rijkevorsel**. Dankzij een mooi uitgewerkt plan en in samenwerking met de verschillende scholen en gemachtigd opzichters verloopt daar die dagelijkse uittocht vlekkeloos. En dus ook veilig!



Lendelede organiseerde een tekenwedstrijd voor de leerlingen van de lagere scholen. Drie verkeersborden (mindervalideparking, kiss and ride, zone30) werden op deze manier “hertekend”. De winnaars zagen hun verkeersbord in het verkeer opduiken.



Ook **Meise** betreft de kinderen van de lagere school bij gepersonaliseerde verkeersborden. In deze gemeente werd er voor gekozen een klasfoto vergroot aan te brengen in de zone30, met de boodschap/vraag minder snel te rijden: “*Minder gââz in Mââz*”.



Merelbeke zet de zone 30-borden dubbel ludiek in. Eén: ze worden door de gemeente ‘gepersonaliseerd’ als “MRLBK. zkt. M/V/X <30KM/U”. En twee: ze springen extra in de kijker door ze haaks op de gevel aan te brengen.

6.6 Educatieve voorstellingen

Binnen het cultuuraanbod van een stad of gemeente voor scholen/jongeren kan geopteerd worden voor een voorstelling rond verkeersveiligheid. Op www.webshop.verkeersschool.be staan heel wat mogelijke voorstellingen. Enkele theatervoorstellingen met verkeersveiligheid als thema:

- ‘Fractie van een seconde’ van Rudy Claes en Stef Vanlee (www.fractievaneenseconde.be)
- *Flits!*, *Samoerai* en *Vroemtuut* van Wim Geysen (www.wimgeysen.be)

Doelstelling 7: De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren

7.1 Gids ‘Als het verkeer je raakt’

Met deze praktische gids verstrekt Rondpunt objectieve informatie over alles wat je kan tegenkomen na een verkeersongeval en helpt je ook opnieuw op weg. Het is aangewezen dat het boek beschikbaar is in alle gemeentehuizen en politiekantoren. Politieagenten en andere professionelen die in aanraking komen met verkeersslachtoffers of hun familieleden kennen het boek en gebruiken het in de praktijk.

7.2 ZEBRA-kits

Als in de gemeente een kind betrokken raakt bij een verkeersongeval, geef de school van het kind dan de raad gebruik te maken van één van beide ZEBRA-kits van Rondpunt. Deze kits zijn handig en praktisch instrument om een verkeersongeval bij kinderen bespreekbaar te maken. Er is een voor het kleuteronderwijs en voor lager onderwijs. De kits kunnen gratis geleend worden via de provincie.



Het is ook mogelijk deze kits als actiepunt al eens te lenen en ahw. preventief voor te stellen aan leerkrachten, die aan het bestaan van de kit zullen denken wanneer een ongeval zich voordoet. Meer informatie op: www.rondpunt.be

7.3 Workshop slechtnieuwsmelding

Er kan een workshop ‘slecht-nieuws-melding’ georganiseerd worden binnen het politiekorps. In de workshop getuigen OVK-leden over hun ervaringen met de lokale politie. Daarna verstrekt een OVK-medewerker meer informatie over de vereniging en geeft hij ook praktische tips die politiemedewerkers kunnen helpen bij het brengen van een slechtnieuwsmelding.

7.4 Info op gemeentelijke website

Er zijn heel wat initiatieven die werken rond de opvang van verkeersslachtoffers. Bundel ze op je gemeentelijke website. Hier vind je de belangrijkste initiatieven:

- Een algemene website voor alle slachtoffers van een misdrijf, verkeersongeval, ramp of aanslag is www.slachtofferzorg.be
- De link naar de slachtofferbejegening van de lokale politie
- De lokale CAW's bieden slachtofferhulp aan: maak de link naar de website van de lokale CAW's in de regio
- De link naar de dienst slachtofferonthaal bij de justitiehuisen van het parket
- Missing You is een initiatief voor jongeren en jongvolwassenen die een broer, zus, ouder, vriend ... verloren hebben door sterfte en hier geregeld over willen praten met lotgenoten. www.missingyou.be
- Rondpunt vzw ijvert voor goede opvang van verkeersslachtoffers in Vlaanderen: www.rondpunt.be
- De link naar de zelfhulpgroep Ouders van een Overleden Kind www.ovok.be
- Even-zeer vzw is een lotgenotengroep voor veroorzakers van een ongeval www.even-zeer.be
- Over Hoop is een vzw die families met jonge verkeersslachtoffers bijeenbrengt en ondersteunt. www.over-hoop.be
- Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) is een lotgenotenorganisatie waarbij ouders en familie van slachtoffers met elkaar in contact gebracht worden. www.ovk.be

Ouders van Verongelukte Kinderen - SAVE vzw

Haachtsesteenweg 1405 - 1130 Brussel

☎ 02 427 75 00

info@ovk.be

<http://save.ovk.be>

www.ovk.be

