



districtsraad Berchem

Schriftelijke vraag

2020_SV_00315 Schriftelijke vraag van raadslid Arnold Peeters: Verkeersaudit 2018

Indiener(s)

Arnold Peeters

Gericht aan:

Bruno De Saegher

Tijdstip van indienen

6 december 2020 15:44

Toelichting

Het is al enkele maanden geleden dat we deze info in handen kregen en ik was het even uit het oog verloren. Toch lijkt het me zinvol nog eens terug te komen op deze laatste verkeersaudit van de Antwerpse politie. In dit verband heb ik de volgende vragen:

1 Er is een frappant forse toename van aantal ongevallen lichtgewonden en stoffelijke schade. Wat zijn hier de oorzaken van? Kan men dit correleren aan een toename van aantal afgelegde kilometers in Berchem? Bestaan cijfers over verkeersintensiteit in Berchem?

2 Toename van lichtgewonden is opmerkelijk, zeker in het licht van de status quo van zwaargewonden en overlijdens. Betekent dit dat er meer verkeer is, maar weliswaar veiliger verkeer, waardoor er een toename is van verkeer (en dus ongevallen), maar op zo'n manier dat ongevallen niet zo ernstig zijn? Nogmaals, bestaan daar cijfers over? Welke ingrepen hebben dan in effect gesorteerd? Kunnen we die reproduceren of schalen?

3 Bij fietsers vormen 15-24-jarigen een vierde tot een vijfde van de slachtoffers. Hoe verhoudt dit zich tot de leeftijdsopbouw in Berchem? Mocht deze categorie oververtegenwoordigd blijken in de statistieken, hoe pakt men dit dan best aan? Jongeren blijken een kwetsbare categorie. Is gerichte sensibilisering nodig?

4 Ongelukken met bromfietsen kennen een stijging. Vanwaar komt dit?

5 Auto-ongevallen en hun slachtoffers fluctueren wel wat, dus valt weinig zinnigs over te zeggen. Misschien nog dit: hoe verhoudt de grafiek zich tot de leeftijdsopbouw in Berchem? Is er een oververtegenwoordiging van een leeftijdscategorie?

6 In woonstraten vallen 35 slachtoffers - ik vind dat veel. Hoe is dit cijfer samengesteld naar vervoersmiddel en ernst van het letsel?

7 Mechelsebrug is een hotspot van verkeersellende. Kan het district Berchem hierover iets meer ambitie tonen, gewestweg of niet?



8 In het licht van herinrichtingen en wegenwerken, hebben we een zicht op welke infrastructurele ingrepen effect sorteren? En welke niet? Welke kruispunten zijn heraangelegd en kunnen een verlaging van ongevallen voorleggen? Welke niet? Wat zijn succescriteria voor veiligheid bij herinrichting?

Antwoord

1. Uiteraard bestaan er cijfers over verkeersintensiteiten in Berchem, maar we beschikken over onvoldoende verfijnde data van alle verplaatsingsmodi in verschillende straten om hieruit eenduidige conclusies te kunnen trekken. Het is ook niet zo dat hogere verkeersintensiteiten automatisch leiden tot meer verkeersonveiligheid, daarvoor moet ook gekeken worden naar andere variabelen: samenstelling van het verkeer (modal split), verdeling het netwerk (welk verkeer zit op welke wegen/straten?), snelheid en gedrag van het verkeer... Vast staat dat er na een stagnatie is opgetreden in de verbetering van de verkeersveiligheid in Antwerpen. Voor doden en zwaargewonden is er recent zelfs sprake van een toename. Over de geregistreerde ongevallen met alleen stoffelijke schade kunnen moeilijk uitspraken worden gedaan omdat de evoluties ook samenhangen met de registratie (veel van dit soort ongevallen worden 'onderling geregeld', zonder dat politie tussenkomt en dus registreert, veel van de wel geregistreerde ongevallen zijn ongevallen met vluchtmisdrijf: afgereden spiegels e.d.).

2. Algemeen kunnen we stellen dat de verkeersveiligheid voor inzittenden van auto's is toegenomen (tendens die ook elders wordt waargenomen), allicht door een combinatie van factoren (veiliger auto's: gordeldracht, kreukelzones, airbag; in combinatie met het gevoerde snelheidsbeleid). Voor de kwetsbare weggebruikers geldt helaas niet hetzelfde. Voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders zijn oververtegenwoordigd in de statistieken.

3. Het is ook een algemene vaststelling dat jongeren oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken. Dit heeft te maken met hun hogere kwetsbaarheid (relatief meer 'actieve weggebruikers'), met het feit dat ze zich in de categorie bevinden van 'moduswisseling' (er is steeds een toename van ongevalsbetrokkenheid wanneer mensen van modus wisselen), in combinatie met een andere risico-inschatting en een gebrek aan ervaring (ongevalsbetrokkenheid van jonge chauffeurs). Dit is geen typisch Berchems of Antwerps fenomeen. Er wordt al sterk ingezet op een doelgroepenbeleid, o.m. onder de vorm van verkeerseducatie op school (stad Antwerpen werkt hiervoor samen met de VSV) en de 'Mijn maat'-sensibiliseringscampagne van de verkeerspolitie. Anderzijds mag het beleid geen 'victim blaming' worden en is het een maatschappelijke opdracht om de meest kwetsbaren te beschermen. Daarom werden de zones 30 ingevoerd, werd werk gemaakt van het zichtbaarder maken van scholen, werd ingezet op schoolstraten...

4. Overigens zijn ook ouderen oververtegenwoordigd in de ongevalstatistieken. Dit heeft ook te maken met een grotere kwetsbaarheid (relatief vaker actieve weggebruiker, maar ook grotere letterlijke kwetsbaarheid: eenzelfde val heeft voor een oudere persoon een grotere impact dan voor een jongere), met het feit dat ouderen langer mobiel blijven (in combinatie met de elektrische fiets, die meer alertheid veronderstelt).

5. We hebben geen onmiddellijke verklaring voor de toename in de betrokkenheid van bromfietzers en motorrijders. Voor motorrijders kan een deel van de verklaring liggen in een stijging van de verkoop van het aantal motoren, vooral in de provincie Antwerpen.

6. Ongeveer de helft van de ongevallen met slachtoffers vindt plaats op het onderliggende netwerk (stad en district), de andere helft vindt plaats op het bovenliggende netwerk (MOW/Agentschap Wegen en Verkeer). Er is een tendens naar een groter aandeel van de ongevallen op het onderliggende netwerk. Vandaar de inspanningen van de stad om met Quick Response-maatregelen snel aanpassingen door te voeren met het oog op een betere naleving van de snelheidslimiet in zones 30. Ook het district doet hiervoor investeringen. (voor de verdeling over modi en ernst van het letsel: dit staat in de audit)

7. Infrastructurele ingrepen die effect sorteren: het conflictvrij maken van verkeerslichtenregelingen, het compacter maken van kruispunten, snelheidsremmers zoals verkeerskussens en plateaus,... “Wat zijn succescriteria voor veiligheid bij herinrichting?” Dit veronderstelt een verkeerskundecursus. Algemeen: wegbeeld en gewenst gedrag moeten op elkaar worden afgestemd; lagere snelheden zorgen voor minder letselongevallen; scheiding van verkeerssoorten is een must bij snelheden van 50km/u of meer; infrastructurele aanpassingen moeten altijd aangevuld worden met ‘Enforcement’ (cf. de 3 E’s in verkeerskunde: Engineering, Education, Enforcement, in Antwerpen meestal nog aangevuld met ‘Engagement’) We weten ook wat niet werkt: parkeerplaatsen op wegen waar de snelheid hoger dan 50km/u ligt, wegen met een doorstroomfunctie met veel in- en uitritten, zwaar verkeer dat gemengd wordt met veel kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers), dubbelrichtingsfietspaden ter hoogte van kruispunten en in- en uitritten,...