

Johan De Mol, wetenschappelijk medewerker Centrum Duurzame Ontwikkeling

Hoe doen ze het? En hoe dikwijls?

Enquête verplaatsingsgedrag Gentse studenten

Bij de enquête over de verkeersongevallen (zie *Verkeersspecialist* nr. 57, p. 7-12) werd ook het verplaatsingsgedrag van de Gentse studenten bevraagd. Die bevraging was niet alleen bedoeld om ook vanuit die invalshoek de ongevallen te situeren, maar ook om aan te geven in hoeverre het verplaatsingsgedrag van studenten kan worden ingepast in de mobiliteitsplanning. De stad Gent levert immers grote inspanningen om het huidige mobiliteitsgedrag zo te beïnvloeden dat een duurzame mobiliteit dichterbij komt.

Een duurzame mobiliteit streeft ernaar om een evenwicht te bereiken tussen mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Vanuit die doelstelling kon de extra bevraging aan studenten aanwijzingen bevatten die zowel voor de universiteit (als mobiliteitsverwekker) als voor het stadsbestuur (die de mobiliteit stuurt) bruikbaar zijn.

Wijze van bevraging

We vroegen de studenten welk vervoermiddel ze voor hun verplaatsingen in Gent gebruiken. Daarbij konden ze kiezen uit tien vervoermiddelen. Om het voertuig te bepalen dat het meest gebruikt werd voor de verplaatsingen in Gent, waren er per vervoermiddel verschillende antwoordmogelijkheden: nooit, minstens

vijf keer per week, enkele keren per week, enkele keren per maand en enkele keren per jaar. De respondenten moesten de verschillende vervoermiddelen waarvan ze binnen Gent gebruik maken aankruisen.

Bij het opstellen van de enquête werd de categorie 'vijf keer per week' gelijkgesteld met het hoofdverplaatsingsmiddel. Die techniek is niet nieuw en werd al meermaals in andere onderzoeken uitgetest. Uit de antwoorden blijkt dat de vrees dat men verschillende hoofdverplaatsingsmiddelen steeds in combinatie met 'lopen' zou aanduiden, ongegrond was.

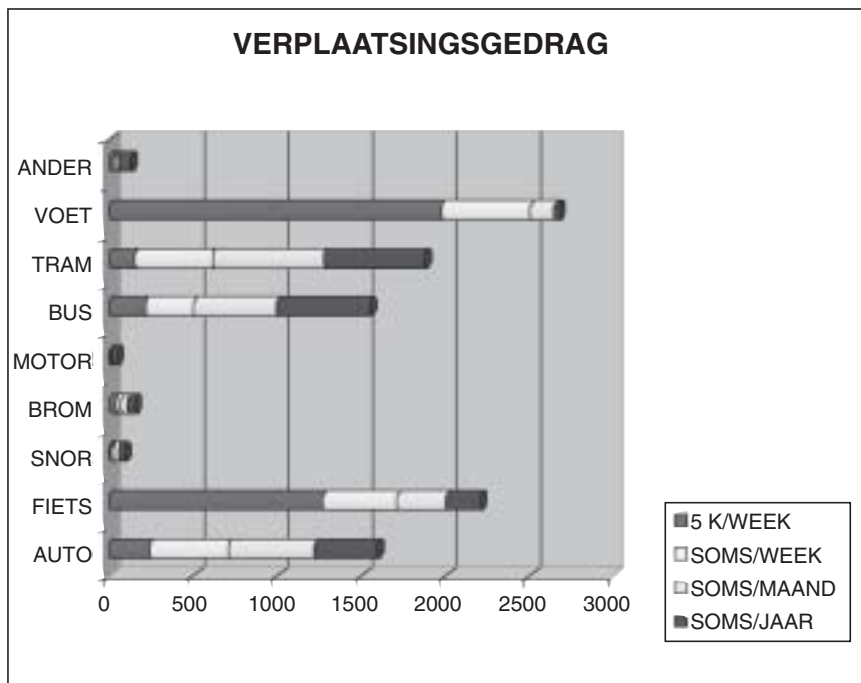
Vermits de leefgewoonten van de studenten bepalend zijn voor het verplaatsingsgedrag, ligt het voor de hand om dit verplaatsingsgedrag te koppelen aan een aantal andere gegevens. Factoren zoals de vraag of de student op kot zit, forens is of in Gent gedomicilieerd is, worden steeds verbonden met het gebruikte vervoermiddel. Op die wijze kan bepaald worden of het verplaatsingsgedrag van een kotstudent anders is dan dat van een forensstudent. Van de onderzochte groep waren er:

- 50 % kotstudenten;
- 40 % forenzen;
- 10 % studenten in Gent gedomicilieerd.



Foto: Karel De Weert

De Gentse student verplaatst zich vooral te voet of met de fiets.



Grafiek 1: het verplaatsingsgedrag bij de studenten van de eerste kandidatuur in Gent

Verplaatsingsgedrag

Bij de analyse van het verplaatsingsgedrag stelt men vast dat lopen en fietsen de hoofdverplaatsingsmiddelen zijn. Dat is niet verwonderlijk, alleen blijkt dat met dit verplaatsingsgedrag bijna geen rekening wordt gehouden. De universiteit Gent als 'mobiliteitsgenerator' beschikt immers niet over een mobiliteitsplan dat tegemoetkomt aan het mobiliteitsgedrag van studenten en personeel. Momenteel wordt die verantwoordelijkheid volledig afgewend op de stad en negeert de universiteit haar verantwoordelijkheid op dat vlak.

De auto op de tweede plaats

De auto is slechts voor een klein deel van de onderzochte groep het hoofdverplaatsingsmiddel in Gent. Meer dan 45 % gebruikt nooit de auto voor verplaatsingen terwijl maar 6 % aangeeft de auto 'minstens vijf keer per week' te gebruiken voor de verplaatsingen in Gent.

Splitst men die gegevens op, dan blijkt er een duidelijk verschil bij kotstudenten, forenzen en studenten gedomicilieerd in Gent. 15 % van de forenzen - dit geldt eveneens voor de in Gent gedomicilieerde studenten - gebruikt de auto als hoofdverplaatsingsmiddel terwijl dit bij kotstuden-

ten uiterst zelden is: slechts 2 % maakt hoofdzakelijk gebruik van de auto.

Bij de kotstudenten gebruikt 51 % **nooit de auto** voor verplaatsingen in Gent; voor de forenzen is dit 41 %, terwijl bij gedomicilieerden slechts 22 % de auto nooit gebruikt. Het afwijkende gebruik van de auto door 'Gentenaars' kan men verklaren door het feit dat bij die studenten ook de vrijetijdsv verplaatsingen zijn inbegrepen. Hierdoor gebruikt een belangrijk aantal (32 %) de auto 'enkele keren per week'.

De fiets

De fiets is voor 53 % van de kotstudenten het belangrijkste vervoermiddel. Dit verschilt niet noemenswaardig voor de in Gent wonende studenten: 51 % maakt bij verplaatsingen **hoofdzakelijk gebruik van de fiets**. Voor de forenzen ligt dit heel wat lager: 32 %. Dit is echter nog een belangrijk aantal, vermits forenzen in vele gevallen een ander vervoermiddel gebruiken om van de woonplaats naar Gent te komen. Omdat geen gegevens beschikbaar zijn over het vervoermiddel 'woonplaats-Gent' kan ook niet vastgesteld worden in welke mate dit verschilt van het vervoermiddel dat in Gent wordt gebruikt.

Het percentage dat **nooit de fiets** gebruikt, is voor kotstudenten, 'Gentenaars' en forenzen respectievelijk 11 %, 14 % en 40 %.

Te voet

Voor de kotstudenten leggen veel te voet af: 77 %. Voor forenzen en 'Gentenaars' is dit respectievelijk 61 % en 63 %.

Het aantal studenten dat zich **nooit te voet** verplaatst, is bij kotstudenten erg laag: 4 %, bij 'Gentenaars' en forenzen ligt dit op 7 en 9 %.

Openbaar vervoer algemeen

Door kotstudenten wordt de bus als **hoofdverplaatsing** zelden opgegeven (1,3 %). 1,1 % geeft de tram op als hoofdverplaatsingsmiddel. De bus en de tram worden wel in 11,6 % (bus) en 20 % (tram) of respectievelijk in 165 en 284 gevallen **enkele keren per week** gebruikt.

Bij deze cijfers wordt de categorie 'nooit' niet meegerekend. Wanneer de categorie 'nooit' wel wordt meegerekend, is het gebruik van de bus en tram als hoofdverplaatsingsmiddel het kleinst. Dit is voor de bus slechts 14 % en voor de tram 8,2 %. Enkel in de categorie 'enkele keren per week' is het aandeel van de tram (24,5 %) groter dan dat van de bus (18,6 %).

De bus wordt in 49,6 % **nooit** door kotstudenten gebruikt, voor de tram is dat voor 35,9 % het geval. Dit is een opmerkelijke vaststelling omdat de kotstudenten voor hun verplaatsingen van en naar het station in belangrijke mate nooit het openbaar vervoer gebruiken. Alhoewel in de enquête niet gepeild werd naar de verplaatsingswijze van kotstudenten tussen Gent en hun woonplaats, mag men aannemen dat een deel hiervoor is aangewezen op de trein.

Bij de studenten gedomicilieerd in Gent is de groep die nooit de bus of tram gebruikt lager, maar toch niet verwaarloosbaar. In die groep zegt 22,7 % (62) nooit de bus te gebruiken. Voor de tram ligt dit cijfer nog hoger: 28,9 % (79) van de studenten gebruikt nooit de tram voor de verplaatsingen in Gent.

Alhoewel de absolute cijfers en de percentages lager liggen dan bij kotstu-

denten, zijn die cijfers belangrijk: voor in Gent gedomicilieerde studenten is het aantal verplaatsingen immers hoger dan dat voor kotstudenten. Ook de verplaatsingen in weekends en vakanties in Gent komen voor hen immers in aanmerking. De cijfers voor deze groep zijn hoger, zowel voor het bus- en tramgebruik in algemene zin, als voor de hoofdverplaatsing: 17,9 % of 49 studenten gebruiken meestal de bus terwijl dit voor het tramgebruik 10,3 % of 28 studenten betreft.

De tram of de bus afzonderlijk

Door die cijfers uit te splitsen naar tram en bus afzonderlijk, krijgt men voor elk van die categorieën lage cijfers. Er moet dan ook rekening mee gehouden worden dat beide vervoermiddelen samen het gebruik van het openbaar vervoer aangeven. In dit geval zijn de cijfers voldoende relevant om conclusies te trekken.

Bij de *forensstudenten* is het aantal studenten dat **nooit de bus** gebruikt erg groot. 524 studenten of 46,7 % van de forensstudenten gebruikt nooit de bus. Voor het tramgebruik ligt dit aantal lager: 385 forensstudenten of 34,3 % gebruikt **nooit de tram**. Wat het gebruik van de tram betreft, maakt deze groep studenten er dus het meest gebruik van.

Slechts 9,7 % of 109 (forens)studenten gebruiken de tram als belangrijkste verplaatsingsmiddel. Wanneer

men de **sporadische¹ gebruikers** van de tram bij de groep nooit-gebruikers telt, kan gesteld worden dat 77,3 % nooit of slechts sporadisch de tram neemt.

Het aantal *forensstudenten* dat de bus als hoofdverplaatsingsmiddel gebruikt, bedraagt 12,7 % of 142. Het erg hoge cijfer voor de categorie 'nooit'-busgebruik komt nog duidelijker in beeld wanneer dit wordt vermeerderd met de sporadische gebruikers. 78,7 % of 883 forensstudenten gebruiken nooit of sporadisch de bus.

Vergelijking tussen de bus- en tramgebruikers

De conclusie over de studenten die nooit de bus of de tram gebruiken, moet gerelativeerd worden omdat de 'nooit-categorie' steeds wordt meegeteld, ook al wordt een ander vervoermiddel ingevuld. Hierdoor is het mogelijk dat iemand die nooit de bus gebruikt wel dikwijls de tram gebruikt. Wanneer men het tramgebruik van de kotstudenten die nooit de bus gebruiken vergelijkt, blijkt dat daarvan 0,7 % (5) minstens vijf keer per week de tram gebruikt, terwijl 19,9 % (140) enkele keren per week de tram gebruikt. Dit betekent dus dat deze 20 % wel gebruik maakt van het openbaar vervoer.

Belangrijk is dat 356 *kotstudenten* of 25,1 % aangeeft dat ze **nooit de bus of tram** gebruiken².

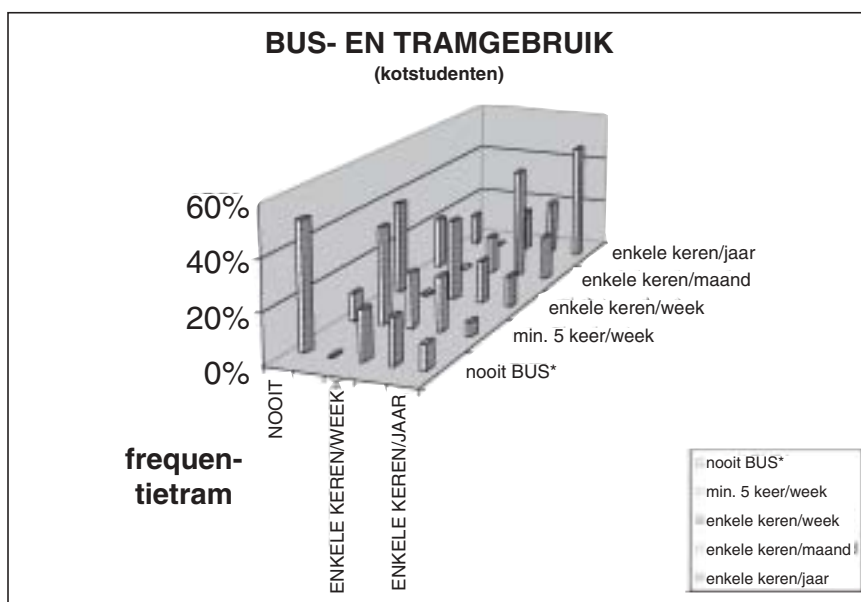
Bij de *studenten in Gent gedomicilieerd* gebruikt 15,8 % (43) nooit de tram of bus³. Wanneer men hierbij de studenten telt die slechts sporadisch (enkele keren per jaar) de bus of de tram gebruiken, worden die aantallen nog sterk vermeerderd⁴.

Bij *niet-kotstudenten*⁵ gebruikt 2,4 % (324) nooit de tram en de bus⁶. Bij de categorie die nooit de bus gebruikt, zijn er 49 (3,4 %) die minstens vijf keer per week de tram gebruiken en 58 studenten (4 %) die enkele keren per week de tram gebruiken. Men mag dus stellen dat bij niet-kotstudenten, 7,4 % (107) **nooit de bus maar wel de tram** gebruiken. Alhoewel de besluiten die eerder gemaakt werden hierdoor wat gerelativeerd worden, is er toch sprake van een belangrijke groep die nooit bus of tram gebruikt.

Concreet zijn er 356 studenten die bus noch tram gebruiken; de andere kotstudenten die nooit de bus gebruiken, nemen in 104 gevallen 'enkele keren per week', in 132 gevallen 'enkele keren per maand' en in 92 gevallen 'enkele keren per jaar' de tram.

Met deze vergelijkingsgegevens voor ogen, kunnen de hoger gemaakte conclusies mits een lichte aanpassing blijven gelden: van 356 *kotstudenten* of 25 % staat vast dat ze nooit het openbaar vervoer gebruiken.

Indien we abstractie maken van occasionele gebruikers (enkele keren per jaar en enkele keren per maand)



Grafiek 2: Bus- en tramgebruik bij kotstudenten

¹ Het gebruik van de tram 'enkele keren per maand' en 'enkele keren per jaar' kan als sporadisch gebruik worden gerangschikt.

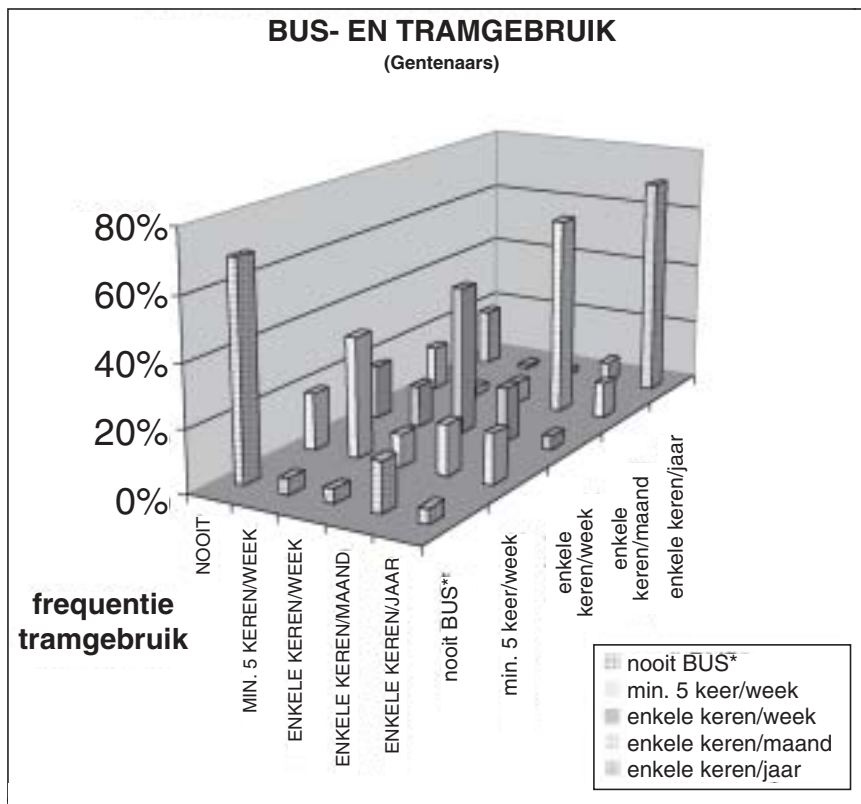
² Dit percentage slaat op de verhouding tussen het aantal kotstudenten (356) dat bus noch tram gebruikt en het aantal kotstudenten (aantal: 1418).

³ Deze 15,8 % is de verhouding tussen de 'Gentenaars' die nooit de bus of tram gebruiken (43) en het totaal aantal 'Gentenaars' (273).

⁴ 13 studenten gebruiken nooit de tram en wel enkele keren per jaar de bus; 50 studenten gebruiken enkele keren per jaar de bus en de tram.

⁵ Bij niet-kotstudenten is de categorie van de negatieve antwoorden samengesteld uit zowel de kotstudenten als de in Gent gedomicilieerde studenten.

⁶ Dit percentage van 22,4 % slaat op de verhouding van de studenten die nooit de bus of de tram gebruiken (324) tegenover het totaal studenten dat niet op kot is (1446).



Grafiek 3: het bus-en tramgebruik bij studenten die in Gent gedomicilieerd zijn.

wordt dit cijfer voor de 'nooit-busgebruikers' die tevens nooit of sporadisch de tram gebruiken 45,6 %; die 45,6 % mag beschouwd worden als een groep die nooit of zelden het openbaar vervoer gebruikt⁷.

Men kan dezelfde oefening ook uitvoeren voor de andere categorieën. Van de *in Gent gedomicilieerde studenten* gebruiken 43 of 69,4 % van de 62 gedomicilieerde studenten die nooit de bus gebruiken, ook nooit de tram. Tien gedomicilieerde studenten van diegenen die nooit de bus gebruiken, maken slechts enkele keren per maand gebruik van de tram.

Samengevat kan men dan stellen dat 79 (43 nooit en 26 sporadisch) of

28,9 % van de Gentenaars nooit of sporadisch bus of tram gebruikt.

Bij *forensstudenten* is er een erg groot aantal dat nooit of sporadisch de bus of de tram gebruikt. Bij het combineren van de gegevens voor bus en tram, stelt men vast dat van de 524 studenten die nooit de bus gebruiken er 273 of 52,1 % zijn die ook nooit de tram gebruiken. Concreet betekent dat dat 24,3 % van alle forensstudenten nooit de tram en nooit de bus gebruikt.

Bij het samenbrengen van de forensstudenten die nooit of slechts sporadisch de tram en de bus gebruiken, wordt in nog sterkere mate de hogere tendens bevestigd: 43,2 % of 485 forensstudenten gebruiken nooit of sporadisch het stads- en streekvervoer.

Besluit

De cijfers over het gebruik van het openbaar vervoer geven aan dat een belangrijk deel van de studenten nooit of slechts sporadisch het stads- en streekvervoer gebruikt.

- Bij *kotstudenten* gebruikt 45,6 % zelden of nooit de bus of de tram;
- Bij de *Gentse (gedomicilieerd) stu-*

denten gebruikt 28,9 % nooit of sporadisch bus of tram;

- Het meest opmerkelijke resultaat wordt bereikt bij de *forensstudenten*. Niet alleen gebruikt 22,4 % nooit het stads- en streekvervoer, maar 43,2 % gebruikt het nooit of sporadisch.

Het is evident dat deze cijfers in hun juiste context moeten geplaatst worden. Zo wordt enkel bij studenten van de **eerste kandidatuur** gepeild naar hun vervoergewoonten en is het resultaat het gevolg van het antwoord van de respondenten. Daartegenover staat dat een 'sample' een erg goed beeld geeft van het verplaatsingsgedrag van deze studenten.

Men kan veronderstellen dat het verplaatsingsgedrag van studenten tijdens de jaren wel wijzigt maar terzelfder tijd kan men zich de vraag stellen of die verschuiving wel ten gunste van het stads- en streekvervoer zal verlopen.

Naar de **oorzaken** van dit verplaatsingsgedrag kan men slechts gissen. Verschillende factoren kunnen daarbij een rol spelen: veel studentenvoorzieningen liggen op loop- en/of fietsafstand, de capaciteit van De Lijn is op de belangrijkste lijnen te beperkt, de lage commerciële snelheden, vertragingen die aansluitingen op het spoor moeilijk maken, de prijzenpolitiek, ... Vermoedelijk zal een combinatie van die factoren het beperkte gebruik van het openbaar vervoer verklaren.

Het is echter evident dat het voor de marketingdienst van De Lijn uitermate belangrijk is om de precieze oorzaken te kennen. Daarbij zal een afstemmingsbeleid van de stad en de universiteit moeten gecombineerd worden met het wegwerken van de oorzaken, de rol van de wegbeheerder (stad en gewest) moet daarbij bepaald worden. Maar evengoed zal de vervoermaatschappij in haar lijnvoering, haar marketing en prijzenpolitiek specifieke aanpassingen moeten doorvoeren.

Immers, men kan toch zonder veel moeite vaststellen dat minstens in de piekmomenten en zeker op lijn 1 het aantal klanten het aanbod sterk overtreft. In die piekmomenten komt het

⁷ Het percentage van 45,6 % is samengesteld door al diegenen die nooit de bus of tram gebruiken (aantal 356), diegenen die enkele keren per jaar (aantal 35) en diegenen die enkele keren per maand (aantal 54) de bus gebruiken maar nooit de tram gebruiken samen te tellen met de (kot)studenten die nooit de bus gebruiken en enkele keren per jaar (aantal 71) of enkele keren per maand (aantal 132) de tram en te stellen tegenover het totaal aantal kotstudenten 1418)

vaak voor dat wachtende reizigers niet meer op de overvolle tram kunnen. Vanuit die vaststelling ligt het bijna voor de hand dat men al lopend of fietsend het station of het centrum probeert te bereiken. Vermits dit fenomeen reeds meer dan twintig jaar oud is, kan De Lijn bezwaarlijk verrast zijn door het groter aantal klanten.

Tevens blijkt dat het potentieel van die lijn zo hoog is dat men vermoedelijk – bij voldoende tramvoertuigen en een degelijke lijnvoering – een kostendekkende lijn kan bereiken. Dat men er na meer dan 20 jaar nog niet in geslaagd is om de potentiële klanten een voldoende aanbod te bieden, zegt veel over het beleid binnen De Lijn. Men mag aannemen dat de nieuwe trams slechts een beperkt soelaas gaan bieden omdat de verlenging van de lijn de lijnuitbating – zelfs met de nieuwe trams – niet gaat vergemakkelijken.

Werk aan de winkel

Een belangrijke vaststelling is dat lopen en fietsen bij de studenten van

de eerste kandidatuur het verplaatsingsmiddel bij uitstek is. Niettegenstaande die vaststelling vormt dit voor de universiteit Gent geen aansporing om een specifiek mobiliteitsplan op te stellen. Nochtans is de universiteit Gent door haar studenten en door haar personeel de belangrijkste mobiliteitsveroorzaker. Het ligt daarom voor de hand dat de universiteit Gent in samenwerking met de stad en De Lijn een mobiliteitsplan zou opstellen. Uit deze enquête zou de universiteit lering moeten trekken en minstens – naast andere maatregelen – voldoende fietsvoorzieningen moeten voorzien aan de auditoria en de studentenrestaurants. De belangrijkste hoofdverplaatsingsmiddelen – fiets en lopen – veroorzaken de minste hinder voor de stadsomgeving en beantwoorden het best aan duurzame mobiliteit. De universiteit zal met De Lijn specifieke mobiliteitstaken moeten afspreken. Daarbij vormt het opstellen van een bedrijfsvervoerplan – binnen het kader van de CAO-onderhandelingen – een belangrijke uitdaging.



Foto: Karel De Weert

In de piekmomenten en zeker op lijn 1 overtreft het aantal klanten het aanbod sterk.

Tot slot

Uit de studie 'Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid' kunnen een aantal beleidsaanbevelingen worden afgeleid. Die aanbevelingen hebben betrekking op enerzijds het statistisch materiaal en anderzijds het beleid van de verkeersveiligheid.

Beleidsaanbeveling over het statistisch materiaal

Het opbouwen van een verkeersveiligheidsbeleid hangt enerzijds af van de betrouwbaarheid van het statistisch materiaal en anderzijds van de koppeling met andere data.

Uit de studie 'Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid' blijkt dat het huidige verkeersveiligheidsbeleid enkel kan steunen op gebrekkige data waarvan men bij benadering niet kan zeggen in welke verhouding de statistische cijfers staan tot de werkelijkheid. Zolang het beleid niet weet waar, hoe en in welke grootteorde de onderrapportering gebeurt, kan het afstemmen of opbouwen van een beleid naar specifieke veiligheidsproblemen niet gebeuren. Het streven naar cijfers die minstens de realiteit benaderen, heeft niet zozeer te maken met een manie voor de juiste cijfers dan wel met een streven naar representatieve cijfers. **De volledigheid of representativiteit is een basisvoorwaarde waaraan het statistisch materiaal moet beantwoorden.**

Zowel het registreren van de data als de verwerking en de presentatie ervan zijn bepalend voor de kwaliteit van het statistisch materiaal. **De huidige registratie door politie/rijkswacht moet op straatniveau geautomatiseerd worden.** Het kan niet meer dat politie/rijkswacht dezelfde gegevens verschillende malen moeten overschrijven of invoeren terwijl de basisgegevens zowel kunnen gebruikt worden voor het opstellen van het proces-verbaal als voor de hoofdgegevens van het statistisch

: beleidsaanbevelingen

formulier. In het kader van hervorming van politie en rijkswacht en de veiligheidscontracten moeten hier middelen worden vrijgemaakt. Een specifieke aparte dienst registratie verkeersongevallen binnen politie/rijks-wacht lijkt daarbij wenselijk.



De huidige registratie door politie/rijks-wacht moet op straatniveau geautomatiseerd worden.

Het NIS moet de kwaliteitsbewaking van de gegevens opbouwen. Daarbij moet **het bewerken en het koppelen van de gerapporteerde gegevens voor het veiligheidsbeleid gebeuren door het BIVV en de mobiliteitscel**. Een **tweejaarlijkse enquête** waarbij de huidige registratiegegevens kunnen opgehoogd en representatief worden gemaakt, is dringend noodzakelijk.

De **rapportering over de verkeersdoden door het parket moet geautomatiseerd** worden en een controleprocedure moet worden ingebouwd.

De gegevens in verband met de verkeersongevallen van de spoedopnamediendiensten moeten de basis vormen om – in de diepte – **de kwaliteit van de data van gewonden** uit te bouwen. Op langere termijn moeten de **patiëntgegevens** van de **eerste-lijn-zorgverstrekkers** hieraan gekoppeld worden.

Aanbevelingen voor het verkeersveiligheidsbeleid

Uit buitenlandse onderzoeken blijkt dat vooral fietsers en voetgangers in de ongevallenstatistieken ondervertegenwoordigd zijn. Uit deze studie kan men besluiten dat de rapportering van ongevallen met minderjarigen even problematisch is.

Het feit dat er geen registratie en dus ook geen rapportering gebeurt in 74 % van de ongevallen met gewonden, is

daarbij tekenend. **Alhoewel hier een registratie wettelijk verplicht is, worden minderjarigen die gewond raken in een verkeersongeval juist niet beschermd.**

Om die reden moeten ongevallen met gewonde minderjarigen waarbij de politie/rijks-wacht niet wordt ingelicht, worden geklasseerd als een vorm van **vluchtmisdrijf**. De rechthandelingsonbekwaamheid van de minderjarige kan hier als motivatie voor een dergelijke sanctie worden beschouwd.

De lage registratiegraad door politie/rijks-wacht van gewonde zwakke weggebruikers is onaanvaardbaar. Immers, indien de politie/rijks-wacht in 84 % van de ongevallen met een gewonde fietser niet ter plaatse komt, legt dit op een pijnlijke manier de **onderregistratie** bloot. Terzelfder tijd wordt hiermee aangeduid dat de rechten van gewonde minderjarigen niet sterk ondersteund worden.

Vermits ook in 74 % van de ongevallen met gewonde fietsers de **verzekering** niet wordt ingeschakeld en in 37 % van de ongevallen met gewonde fietsers er zelfs geen enkele schaderegeling is, is een **informatiecampagne** voor de jonge zwakke weggebruikers noodzakelijk. Vooral in het licht van de objectieve aansprakelijkheid lijkt het noodzakelijk om de jonge zwakke weggebruikers te informeren over hun rechten.

Uit dit onderzoek blijkt dat in **de bebouwde kom en op wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/uur** meer ongevallen gebeuren dan uit de gerapporteerde (NIS) ongevallen blijkt. Dit heeft uiteraard met de specifieke doelgroep te maken, maar bovendien duidt dit aan dat het beleid zich inzake de verkeersveiligheid sterk moet richten op die gebieden.

Erg opvallend was bovendien dat het aantal **verkeersgewonden binnen een zone 30** wijst op een beduidend verschil tussen de werkelijke snelheid en het snelheidsregime van 30 km/uur. Vermits een te hoge snelheid in dit

gebied onaanvaardbaar is, moet het beleid middelen aandragen om de 30km/uur te handhaven.

Het beleid moet vooral aan de **kruispunten en rotondes** bijzondere aandacht besteden omdat op die conflictpunten het hoogste aantal ongevallen gebeurt. In feite bevestigt deze conclusie de NIS-cijfers, alleen springt dit conflictpunt er erg bovenuit.

De **oversteekplaatsen voor fietsers** vereisen dringende beleidsmaatregelen, zowel op het vlak van de infrastructuur als van de regelgeving. Een uitbreiding van de regelgeving voor 'oversteekplaatsen voor voetgangers' naar de 'oversteekplaatsen voor fietsers' lijkt wenselijk. Dit moet samengaan met specifieke infrastructurele ingrepen.

Uit de enquête bleek dat binnen de groep van eenzijdige ongevallen, valpartijen door **tramsporen** zich erg frequent voordoen. Vermits de geënquêteerde groep behoort tot fietsers die over een zekere behendigheid beschikken, kan aangenomen worden dat de vrees voor valpartijen oudere of minder behendige fietsers kan weerhouden om in bepaalde delen van de stad te rijden. De wegbeheerder en de Lijn moeten door het wegontwerp, door de keuze van materialen en vooral bij de uitvoering van de werken specifieke aandacht besteden aan het comfort en de veiligheid van fietsers.

Uit het verplaatsingsgedrag van studenten blijkt dat de universiteit als mobiliteitsgenerator **een mobiliteits-en/of bedrijfsvervoerplan** moet opmaken voor de studenten en het personeel. Dit mobiliteitsplan wordt samen met de stad en De Lijn opgesteld en streeft het duurzame evenwicht tussen mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid na.

Johan De Mol