

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.



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



Foto: Karel De Weert

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

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 spoedopnamediens ten 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 ondervetengwoordig 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 rechthandelings-onbekwaamheid 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 **tramporens** 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