

B R U
G G E



B R U
G G E

Mobiliteit
Preventie
Lokale Politie

Voorstelling van een SAVE-gemeente

meer dan de som der delen



Brugge ondertekent SAVE-charter

[Home](#) > [Nieuws](#) > [Preventie en veiligheid](#) > Brugge ondertekent SAVE-charter

7 jul 2015

OVK is een lotgenotenvereniging die families die hun kind hebben verloren in het verkeer ondersteunt. **OVK** voert **strijd** tegen een te grote **verkeersonveiligheid**, in het bijzonder daar waar het gaat om kinderen en jongeren. SAVE staat dan ook voor: Samen Actief voor VEilig Verkeer. **Brugge** geeft met de ondertekening van het SAVE-charter het duidelijke **signaal** zich actief te willen inzetten voor **meer verkeersveiligheid**.

SAVE-Actieplan



Ouders van Verongelukte Kinderen vzw



Wij verklaren dat onze stad/gemeente bereid is een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen. Daarvoor zal onze stad/gemeente een actieplan uitwerken dat aansluit op één of meerdere van volgende doelstellingen:

1. De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.

- ✗ Nieuwe infrastructuurprojecten analyseren aan de hand van een verkeersveiligheidsaudit.
- ✗ Gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers in kaart brengen.
- ✗ Deze gevaarlijke punten systematisch aanpakken.

2. De implementatie van het STOP-principe.

- ✗ Bij alle infrastructuurwerken.
- ✗ Bij elke mobiliteitsbeslissing.
- ✗ In het beleid van de gemeente.

3. De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.

- ✗ Plaatsen waar kinderen en jongeren vertoeven systematisch veiliger maken.
- ✗ Deze plaatsen moeten jongeren autonoom en veilig kunnen bereiken.
- ✗ Verkeersveiligheid verkiezen boven verkeersdoorstroming en parkeren.

4. Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.

- ✗ Subjectieve en objectieve pakkans opdrijven door meer controles.
- ✗ Permanent communiceren over het waarom van deze acties.
- ✗ De strijd aangaan met weekendongevallen.

5. De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar de beleidsverantwoordelijken.

- ✗ Het STOP-principe toepassen op alle dienstverplaatsingen.
- ✗ De gemeentediensten moeten voor alle bewoners bereikbaar zijn volgens het STOP-principe.
- ✗ Het gebruik van duurzame en veilige vervoermiddelen voor woon-werkverkeer stimuleren.

6. Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.

- ✗ Meewerken aan bestaande en ontwikkelen van nieuwe preventiecampagnes.
- ✗ Organiseren van een verkeersveiligheidsdag.
- ✗ Een actief communicatiebeleid voeren.

7. De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.

- ✗ Proactief hulpaanbod aan verkeersslachtoffers en naasten.
- ✗ Via nauwe samenwerking de afstemming tussen dienstverleners verbeteren.
- ✗ De gids 'Als het verkeer je raakt. Praktische gids na een verkeersongeval' ter beschikking stellen.

De Gemeente

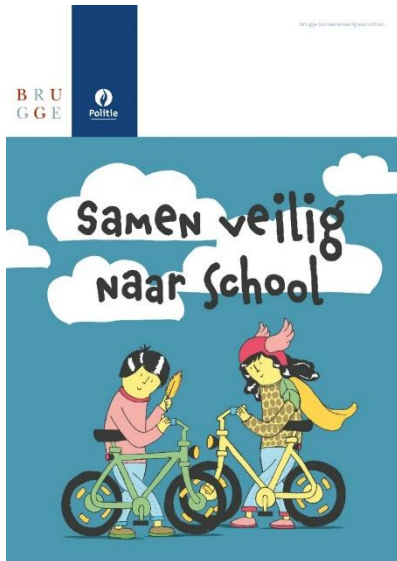
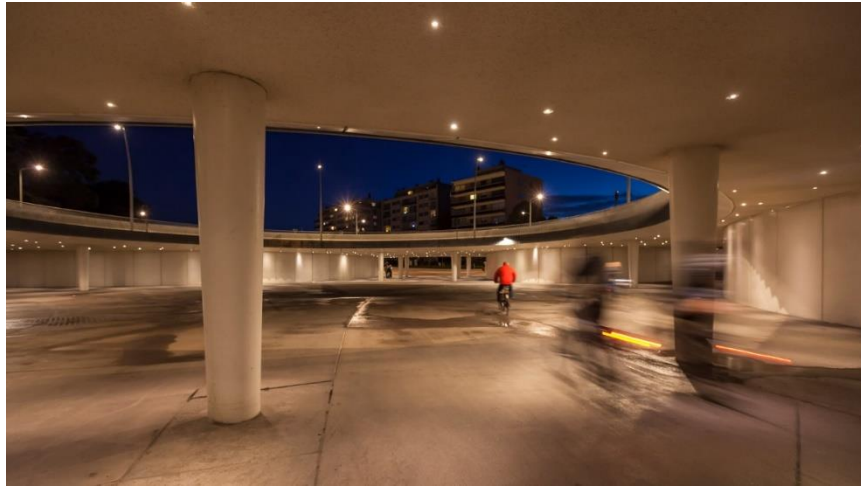
Lokale Politie

OVK

.....



2018, het SAVE-actieplan geëvalueerd



... op pad naar SAVE 2.0 !

2018, het SAVE-actieplan geëvalueerd

doelstellingen	actie	inhoud	stadsdienst	timing	stava	opmerkingen
Doelstelling 1: De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse						
1.1 Analyses in functie van het mobiliteitsplan						
	Een analyse van de ongevallen volgens de AVOC-methode (Aanpak Verkeersongevallen-concentratiepunten)		politie		2016	continue analyse
	Heel wat analyses rond openbaar vervoer, o.a. met betrekking tot connecties tussen spoor, bus en luchtverkeer. Specifiek is er de vraag voor een rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Nationale Luchthaven.		mobicel		2016	evaluatie nieuw busplan 2017 + nieuwe lijnen naar luchthaven (via toerisme)
	Parkeeronderzoek, verkeersstellingen		mobicel		2016	gerealiseerd, ifv. nieuw parkeerbeleid
	beter gebruik van bestaande open data --	cfr. app-battle Brugge:			2016	lopende
1.2 Een aantal projecten in onderzoeksfase						
	Onderzoek haalbaarheid fietsbrug Assebroek - Coupure		mobicel		2017	studie start 2017
	Onderzoek haalbaarheid fietsbrug Handelskom		mobicel	x		afh. van resultaat stadsvaart
	Onderzoek tracé fietssnelwegen en integratie in Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)		mobicel		2017	provincie
	Onderzoek potentiële fietsstraten		mobicel		2016	2 fietstraten opgestart, te evalueren
	Haalbaarheidsonderzoek snelle openbaar vervoersverbinding Zeebrugge - station Brugge.		mobicel		2017	ikv; revitaliseringsstudie Zeebrugge
	Voorzien van betere fiets- en voetgangersverbindingen tussen speelruimtes		mobicel ism jeugddienst		2016	conitnue aandacht
	Een studie herwaardering trage wegen zodat ook het voetgangersnetwerk wordt versterkt		mobicel		2017	voorlopig niet concreet
Doelstelling 2: De implementatie van het STOP-principe						
2.1 Oversteekbaarheid en doorstroom ring						
	Enkele projecten zullen zorgen voor een vlottere doorstroom en een veiligere oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker.	ikv. HWV en andere beheerde	mobicel		2016-2017	Heel wat kleine interventies: oa. weidestraat, expressweg, suggestiestroken, binnenstad, ...
	Opstart voorbereidingen voor het dossier van het vernieuwen van de brug in Steenbrugge (uitvoer 2020).		mobicel		2020 ?	opgestart en lopende
2.2 Fietsstraten						
	twee proefprojecten voor fietsstraten ingesteld worden in Brugge (Wassenaars- en de Kruisstraat)				2016	opgestart en te evalueren in 2017, 3de in

... op pad naar SAVE 2.0 !

Wat is mobiliteit ?



Education - Educatie



Engineering - Ontwerpen



Enforcement - Handhaving

Mobiliteitsbeleid

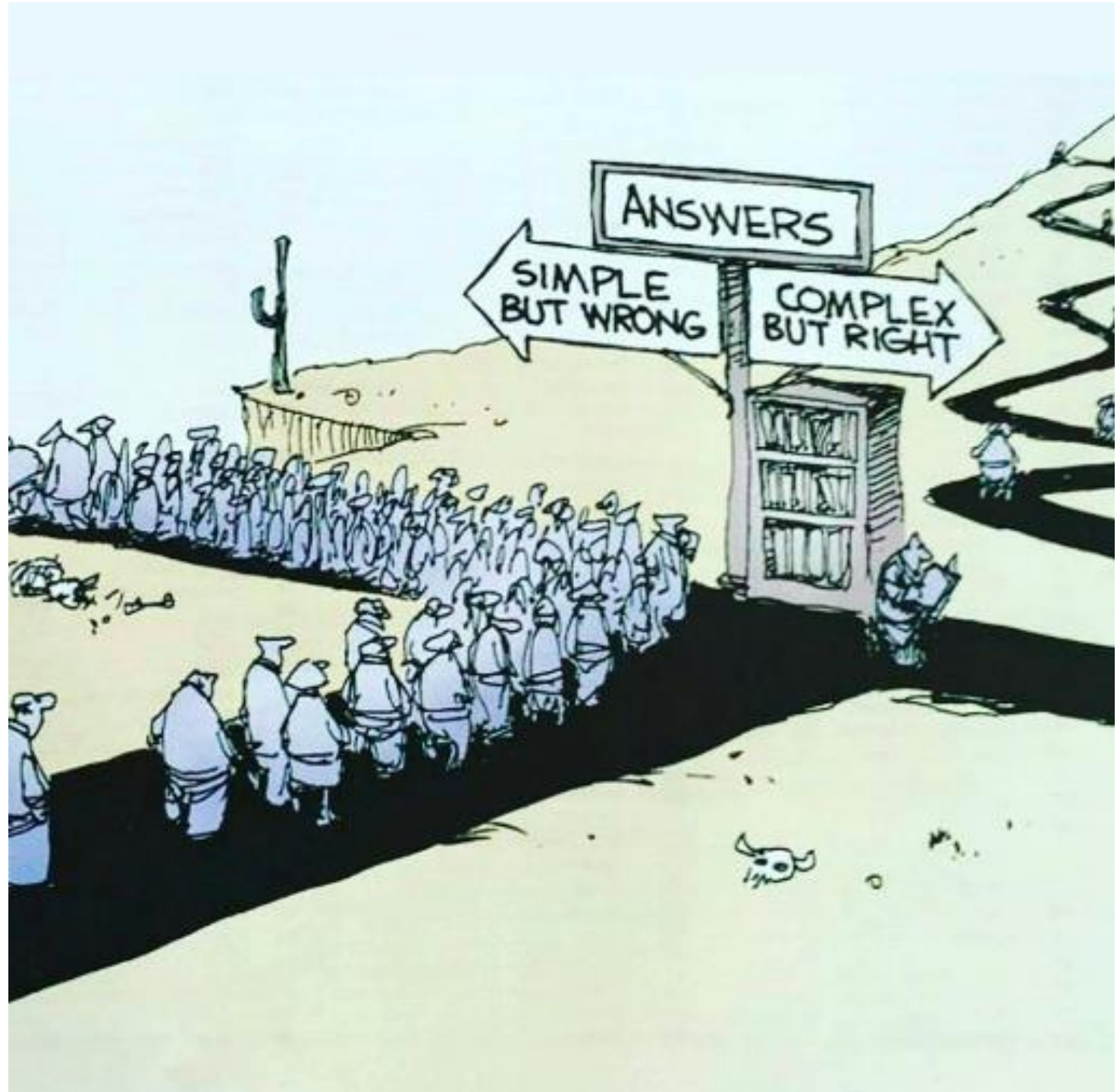
– Voorbij de waan van de dag

Het probleem is dat er geen fietspad ligt.

Een bijkomende rijstrook lost
het fileprobleem op de Brusselse ring op.

Een bord "verboden toegang uitgezonderd plaatselijk verkeer"
lost het probleem op.

Er moeten meer parkeerplaatsen komen.



Wat is mobiliteit ?



Education - Educatie



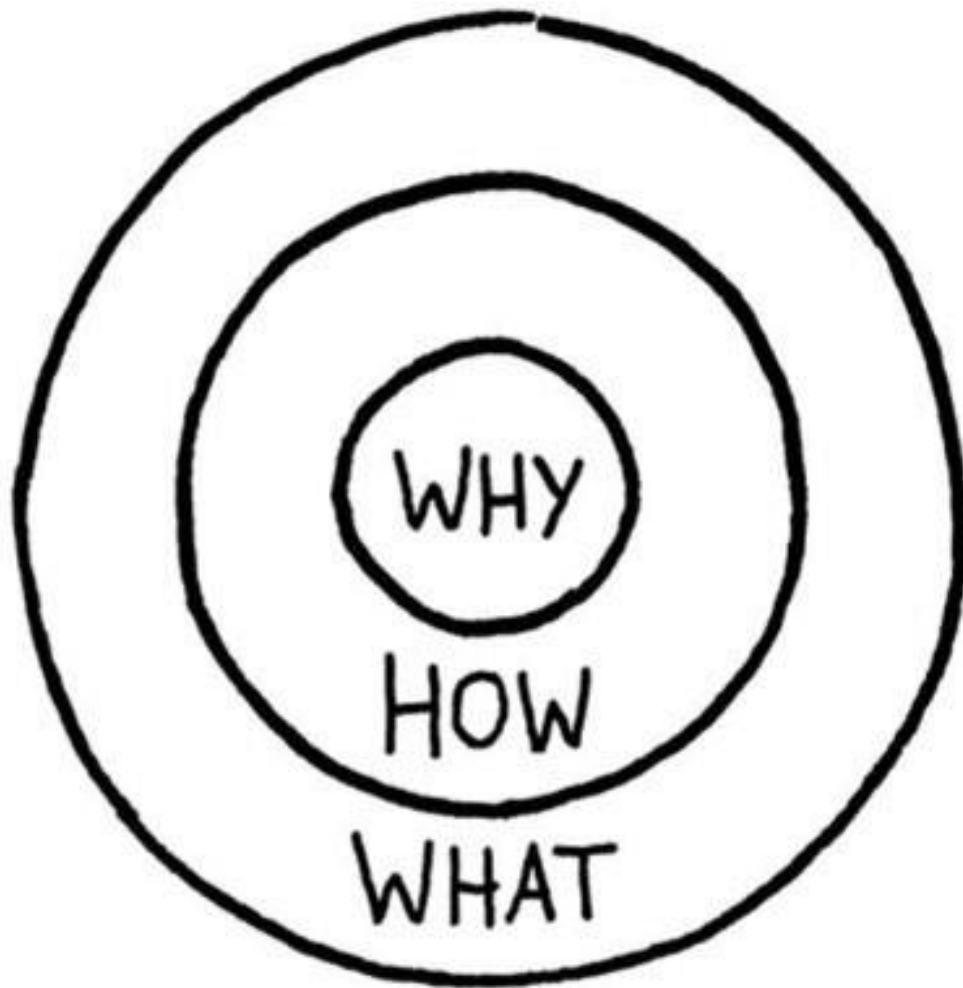
Evaluation



Engineering - Ontwerpen



Enforcement - Handhaving



Why = The Purpose

What is your cause? What do you believe?

How = The Process

Specific actions taken to realize the Why.

What = The Result

What do you do? The result of Why. Proof.

Education





leeftijd fase	vaardigheidsfase
Peuter < 3 jaar	Kan niet autonoom verplaatsen.
Kleuter 3 tot 5 à 7 jaar	Kan/mag autonoom verplaatsen in autovrije omgeving. Leert: • “blijf op de stoep” (boordsteen) • fietsen
Lagere school kind 5 à 7 tot 10 à 12 jaar	Kan/mag autonoom verplaatsen: • op voetpad (ook met fiets) • in autoluwe straat met traag verkeer Leert : • oversteken • fietsen in verkeer. Leert/kan/mag oversteken “indien geen rijdend verkeer” “groen licht”
Jongere > 10 à 12 jaar	Kan/mag autonoom: • oversteken met rijdend verkeer • fietsen in verkeer Mag niet autorijden

VERTICALE LEERLIJN FIETSEN



Loopfietsbrevet	Fietsbrevet Brons	Fietsbrevet Zilver	Fietsbrevet Goud
Jonge kleuters - beschermde omgeving	Eerste graad - beschermde omgeving	Tweede graad - beschermde omgeving	Derde graad - echte verkeer
evenwicht	stuurvaardigheid	verkeersvaardigheid	fietsvaardigheid

Waar je niet mag staan



Waar je wel mag staan



Enforcement

**DIT IS STRAF,
MAAR EEN BOETE IS
NOG STRAFFER.**

Ook de ouders moeten flink naar school!

ik mag niet op het voetpad parkeren
ik mag niet te snel rijden aan de school
ik mag niet zonder gordel autorijden
ik mag niet op telefoneren tijdens het rijden
ik mag niet op het voetpad parkeren
ik mag niet te snel rijden aan de school
ik mag niet zonder gordel autorijden
ik mag niet op telefoneren tijdens het rijden
ik mag niet op het voetpad parkeren
ik mag niet te snel rijden aan de school
ik mag niet zonder gordel autorijden
ik mag niet op telefoneren tijdens het rijden
ik mag niet op het voetpad parkeren
ik mag niet te snel rijden aan de school
ik mag niet zonder gordel autorijden
ik mag niet op telefoneren tijdens het rijden



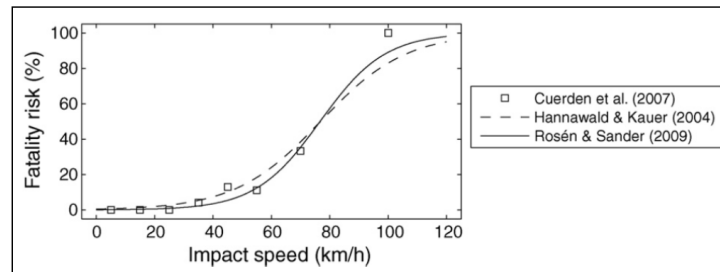
Politie
Grimbergen

Enforcement

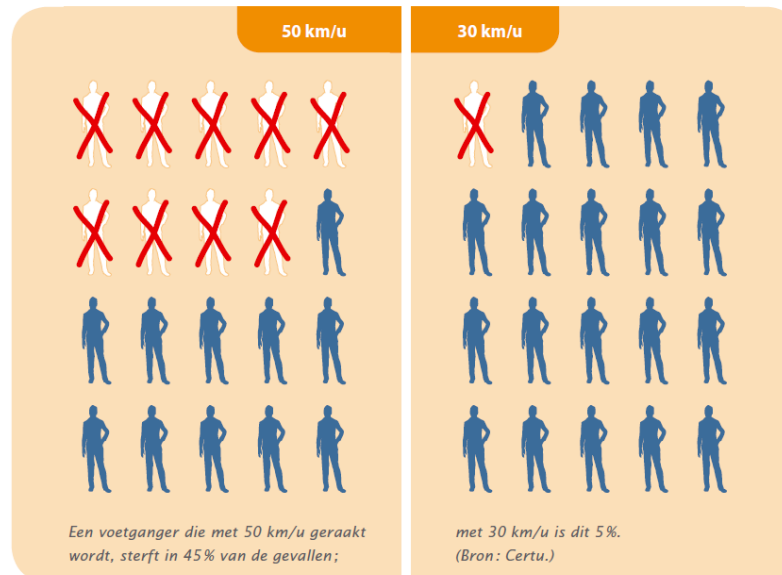


Veilige botssnelheid

Bij een botsing tussen bijvoorbeeld een personenauto en een fietser of voetganger dalen de overlevingskansen van de laatste dramatisch naarmate de botssnelheid van de auto toeneemt. Volgens een overzicht van recente studies (Rosén et al., 2011) overleven bij een botssnelheid van 20 km/uur vrijwel alle voetgangers een botsing met de voorzijde van een personenauto. Bij een botssnelheid van 40 km/uur overleeft ongeveer 90% van de voetgangers; bij 80 km/uur is dat ruim minder dan de helft en bij 100 km/uur slechts 10% (zie Afbeelding 1). Om deze redenen past de wegbeheerder op locaties met gemengd verkeer 30km/uur-zones of verhoogde kruisingsvlakken toe. De SWOV-factsheets [Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom](#), [Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen](#) en [Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers](#) gaan hier verder op in.



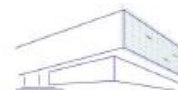
Afbeelding 1. Het overlijdensrisico van voetgangers bij een botsing met een personenauto als functie van de botssnelheid (Rosén et al., 2011).





INTEGRAAL & GEÏNTEGREERD
POLITIONEEL
SNELHEIDSBELEID

Een praktische uitwerking



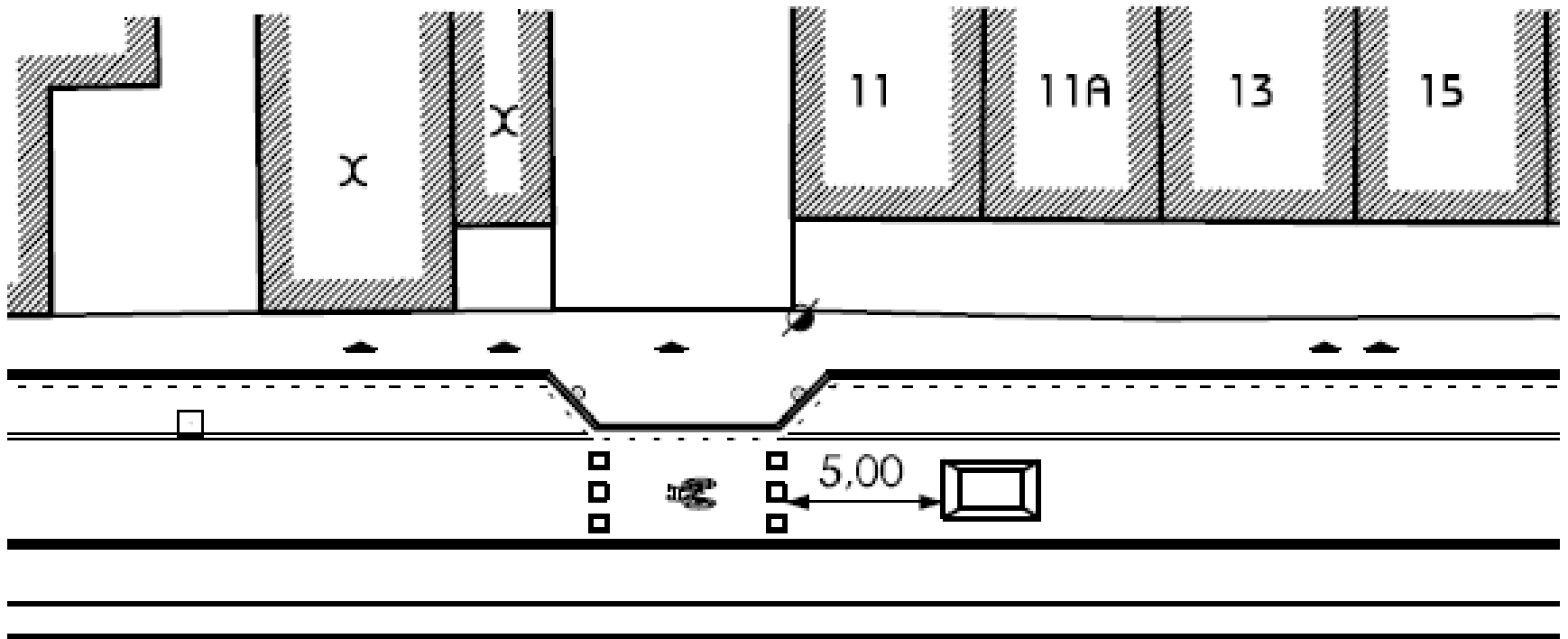
Case study Gijzeleweg (Lissewege)



- Objectieve gegevensverzameling
 - V85 = 50 km/u
 - 44,45% snelheidsovertredingen
- Preventieve periode (snelheidsindicatiebord thv school)
 - V85 = 43
 - 20,88% snelheidsovertredingen
- Repressieve periode
 - V85 CP 1 = 51 km/u
 - 75,95% van de overtreders (≥ 31 km/u) reed met een snelheid van meer dan 41 km/u.
 - V85 CP 2 = 50,5
 - 63,40% van de overtreders (≥ 31 km/u) reed met een snelheid van meer dan 41 km/u.

En nu ? Blijven flitsen ?

En nu ? Blijven flitsen ? Toch niet

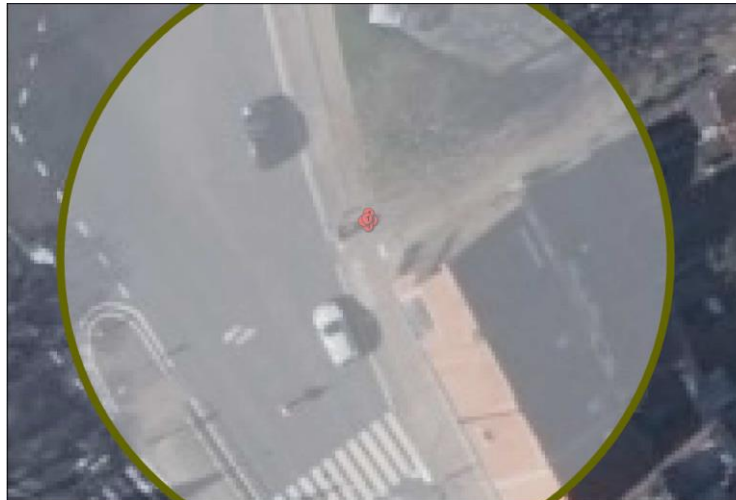
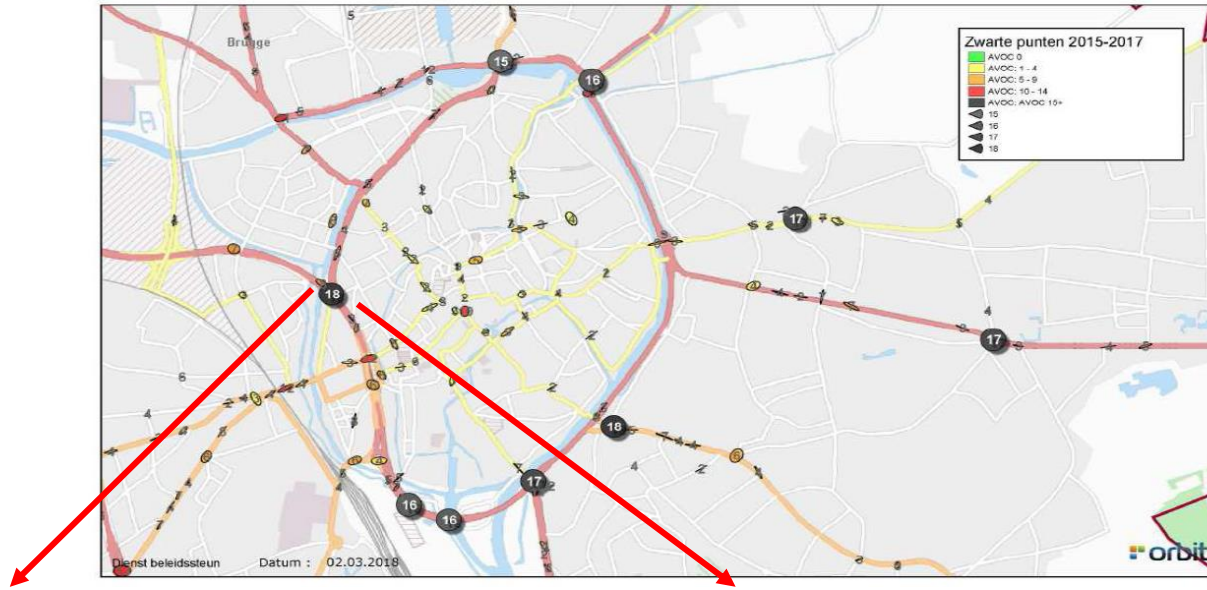


Engineering



Engineering

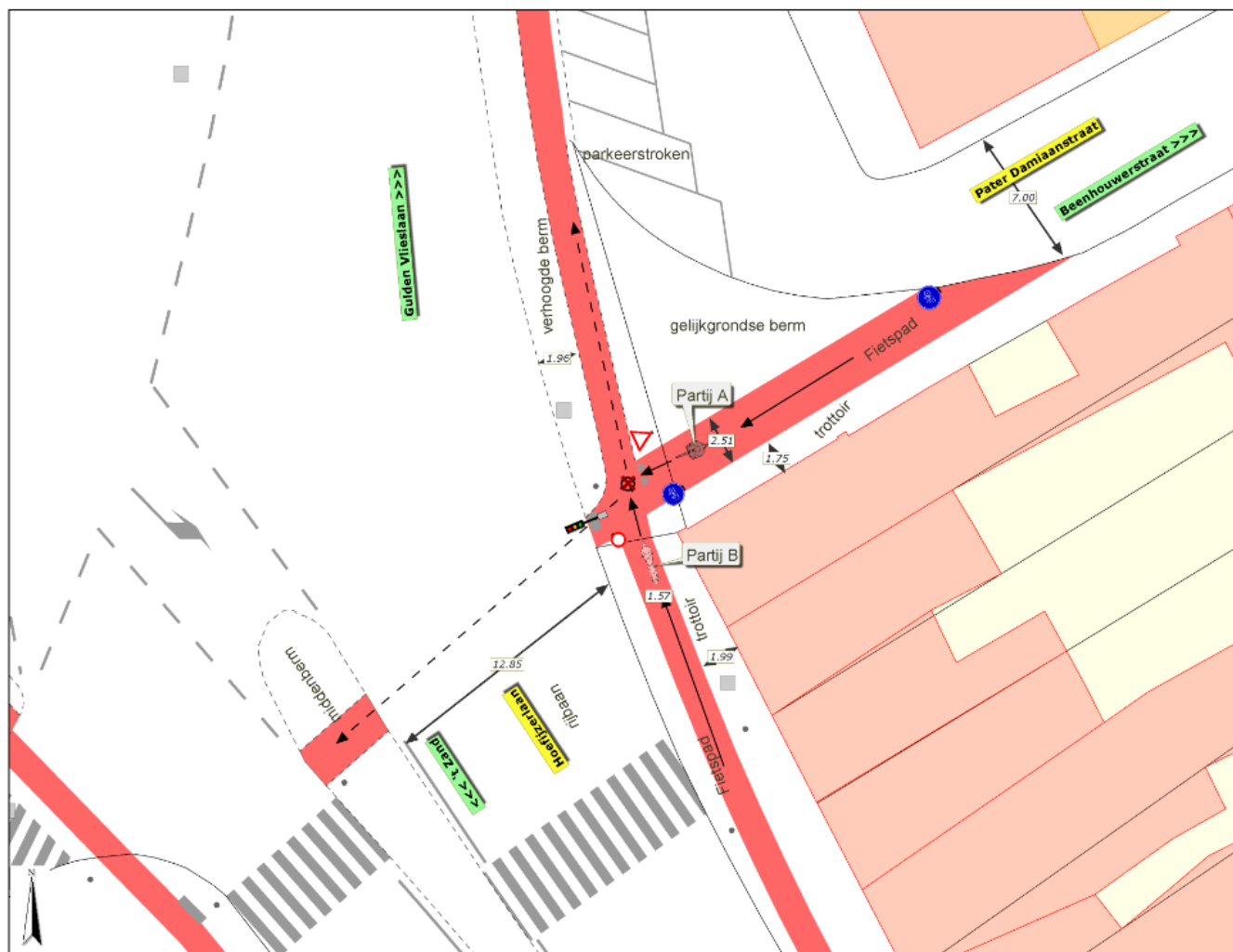
 **PZ Brugge overzicht zwarte punten periode 2015-2017**
 Definitie zwart punt (5 x aantal doden) + (3 x aantal zwaargewonden) + (1 x aantal lichtgewonden)



jaar	nr	betrokkene
2015	300505	Bromfietser
2015	300505	Fietser, licht gewond
2015	300868	Bromfietser, licht gewond
2015	300868	Fietser, licht gewond
2016	301948	Bromfietser
2016	301948	Fietser, licht gewond
2016	302195	Bromfietser, licht gewond
2016	302195	Fietser, licht gewond
2017	300864	Fietser
2017	300864	Fietser, licht gewond

Gegevens van het ongeval

Bijlage : 1
Plaatsomschrijving : Hoefijzerlaan met
kruispunt fietspad Pater Damiaanstraat
Datum ongeveer : 25/04/2015
Uur ongeveer : 19:20
Naam opsteller :
Inspecteur Regio Centrum
Partij A : Fietster
Partij B : Bromfietster klasse A



Benaderende schaal : 1/200

Datum van afdruk: 23.05.2015

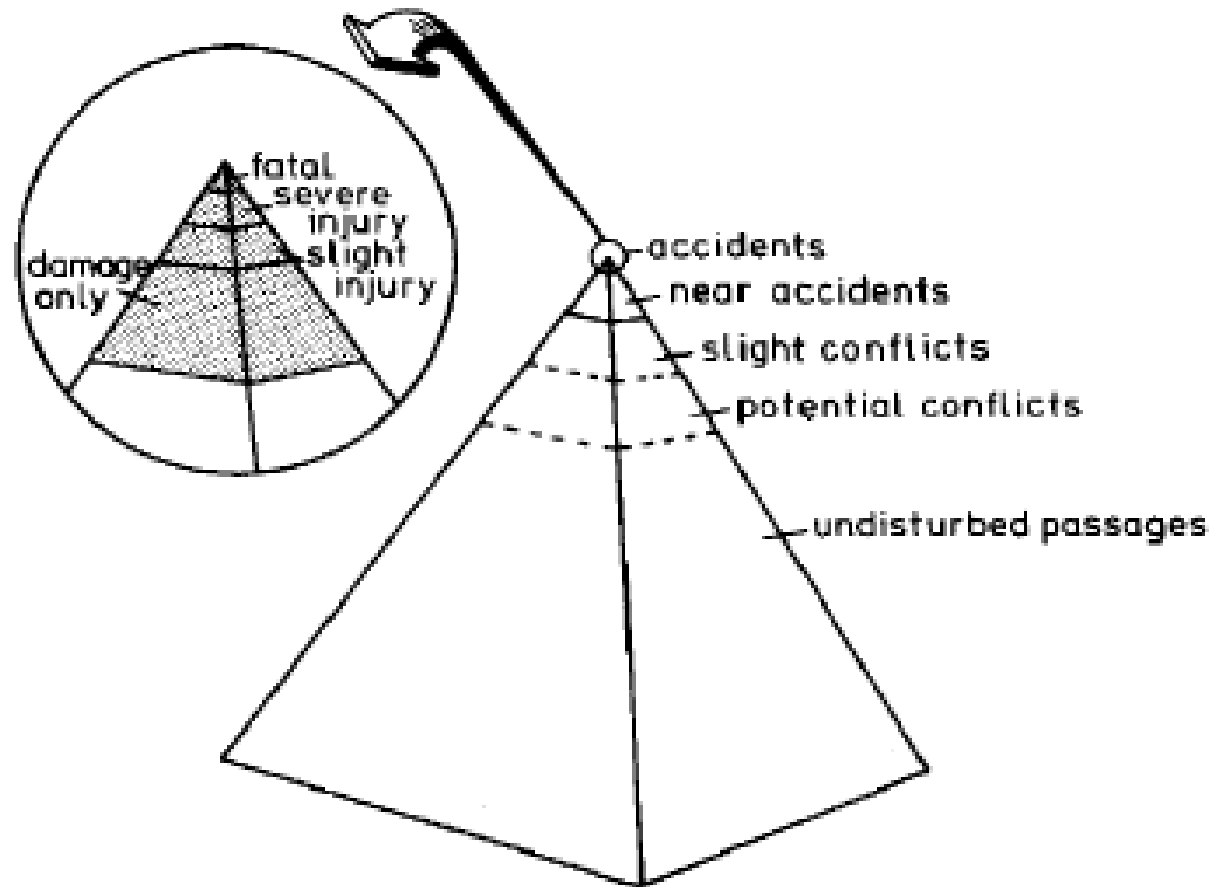
Originele afdruk : A3

Gebruik gereserveerd voor bevoegde diensten





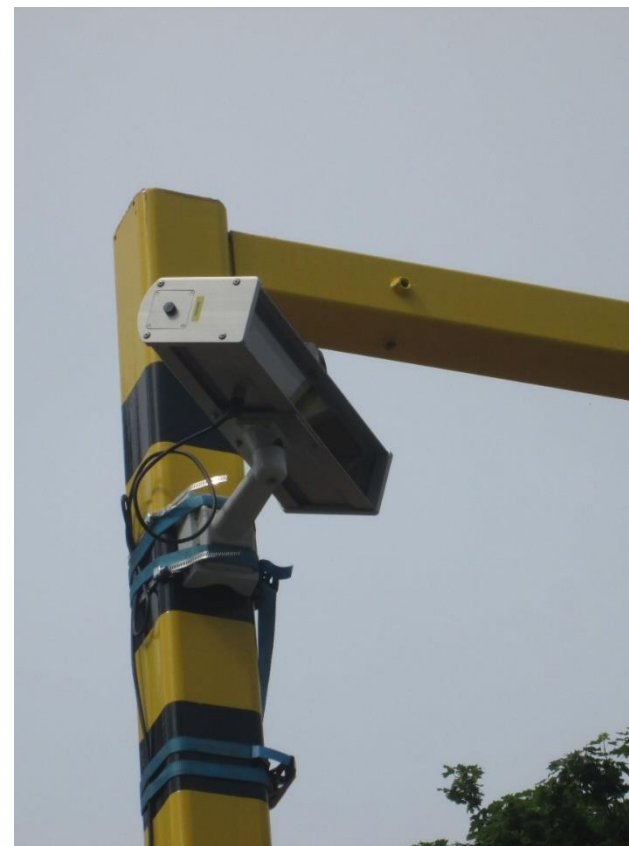
Evaluatie



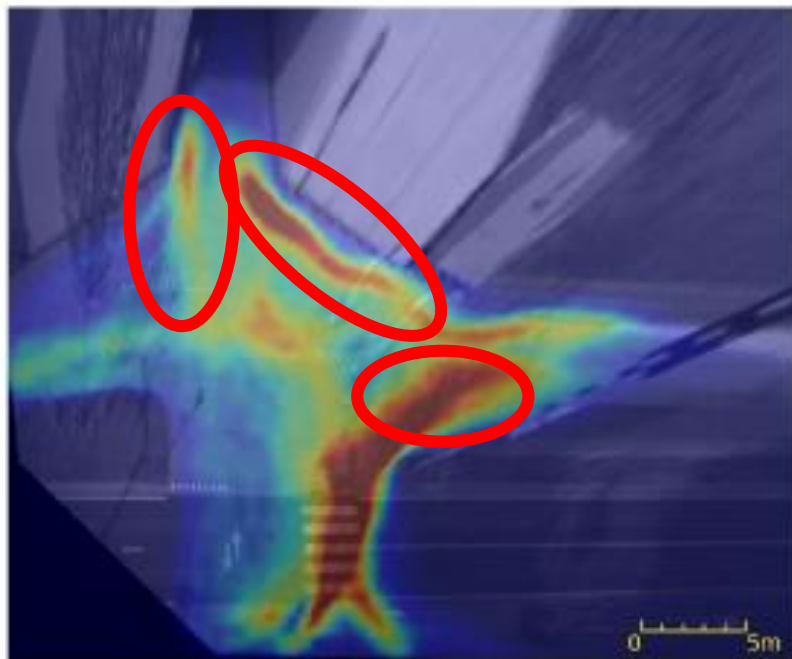
bron: Hydén 1987

[illegible]

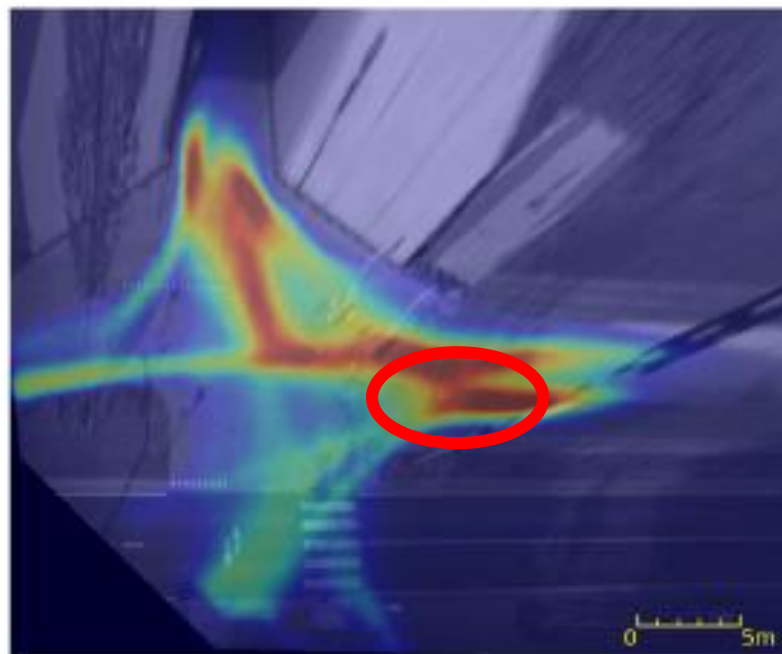
SPoorweg



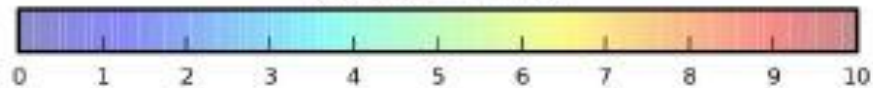
voetgangers



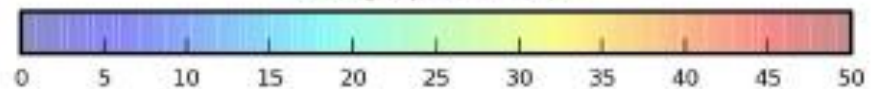
fietzers

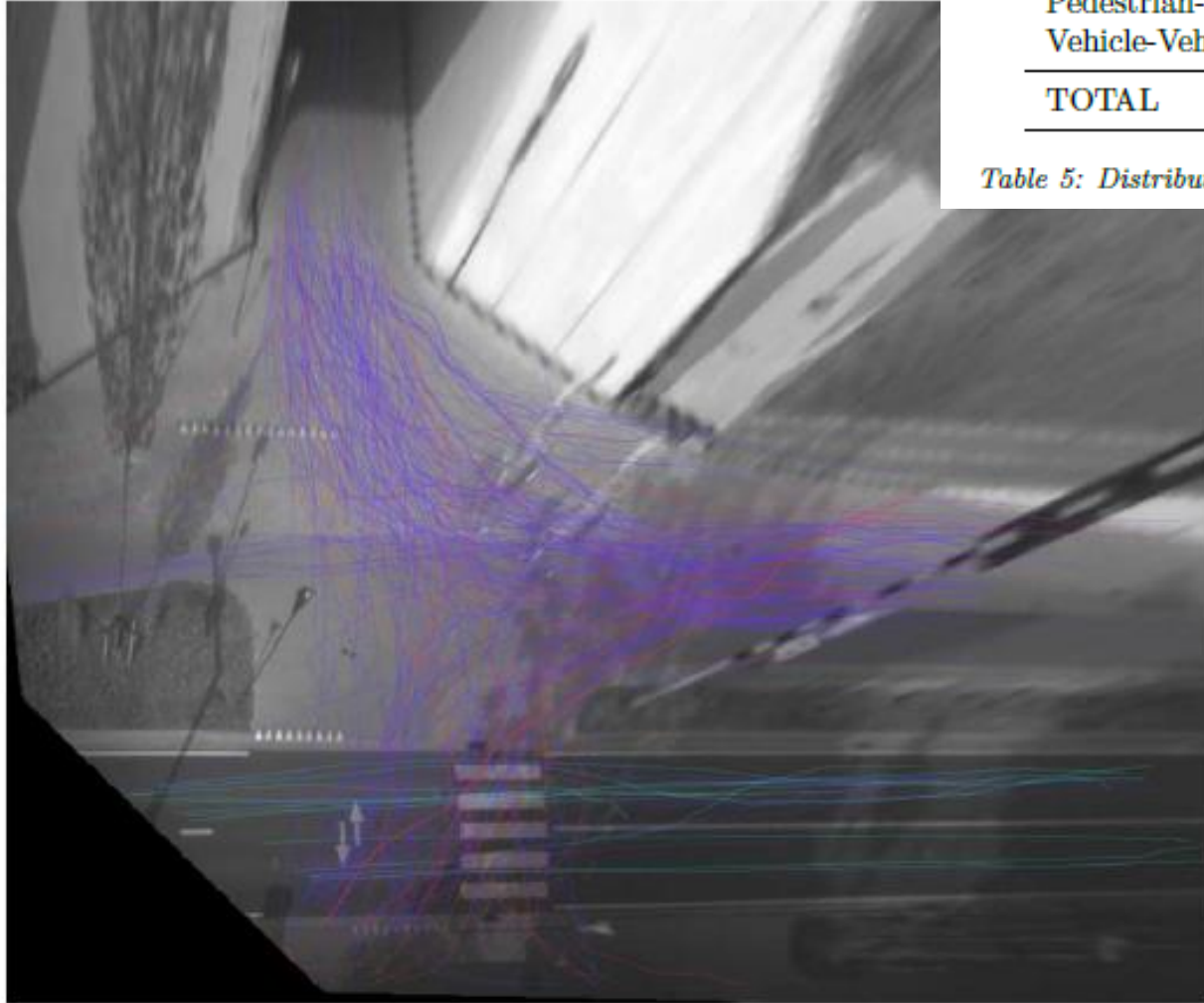


Passages per m² in hour



Passages per m² in hour





	Total	Per day	Per hour
Bicycle-Bicycle	81	16.6	0.69
Pedestrian-Bicycle	33	6.8	0.28
Bicycle-Vehicle	9	1.8	0.08
Pedestrian-Vehicle	1	0.2	0.01
Vehicle-Vehicle	1	0.2	0.01
TOTAL	125	25.7	1.07

Table 5: Distribution of near interactions between traffic types.

Wat is mobiliteit ?



Education - Educatie



Evaluation



Engineering - Ontwerpen



Enforcement - Handhaving

Wat is mobiliteit ?



Education - Educatie



Evaluation



Engagement



Engineering - Ontwerpen



Enforcement - Handhaving

Wat is mobiliteit ?

EXTRA



Education - Educatie



Evaluation



Engagement



Engineering - Ontwerpen

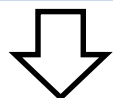


Enforcement - Handhaving

BESCHERMING	Bescherming tegen verkeer en ongelukken. VEILIG VOELEN	Bescherming tegen misdaad en geweld. BESCHERMD VOELEN	Bescherming tegen vervelende zintuigel. ervaringen. ZINTUIGEN
--------------------	--	--	---



COMFORT	WANDELEN	STAAN/BLIJVEN	ZITTEN
COMFORT	ZIEN	LUISTEREN	SPEL & OEFENEN



PLEZIER	Schaal:op MENSELIJK NIVEAU	Mogelijkheid om: POSITIEVE KLIMAATEFFECTEN te genieten	POSITIEVE ZINTUIGLIJKE waarnemingen
----------------	--	---	---

