

## Pijler 2: Scheiden / Ontvlechten (Fiche 15)

Verkeerstromen met verschillende (hoge) snelheden, andere massa's of een verschillende richting moeten zoveel mogelijk gescheiden worden om ongevallen te voorkomen. Verkeersonveilige situaties doen zich immers vaak voor op locaties waar grote snelheidsverschillen, massaverschillen en weefbewegingen optreden tussen weggebruikers.

We scheiden waar mogelijk gemotoriseerd verkeer met verschillende snelheden, maar we zetten ook in op de scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers. Deze ingrepen versterken de verkeersveiligheid, maar zorgen tegelijk ook voor betere doorstroming (zie bv. de herinrichting van de Ring rond Brussel).

### – *Gewenst effect:*

- Het aantal ongevallen doen dalen;
- Het aantal letselongevallen (met kwetsbare weggebruikers) doen dalen.

### – *Acties:*

- Ontvlechten: kiezen voor (fiets of voetgangers)routes die een ander tracé volgen dan het gemotoriseerd verkeer:
  - o verdere uitbouw van fietssnelwegen;
  - o gebruik van alternatieve routes i.p.v. hoofdassen voor het gemotoriseerde verkeer, waar mogelijk;
  - o maximale inschakeling van jaagpaden.
- Scheiden: Langs BFF-tracés wordt ingezet op het scheiden van het fietsverkeer van het gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende fietspaden, op wegen met hogere snelheidsregimes volgens de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Het principe van scheiden of ontvlechten wordt bij infrastructuurontwerpen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en een betere doorstroming naar voor geschoven, zie bvb. optimalisering van de R0, N49, ...

– *Kritische succesfactoren:*

Kwalitatieve vergevingsgezinde ontwerpen, aanleg en onderhoud van de gebruikte infrastructuur (wegen, fietssnelwegen, jaagpaden, BFF, fiets/voetgangersbruggen of –tunnels,...) (zie ook PIJLER 2 - Onderhoud weginfrastructuur en PIJLER 2 - Vergevingsgezinde wegen).

Onteigeningsprocedures kunnen de doorlooptijd van projecten verlengen.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Goede informatieverschaffing aan het grote publiek in verband met de bestaande (en toekomstige) netwerken voor (kwetsbare) weggebruikers (trage wegen, BFF,...).

Educatie en sensibilisering i.v.m. het juiste gedrag in het verkeer.

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring van de uitvoering van de acties.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal km BFF waar scheiding tussen de kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerde weggebruikers noodzakelijk is en gerealiseerd is, via een voldoende tussenbreedte conform het vademecum Fietsvoorzieningen (bron: rapport staat van de fietspaden);
- Aantal km aangelegde fietssnelwegen;
- Aantal km ingeschakelde jaagpaden;
- Evolutie aantal letselgevallen (met kwetsbare weggebruikers) (bron: jaarrapport verkeersveiligheid).

– *Verantwoordelijken:*

Uitvoering: AWV voor de gewestwegen en de lokale besturen voor de gemeentewegen. Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart (vanaf 1/1/2017 nv Vlaamse Waterweg) voor de jaagpaden.

Monitoring voor de gewestwegen door het AWV en voor de gemeentewegen door departement MOW i.s.m. provincies en lokale besturen, voor de jaagpaden door Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart (vanaf 1/1/2017 nv Vlaamse Waterweg).

Voor de ongevallendata: departement MOW o.b.v. gegevens politie, justitie en FOD Economie.

## – *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

In 2014 is het aantal letselgevallen verder gedaald tot 26.037 t.o.v. 26.163. Er vielen zowel minder lichtgewonden (-2%) als zwaargewonden (-8,2%). Het aantal doden steeg echter licht in vergelijking met 2013. In 2014 vielen er 393 verkeersdoden te betreuren op de Vlaamse wegen. Sinds 2009 is het aantal doden met bijna 20% afgenomen en het aantal zwaargewonden met iets meer dan 25%. Het aantal doden is sterker gedaald dan het aantal ongevallen waardoor dus ook de ongevalsernst afneemt. Het aantal verkeersslachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers neemt eveneens af. Desalniettemin blijft deze categorie oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Het risico per eenheid afgelegde afstand is ook beduidend hoger voor fietsers dan voor inzittenden van personenwagens.

Het aandeel van de kwetsbare weggebruikers in het totaal aantal verkeersongevallen gaat in stijgende lijn. In 2014 is het aandeel van de fietsers bij de doden en zwaargewonden zelfs gestegen tot 29%. Voor voetgangers bedraagt dit aandeel ca. 10% en bij bromfietsers ca. 8%. We mogen bovendien niet vergeten dat de onderregistratie van de ongevallen met kwetsbare weggebruikers bijzonder hoog is. Vandaar is het van belang hieraan toenemende aandacht te besteden.

Vooraf fietsers en bromfietsers zijn bijzonder kwetsbaar op kruispunten en rotondes. Ongeveer de helft van de slachtoffers vinden hier plaats. Bovendien zijn deze kruispuntongevallen voor deze kwetsbare weggebruikers, in tegenstelling tot bij andere vervoersmodi, even ernstig als daarbuiten. Vrachtwagens blijken ook oververtegenwoordigd in ongevallen op kruispunten met verkeerslichten en op rotondes.

De meeste ongevallen met kwetsbare weggebruikers vinden plaats binnen de bebouwde kom. De meeste dodelijke fietsongevallen vinden nog wel plaats buiten de bebouwde kom.

De impact / bijdrage van deze maatregelen kan behoorlijk hoog zijn, rekening houdende met volgende beleidsvoering en trends:

- We willen de Vlaming verleiden om korte verplaatsingen meer te voet of met de fiets te maken;
- Het aantal verplaatsingen door ouderen met de fiets en te voet zal stijgen tegen 2030;
- Bij de 65-plussers doet de fiets het steeds beter, onder meer dankzij de elektrische fiets.

We moeten er wel rekening mee houden dat een stijging van het aantal kwetsbare weggebruikers ook kan leiden tot een stijging van het aantal ongevallen met en tussen deze weggebruikers. Globaal zal echter wel het risico voor de kwetsbare weggebruiker afnemen ('safety by numbers'-effect).

Walter et al. (2005) schatten de effectiviteit van een veilig fietsroutenetwerk op 50%. Dit betekent dat 50% minder fietsdoden kunnen worden verwacht na realisatie.

Wie	Wat	Timing
Agentschap Wegen en Verkeer en lokale wegbeheerders	Verhogen van conformiteit fietspaden (scheiden) en het ontvlechten van verkeersstromen	Continu lopend