

# VERKEERSVEILIGE WANDELCLUB



*„Een gids voor een verkeersveilige clubwerking”*

# INHOUDSTAFEL

1. Inleiding – pag. 2
2. De voorbereiding – pag. 3
3. Uitpijlen – pag. 5
4. Tijdens de tocht – pag. 9
5. Na de tocht – pag. 10
6. Extra: een groepswandeling – pag. 11

## INLEIDING

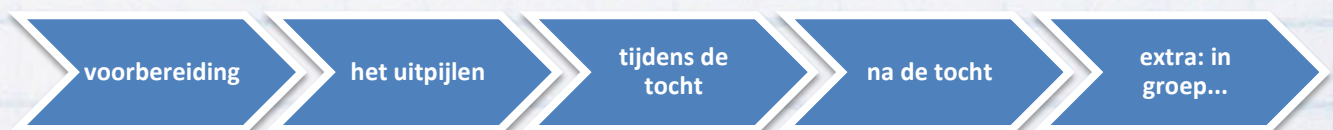
*De wandelclubs zetten jaarlijks goed één miljoen wandelaars in beweging. Voor al die mensen is het duidelijk: wandelen is genieten! Meer nog, veilig wandelen is nog meer genieten! Samen gebruik maken van een afgebakend domein zoals de openbare weg is geen evidentie. Een goed verloop is afhankelijk van respect voor de bestaande regels en de andere weggebruikers. Wandelsport Vlaanderen vzw wil die verantwoordelijkheid graag opnemen en lanceerde daarom de campagne 'Ik wandel veilig'.*

### **Verkeersveiligheid in de dagelijkse realiteit**

De campagne wil de wandelclubs en hun wandelaars op sleeptouw nemen om van verkeersveiligheid een structureel onderdeel van de dagelijkse werking te maken. Om jouw clubbestuur daarin te helpen werd deze bundel 'Verkeersveilige wandelclub' ontwikkeld. Maar er is meer... Naast deze bundel bestaat ook een erg handige praktische gids 'Verkeersveilig uitpijlen' voor parcoursmeesters. Voor hen is verkeersveiligheid een echte dagdagelijkse realiteit. Hun zorgvuldig gekozen route, doordacht aangebrachte pijlen en aandacht voor gevaarlijke punten zorgen voor een smetteloos verloop. De praktische gids 'Verkeersveilig uitpijlen' wil parcoursmeesters ondersteunen om tijdens het voorbereidende proces de juiste keuzes te maken om van elke tocht weer een veilig wandelfeest te maken.

### **Verkeersveilig van A tot Z...**

Voor de opmaak van deze bundel 'Verkeersveilige wandelclub' werd heel uitdrukkelijk gekozen voor een weldoordachte opbouw. De volgende pagina's kiezen niet voor een thematische lijst maar volgen de chronologische aanpak in de aanloop naar, tijdens en na de eigenlijke wandeltocht. Daarbij worden allerm minst alle facetten opgepikt. Deze bundel heeft als doelstelling haar licht te laten schijnen over het verkeersveilige aspect van dit uitgebreide proces...



# DE VOORBEREIDING

## ✓ *Kiezen van een goede datum*

Een wandeltocht brengt heel wat mensen op de been. Al dat volk heeft natuurlijk ook een impact op de omgeving én op de verkeersdoorstroming. Een wandeltocht valt misschien nog wel te slikken door de lokale weginfrastructuur, maar ben je zeker dat er net op dat zelfde moment niet nog enkele honderden mensen naar dat ander evenement in de buurt moeten? Probeer ook te vermijden dat net op het moment van je wandeltocht een belangrijke toegangsweg onderbroken wordt. Dat kan voor complete chaos zorgen. Met een telefoontje naar de gemeentelijke diensten of een blik op de website weet je ongetwijfeld meer...

## ✓ *Kiezen van een goede start –en stopplaats*

### **Is er voldoende parkeergelegenheid?**

Ook wandelaars parkeren graag in de buurt van de startplaats. De komst van enkele honderden auto's heeft een wel erg **stevige impact op de omgeving**. Dat kan erg vervelend worden voor de burens, maar zorgt ook voor onveilige situaties voor het andere verkeer...

### **Is er een vlotte en veilige verbinding met de startlocatie?**

Naast 'koning auto' zijn er nog heel wat manieren om een verplaatsing te maken. Die zijn meestal vriendelijker voor het milieu en zelfs gezonder. Bovendien is fietsen bijvoorbeeld alvast een goede opwarmer voor de stevige wandeltocht. Door wat bijkomende **aandacht te geven aan alternatieven** kunnen we wandelaars stimuleren om de auto toch maar thuis te laten. Is onze startlocatie ook bereikbaar met de trein, tram en/of bus? Is er een aangename en vlotte wandelverbinding tussen de halte van het openbaar vervoer en de eigenlijke startplaats? Kunnen de fietsen terecht in een goede gebruiksvriendelijke fietsenstalling? Kunnen we onze deelnemers stimuleren om wat te gaan carpoolen (eventueel met een kleine beloning)? Het is natuurlijk even belangrijk om die alternatieve manieren om de wandeltocht te bereiken ook goed te communiceren via alle promotiekanalen...

**TIP** - Een lege parking is geen parking... Zorg voor voldoende wegwijzers.

**TIP** – Vermijd druk autoverkeer en parkeerproblemen door het extra stimuleren van duurzame verplaatsingen. Openbaar vervoer, fiets, wandel en carpoolen.

**TIP** – Communiceer duidelijk met de collega die de promotie van de tocht op zich neemt. Geef daarin voldoende aandacht aan de bereikbaarheid.

**TIP** – overrompeling verwacht? Denk ook aan de burens... Voer een open communicatie.

### **Is de eigenlijke toegang tot het gebouw van de startlocatie ook bij grotere drukte vlot en veilig bereikbaar?**

De eigenlijke toegang tot het gebouw ziet er misschien op het eerste zicht erg goed uit, maar raakt in de problemen van zodra de massa wat groter wordt. **Schat dat risico realistisch in** en neem eventuele maatregelen om onveilige toestanden voor de ingang te voorkomen. Zorg er bijvoorbeeld voor dat de tafel voor de inschrijvingen de ingang niet blokkeert. Een wachtrij hoort niet op het fietspad en een stroom deelnemers die een erg drukke weg moeten oversteken om zich in te schrijven is evenmin een goed idee.

### *✓ Risico's inschatten op kaart*

Een verkeersveilige tocht begint al bij de vroegste fase van het uitstippelen. Ook op een (al dan niet digitale) kaart kunnen al heel wat potentiële risico's gedetecteerd worden. Drukke straten krijgen vaak een andere aanduiding mee dan de kleinere verkeersluwe wegen. Ook een druk kruispunt, een overweg, oversteekplaatsen in een bocht of andere locaties met mogelijk gevaar van het verkeer kan je als parcoursmeester meteen via een **alternatieve route** vermijden. Vlaanderen kent intussen een vrij uitgebreid netwerk van zogenaamde '**trage wegen**' waar het gemotoriseerd vervoer geweerd wordt. Dat is leuk en veilig om te wandelen. Ook bestaande wandelroutes en de intussen goed gekende 'wandelknooppunten' zijn goede referenties voor aangename wandelwegen...

#### **Aansprakelijkheid van de organisator...**

*Wie kan aantonen dat de organisatie van een evenement (mee) voor schade aansprakelijk is, kan vergoeding eisen. Als organisatie kan je heel wat verzekeringen afsluiten om de risico's te beperken, maar preventieve maatregelen horen bij de verantwoordelijkheid van de organisatie. Als organisator moet je volgens het principe van de 'goede huisvader' het evenement uitbouwen. Je hebt als organisator dus de plicht om zoveel mogelijk gevaren te voorzien en ook uit te sluiten.*

### *✓ Zorg voor je eigen veiligheid als uitpijler*

De veiligheid van de wandelaars die straks aan die mooie tocht deelnemen is natuurlijk een grote zorg. Toch mogen we onszelf niet over het hoofd zien. Als parcoursmeester en zijn of haar medewerkers gaan we regelmatig de baan op, als verkenning, als controle of om te gaan uitpijlen. Ook de veiligheid van al die vrijwillige inzet verdient de nodige aandacht. Enkele **reflecterende hesjes** zijn allerm minst overbodige luxe, ook overdag. Als vrijwilliger op het parcours ben je soms met andere dingen bezig en niet erg attent voor het verkeer. Zorg dus minstens voor een verhoogde zichtbaarheid met heldere kledij en reflectie. Zorg bovendien voor een **GSM** die met iedereen mee de weg op gaat.

## ✓ Waarschuwingsborden ...

Enkele duidelijke 'waarschuwingsborden' kunnen de deelnemers van de wandeltocht even met het hoofd uit de wolken halen. Dat kan voor een gevaarlijke weg die gedwarst moet worden, om een veilige oversteekplaats aan te duiden of om wandelaars te wijzen op het gevaar van aankomende fietsers die de zelfde weg delen... Dergelijke suggestieborden zijn te verkrijgen bij de federatie via het gekende bestelformulier op het clubportaal. Plaats de borden heel bewust. Voor het gevaar en op een zichtbare plaats. Vlaanderen is al bezaaid met (verkeers)borden waardoor we minder gevoelig worden voor de belangrijke info die er te vinden is. Zorg dus voor goed herkenbare borden en plaats ze enkel waar dat erg nuttig is.

**!!! Let op:** Ook autobestuurders kan je wijzen op een aankomende oversteek van de wandelaars. Denk maar aan een oproep: 'Let op! Wandelaars op de baan'. Al ligt dat toch niet zo simpel, vraag voor borden op het openbare domein toestemming aan het gemeentebestuur en/of lokale politie...!

## UITPIJLEN

### Inleiding

Plotse fietsers, onverwachtse automobilisten... Het gevaar schuilt soms in een klein hoekje. Samen gebruik maken van een afgebakend domein zoals de openbare weg is geen evidentie. Er zijn regels nodig om alles in goede banen te leiden. Een goed verloop is afhankelijk van respect voor deze regels en de andere weggebruikers. Ook voor wandelaars heeft de wetgever in de wegcode die regelgeving uitgeschreven.

De wetgever maakt voor enkele aspecten alvast een verschil tussen een groep (onder begeleiding) en individuele voetgangers. Bij een wandeltocht gaan wandelaars (soms ook in kleine groepjes) toch overwegend als individuen op stap, zij worden niet begeleid. Hieronder gaan we kort in op de belangrijkste verkeersregels voor de individuele wandelaar (aan het einde van de bundel gaan we in een 'extra' hoofdstukje ook kort in op het wandelen in groep).



## *Praktische gids 'Verkeersveilig uitpijlen'*

De parcourmeester van je wandelclub heeft bij het uitpijlen van een tocht natuurlijk ook een verantwoordelijkheid naar de verkeersveiligheid van de wandelaars. Die wandelaars gaan voort op de aanwijzingen (vooral via de pijlen) die de parcourmeester eerder heeft aangebracht. Het uitpijlen vraagt dus om erg bewuste keuzes die bijvoorbeeld geen conflicten veroorzaken met de wegcode... De praktische gids 'Verkeersveilig uitpijlen' ondersteunt de parcourmeester door ondersteuning in dat beslissingstraject te bieden. Zo helpt de gids bij verkeersveilig uitpijlen bij 'het volgen van de straat' en voor 'het oversteken'. Het bewust doorlopen van die beslissingsboom zorgt er voor dat elke pijl doelbewust opgehangen wordt, zichtbaar en duidelijk voor de wandelaar... maar ook verkeersveilig.

**Op zoek naar de praktische gids 'Verkeersveilig uitpijlen'?** Deze is terug te vinden op het clubportaal van Wandelsport Vlaanderen bij 'downloads.'

## *De verkeersregels*

### **Wat als er geen voetpad is?**

Als wandelaar ben je verplicht om eerst en vooral op het voetpad te stappen. Een voetpad is het deel van de weg dat speciaal is voorbehouden voor voetgangers (aangeduid met verkeersborden zoals hieronder). Is er geen voetpad dan moet wandelen op de begaanbare berm (verhoogd of gelijkgronds). Pas als ook dat niet mogelijk is mag je een parkeerzone of ook het fietspad gebruiken. Let wel op, op een fietspad hebben de fietsers blijvend voorrang. Geef hen dus voldoende ruimte. Zijn ook fietspad of parkeerzone geen optie dan mag je op de rijbaan stappen. De eerste regel op die rijbaan is om zo links mogelijk achter mekaar te lopen. Soms zorgt de situatie er voor dat het erg goed te verantwoorden is om toch rechts achter mekaar te gaan lopen. Dat kan bijvoorbeeld de veiligste optie zijn in een bocht waarbij de zichtbaarheid van aan de linker kant erg beperkt is. Maak die keuze vooral weloverwogen!



### **Hoe en waar steek je over?**

Als er op minder dan 20 meter afstand een oversteekplaats (zebrapad) te vinden is dan ben je verplicht om die te gebruiken. Als overstekende voetganger heb je voorrang, maar toch moet je dat volgens die zelfde wet voorzichtig doen en dus rekening houden met de naderende voertuigen. Oversteken moet haaks op de rijbaan gebeuren, de kortste schuine route is dus geen wettelijke optie. De voetganger mag bovendien niet slenteren of onnodig blijven staan op een zebrapad. Als het voetgangerslicht op rood springt tijdens het oversteken, dan mag je verder lopen. Wie voor het rood licht staat moet wachten, ook al maak je deel uit van een groep wandelaars.

## Regelen van het verkeer?

In uitzonderlijke omstandigheden is het aangewezen om bij een erg drukke en als onveilig ervaren oversteekplaats iemand van de organisatie te plaatsen die de wandelaars op geregelde tijdstippen samen helpt oversteken. We kunnen de vraag natuurlijk stellen bij de lokale politiediensten, maar ook anderen kunnen beperkte instructies geven aan het verkeer. Wie mag dat doen en wat zijn de voorwaarden? Zowel de seingever als de groepsleider mogen bepaalde aanwijzingen geven op kruispunten zonder verkeerslichten. Zij moeten dus altijd rekening houden met verkeerslichten als die er zijn.

Zowel groepsleiders als seingeverers mogen natuurlijk zelf geen proces-verbaal opstellen maar kunnen wel aangifte doen of klacht neerleggen bij de politie. Een seingever heeft bevoegdheden op een vaste locatie. Hij of zij mag toezicht houden op een bepaalde plaats (bijvoorbeeld een gevaarlijk kruispunt) waarvoor vanuit de gemeente machtiging is gegeven. Zij kunnen dus post gaan vatten op een gevaarlijke plek langs de tocht. Een zogenaamde 'groepsleider' doet dat niet. Hij of zij stapt mee met een groep wandelaars (zie hoofdstuk 'Extra: een groepswandeling' – pag. 8) en mag de groep (daarbij gaan we uit van minstens vijf leden van de groep plus de begeleider) begeleiden bij uitstappen. Dat kan dus ook buiten de eigen gemeente. Zij hebben dus geen toestemming nodig van het gemeentebestuur.

### De voorwaarden:

**De seingever** - minimum 18 jaar oud, opleiding is niet verplicht (wel aangewezen), gemachtigd door burgemeester (tijdelijke machtiging), bevoegd voor wielervedstrijden of sportieve evenementen zonder competitief karakter (op linkerarm armband met Belgische driekleur en tekst 'signaalgever' dragen, uitgerust met een verkeersbord C3)

**Groepsleiders** - geen minimumleeftijd vereist, geen opleiding vereist, mag enkel de groep wandelaars of ruiters begeleiden (uitgerust met een verkeersbord C3)



*We spreken niet over de gemachtigd opzichter of de wegkapitein. Zij hebben bevoegdheden voor groepen die niet van toepassing zijn in de wandelsport. De wegkapitein is er voor groepen fietsers, de gemachtigd opzichter voor specifieke groepen zoals scholieren, mensen met een handicap of bejaarden)*

## OOK AANDACHT VOOR...

### OVERWEG

Een overweg of een spoorwegovergang is een (wandel)weg die een spoorweg kruist. Bij een beveiligde overweg is er een slagboom en lichten die waarschuwen voor aankomend treinverkeer. Op een onbeveiligde overweg (al zijn er zo niet veel meer) zijn er enkel verkeersborden die het gevaar signaleren. Nieuwsberichten leren ons dat zelfs het rode licht en de slagboom niet iedereen weerhouden om toch nog snel de overtocht te wagen... soms helaas met dodelijk gevolg. Het kan dus nooit kwaad om bij een overweg de wandelaars ook als wandelclub nog even te waarschuwen.

### TRAM

Ook de tram maakt nog steeds slachtoffers, vooral zwakke weggebruikers. De tram heeft altijd voorrang. Een zebrapad over de rails mag je dus niet zomaar oversteken als de tram nadert (behalve als verkeerslichten je een groen signaal geven)... Ook hier kan een bijkomende waarschuwing nooit kwaad.

#### **Een dodelijke hoek...**

*Ondanks bijkomende spiegels en zelfs camera's blijven de dode hoek van auto's en vrachtwagens nog steeds een soms dodelijk probleem. Vanuit de bestuurdersplaats geven de normale spiegels de chauffeur geen integraal zicht op de omgeving. Vooral bij het afdraaien kunnen fietsers of voetgangers onzichtbaar blijven. Blijf dus achter een vrachtwagen en reageer vooral attent op (aankomende) manoeuvres. Nog een tip: zie jij de chauffeur in de spiegel dan kan die jou ook zien. Zorg er echter voor dat je ook opgemerkt bent...*





# TIJDENS DE TOCHT

## CHECKLIST

- Noodnummer – Een duidelijke noodprocedure is geen overbodige luxe. Communiceer minstens een duidelijk noodnummer aan de medewerkers (en eventueel ook aan de deelnemers, bijvoorbeeld door dat nummer uit te hangen in de startzaal of te vermelden op de inschrijfkaart) .
- EHBO op locatie – Zorg voor een degelijke EHBO-kit bij start- en stopplaats, basis-EHBO bij de tussenstops.
- Controle parcours – Zijn alle pijlen blijven hangen? Een onduidelijke situatie is soms ook een onveilige situatie...
- Alcoholbeleid – alcohol is nooit een goed idee in het verkeer. Niet in de wagen, maar ook niet te voet. Alcohol maakt je roekelozer en doet geen goed aan je evenwichtsgevoel en reactiesnelheid. Durf deelnemers met te veel op aanspreken en denk misschien ook na over een duidelijk alcoholbeleid...
- Parkeerbeleid – Loopt het parkeren, ondanks de geleverde inspanningen, zoals verwacht? Durf mensen aanspreken op hun foutieve en/of onveilige parkeergedrag.
- Zichtbare pauzelocties – Ook een tussentijdse stopplaats is best zichtbaar in de omgeving. Dat kan met een creatieve oplossing zoals een kleurrijke wimpel. Zo is het verkeer gewaarschuwd dat daar iets aan de hand is en kunnen zij hun rijstijl aanpassen.
- ...\*
- ...
- ...

*\*Vul gerust verder aan... Ervaring leert!*

# NA DE TOCHT

*De wandeltocht zit er op, tijd om even terug te blikken. Zelfs het meest ervaren clubbestuur leert altijd wel iets bij, zeker uit de dagelijkse praktijk. Heel wat aspecten zijn dus meer dan de moeite waard om even zelf en/of samen met het bestuur te evalueren. Ook de verkeersveiligheid van de tocht kan daarbij even ter sprake komen. Onderstaande 'evaluatieformuliertje' helpt je alvast verder om dat grondig te gaan doen. Zo wordt dat een documentje van aandachtspunten om er bij de eerste voorbereidingen van de volgende tocht gewoon nog even bij te nemen...*

## 1. DE VOORBEREIDING

- ✓ datum?
- ✓ start- en stopplaats?
- ✓ uitstippelen op kaart?
- ✓ veiligheid bij uitpijling?
- ✓ waarschuwingsborden?

## 2. HET UITPIJLEN

- ✓ de straat volgen?
- ✓ de straat oversteken?
- ✓ andere?

## 3. TIJDENS DE TOCHT

- ✓ noodprocedure?
- ✓ EHBO?
- ✓ controle parcours?
- ✓ alcoholbeleid?
- ✓ parkeerbeleid?
- ✓ zichtbaarheid in de omgeving?
- ✓ andere?

## EXTRA - een groepswandeling

Een groep wandelaars kreeg van de wetgever een uitzonderlijk statuut. Nu is het wel zo dat het **begrip 'groep'** in die zelfde wegcode niet concreet omschreven wordt. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid omschrijft de groep als volgt: **minstens vijf voetgangers en een begeleider**. Voor **kleine groepen** blijft het aangeraden om gewoon de wegcode voor de individuele wandelaar te volgen. Volgens de algemene regel loop je, als er geen voetpad, verhoogde berm of fietspad is, **links achter elkaar aan** en zo dicht mogelijk tegen de rand van de rijbaan (let op, een onveilige situatie zoals een hindernis of slechte zichtbaarheid zijn een goede reden om de bewuste keuze te maken om alsnog (even) rechts achter mekaar te gaan stappen).

Gaat het echter om een **grote groep** dan mag de begeleiding altijd, dus ook met voetpad, berm of fietspad, de (bewuste!) keuze maken om de groep **rechts op de rijbaan** te laten lopen (bijvoorbeeld omdat het voetpad toch erg smal is...). Rechts mogen wandelaars per twee naast mekaar lopen (echter zonder meer dan de helft van de rijbaan in te nemen). Ook een groep mag links op de rijbaan wandelen maar dan wel achter elkaar aan.

Een groep die de weg op gaat als de **zichtbaarheid beperkt** (minder dan 200m) is moet zorgen voor verlichting. De begeleiding moet de groep nu even als een voertuig op de weg zien. Net zoals een auto moet de groep aan de linker kant van de weg vooraan aan de rechterkant een rood licht en achteraan aan de rechterkant een wit licht dragen. Wandelt de groep rechts (en dus in de rijrichting van het autoverkeer) dan verhuist het witte licht naar links voor en het rode licht naar links achter.

*TIP – zorg, afhankelijk van de grootte van de groep, voor voldoende begeleiders. Vooraan, achteraan maar ook tussendoor is voor erg grote groepen geen overbodige luxe.*

*TIP – een begeleider neem verantwoordelijkheid over de groep op zich. Hij of zij kent de route en durft ook mensen aanspreken op hun (onveilig) gedrag. Het is aangewezen om begeleiding ook herkenbaar te maken (bijvoorbeeld met een fluo hesje).*



**MEER INFO:**

***Wandelsport Vlaanderen vzw***

*Industrielaan 11 bus 3, 9990 Maldegem, T| 050 40 51 40*

*Bedrijfsstraat 10 bus 3, 3500 Hasselt, T| 011 24 78 20*

*W| [www.wandelsportvlaanderen.be](http://www.wandelsportvlaanderen.be)*

*E | [info@wandelsport.be](mailto:info@wandelsport.be)*

