



VOORSTELLING PROJECT SHAPES

Doelstellingen

De belangrijkste doelstelling is het analyseren van de risico's en baten van een modale verschuiving van personenwagens naar het gebruik van de fiets. Door alle voor- en nadelen systematisch naast elkaar te zetten wil SHAPES duidelijke en wetenschappelijk onderbouwde beleidsbeslissingen rond het gebruik van de fiets in het urbane pendelverkeer mogelijk maken. Daarom heeft SHAPES een aantal meer specifieke doelstellingen opgesteld:

- de blootstelling van automobilisten en fietsers aan luchtvervuiling vergelijken
- de fysieke conditie van fietsers en automobilisten vergelijken
- een on-line letsel registratie systeem voor fietsers opzetten en gegevens verzamelen over kleine letsels en ongevallen
- een ruimtelijke analyse uitvoeren van ongevalsrisico's
- alle risico's integreren in een gemeenschappelijk kader voor kosten-baten analyse
- een ruimtelijke analyse uitvoeren van trajectkeuze en infrastructuur in de drie regio's
- Beleidskeuzes voorstellen die bijdragen tot veiliger en gezonder fietsen, lagere verkeersemissies en op langere termijn ook tot lagere kosten voor de volksgezondheid

Methodologie

Om deze doelstellingen te bereiken, stellen we een project in twee fases voor:

In de eerste fase zullen we een statistische en geografische analyse maken van de bestaande ongevallen data. Op die manier willen we de oorzaken van ongevallen met fietsers achterhalen en vooral het verband met ruimtelijke kenmerken van het traject. Met die kennis zullen we, gespreid over de drie gewesten, drie trajecten uitkiezen voor een gevalstudie. Voor verschillende bevolkingsgroepen worden verbanden afgeleid tussen fysieke activiteit en verbeterde gezondheid die vervolgens worden toegepast op de automobilisten en fietsers in elk van de gevalstudies. Ook voor luchtverontreiniging worden ruimtelijke kenmerken (bv. De hellingen op het traject) gebruikt om nauwkeuriger de blootstelling van de verschillende types weggebruikers op verschillende alternatieve trajecten te kunnen voorspellen. De rest van de eerste fase is gewijd aan de verzameling van nieuwe data (bv. registratie van kleine ongevallen en letsels door middel van een on-line systeem), de voorbereiding van de experimenten en metingen op de gekozen gevalstudies (bv. het zoeken van vrijwilligers in elke regio).

De tweede fase bestaat voor een groot deel uit het uitvoeren van experimenten en metingen om de verbanden tussen fysieke activiteit, blootstelling en gezondheid te bepalen. Volume en frequentie van de ademhaling, de hartslag en de blootstelling aan fijn stof en gassen zullen gelijktijdig worden gemeten bij zowel automobilisten als fietsers met speciale aandacht voor ruimtelijke variatie en het verband met de aanwezige infrastructuur (bv. positie op de rijbaan). De modellen die in de eerste fase werden ontwikkeld worden aan de hand van deze resultaten gevalideerd en gekalibreerd. Dit kader wordt verder aangevuld met de nieuwe resultaten van de on-line letselregistratie die in fase 1

werd opgestart. Het geheel van deze resultaten moet ons in staat stellen de effecten te extrapoleren voor het geheel van alle regio's en het land wanneer in de toekomst specifieke vormen van infrastructuur zouden worden aangelegd.

Interactie tussen de verschillende partners

SHAPES bouwt op een logische manier verder op eerdere studies en resultaten in het PODO-programma. Het uitgangspunt is de expertise rond fietsen die de VUB heeft opgedaan in het kader van het Vlaamse "Steunpunt Sport, Beweging en Gezondheid" en het Europese ETOUR project (Electric Two wheelers on Urban roads).

VITO was de bezieler van het PODOI project "External costs of transport" dat de Europese ExternE methodologie vertaalde naar de Belgische context en beleidsmakers voorzag van informatie over de milieuvriendelijkheid van verschillende technologieën en modi. Tijdens PODOII bestudeerden SUSATRANS en MOPSEA nieuwe technologieën en veelbelovende transport modi. Dit leidde in België tot een enorme toename in de kennis van nationale en Europese beleidsopties. "Mobilee" droeg dan weer bij bij tot de integratie van het mobiliteits- en milieubeleid voor lokale beleidsmakers.

SHAPES bouwt verder op de vaststelling dat:

- alle belangrijke technologische vernieuwingen inmiddels marktrijp zijn
- zelfs beperkte normen voor CO2 uitstoot moeilijk haalbaar blijken
- blootstelling aan luchtvervuiling door verkeer vooral op de straat gebeurt
- extrapolatie van resultaten moeilijk is zonder doorgedreven geografische analyse

Daarom werd voor SHAPES de ervaring en expertise ingeroepen van het département de géographie van de UCL, die eerder al betrokken waren bij SAMBA (PODOII). Zij zullen de ongevalsgegevens analyseren en er over waken dat de gedetailleerde resultaten van VITO en VUB bruikbaar zijn in de drie gewesten en kunnen geëxtrapoleerd worden op basis van de lokale geografie. SHAPES is dus een integratie van drie onderzoeklijnen die focussen op een specifieke vervoerswijze die mogelijk kan bijdragen aan het oplossen van een diverse reeks milieu- en gezondheidsimpacts en andere beleidsvragen.

Verwachte resultaten en/of producten

Het eindresultaat van dit project is een set van aanbevelingen voor beleidsmakers. Deze aanbevelingen hebben tot doel om op een duurzame wijze bij te dragen tot zowel een betere volksgezondheid als tot een modale verschuiving van de auto naar de fiets voor bepaalde verplaatsingen en zo bij te dragen tot een gezonder leefmilieu. De aanbevelingen dienen rekening te houden met de fysieke capaciteiten van verschillende bevolkingsgroepen en de objectieve ruimtelijke kenmerken in verschillende regio's (bv. stedelijke gebieden, heuvelachtige gebieden enz.).

De resultaten zijn bruikbaar voor:

- Mensen die overwegen over te stappen naar een actieve manier van transport door duidelijke inzichten te verschaffen over de effecten op hun persoonlijke gezondheid (zoals verminderde hart en vaat ziekten, diabetes, enz.), een verbeterde conditie en de risico's die ze lopen op verkeersongevallen en blootstelling aan uitlaatgassen.
- Beleidsmakers die de fiets willen promoten om het voorkomen van sommige chronische aandoeningen in onze verouderende bevolking te beperken, om luchtvervuiling tegen te gaan en om de CO2 emissies van het verkeer te beperken.
- Beleidsmakers die de directe en indirecte effecten van niet-marginale veranderingen in de infrastructuur in verschillende regio's willen kennen.



Vrije Universiteit Brussel

