

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 499  
van **LODE CEYSSENS**  
datum: 28 januari 2019

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Verkeersveiligheid voetgangers - Initiatieven*

Hoewel het aantal voetgangers dat in ons land omkomt in het verkeer in vijf jaar tijd met 24% gedaald is, staat België van alle West-Europese landen toch nog op de derde plaats op dat vlak. Zo kwamen er in 2017 nog 94 voetgangers, van wie 45 in Vlaanderen, om bij een verkeersongeval.

Touring en verkeersexperts wijzen deze slechte score toe aan de falende weginfrastructuur. Zo vallen de meeste slachtoffers op plaatsen waar geen voetpad is of waar onvoldoende oversteekplaatsen zijn. Daarom stelt Touring voor dat automobilisten al vijf meter voor een zebrapad stoppen en dat de voetpaden duidelijk afgescheiden van de weg liggen.

1. Hoe zal de minister er in Vlaanderen mee voor zorgen dat België niet meer bovenaan in het lijstje staat van dodelijk verkeer voor voetgangers?
2. Is de minister te vinden voor het voorstel van Touring om automobilisten al vijf meter voor het zebrapad te laten stoppen?
3. Welke maatregelen zal de minister nog nemen om onze wegen veiliger te maken voor de voetgangers?
4. Hoeveel voetgangerstunnels of -bruggen werden de afgelopen legislatuur gerealiseerd? Wat is de locatie van die tunnels en bruggen? Wat is de kostprijs van elk project?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 499 van 28 januari 2019

van **LODE CEYSSENS**

1. Eerst is het belangrijk om te onderstrepen dat Vlaanderen reeds beter presteert op vlak van aantal voetgangersdoden dan België in zijn globaliteit. De mortaliteit (aantal voetgangersdoden per miljoen inwoners) is in Vlaanderen immers het laagst van alle gewesten, met een mortaliteit van 6,8 tegenover 8,4 voor België (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium).

In onderstaande tabel wordt het aantal voetgangersdoden en -slachtoffers in de verschillende gewesten met elkaar vergeleken voor het jaar 2017, gerelateerd met het bevolkingsaantal (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek – Statistics Belgium).

| 2017       | Aantal voetgangersdoden | Aantal voetgangersslachtoffers | Mortaliteit (aantal voetgangersdoden/miljoen inwoners) | Aantal voetgangersslachtoffers/miljoen inwoners |
|------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Vlaanderen | 44                      | 2.096                          | 6,8                                                    | 321,7                                           |
| Wallonië   | 39                      | 1.440                          | 10,8                                                   | 398,4                                           |
| Brussel    | 12                      | 1.131                          | 10,1                                                   | 949,1                                           |
| België     | 95                      | 4.667                          | 8,4                                                    | 412,2                                           |

Niettemin zijn we er ons van bewust dat, hoewel het aantal dode en zwaargewonde voetgangers in absolute aantallen gedaald is, ongevallen met voetgangers in het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid de nodige aandacht dienen blijven te krijgen. Ze dalen immers minder snel dan de algemene trend.

Om het aantal ongevallen met voetgangers te doen dalen, zet ik verder in op sensibilisering en educatie. Hiermee starten we momenteel reeds op jonge leeftijd via het organiseren van initiatieven, zoals de Voetgangersbrevetten en Het Grote Voetgangersexamen. Daarnaast maakt dit ook deel uit van acties en projecten, zoals De Grote Verkeerstoets en 'Helm op, Fluo top' voor het basisonderwijs, en Verkeersweken en 'Dode hoek in zicht' voor het secundair onderwijs.

Rond het thema zichtbaarheid zijn er recentelijk twee nieuwe projecten.

Het eerste project betreft een scholenwedstrijd, georganiseerd door XIU, met zichtbaarheid als centrale thema. Hierbij daagt de vzw alle secundaire scholen in Vlaanderen uit om een graffitiwerk (fluo) te realiseren. Dit moet in de school het uithangbord voor en een constante herinnering aan het belang van zichtbaarheid worden. Het project laat de tieners nadenken over het belang van zichtbaarheid in het verkeer en mikt zo via bewustzijnsvorming op een intrinsieke motivatie bij de jongeren om veiliger deel te nemen aan het verkeer.

Het tweede project betreft VSV Fashion Designers. Hierbij geeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde dit jaar Vlaamse jongeren de kans om zelf zichtbare (en dus

veilige) herfst- en winterkledij te ontwerpen. Door de problematiek op deze manier aan te pakken willen we bij de jongeren een discussie over zichtbaarheid starten. De eigen visie op, of ideeën over zichtbare kledij, kunnen ze vervolgens indienen in het kader van een wedstrijd om 'Fashion Designer' te worden. Vervolgens zal een private partner instaan voor de productie en verkoop van de winnende ontwerpen van de jongeren. Aan de zichtbaarheid van kledij zal ook een kwaliteitslabel gekoppeld worden.

Daarnaast werken we via de vernieuwde rijopleiding voor categorie B aan veiligere automobilisten, met een verhoogde risicoperceptie en een beter bewustzijn van hun eigen capaciteiten en beperkingen.

Op vlak van infrastructuurmaatregelen wens ik te verwijzen naar mijn antwoord op vraag 3.

2. In het najaar van 2018 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een gelijkaardig proefproject gedaan in de vorm van een 'gevleugeld zebepad' ter hoogte van een schoolomgeving. Dit concept houdt in dat het zebepad met 5 meter verlengd wordt tegen de rijrichting in (zie afbeelding hieronder). De rapportage van dit proefproject is in januari 2019 afgerond. De algemene conclusie is dat gevleugelde zebapaden de potentie hebben om de kans op dodehoekongevallen op oversteekplaatsen te verminderen. Verder dient er omzichtig omgesprongen te worden bij 'niet ideale' inrichtingen van de gevleugelde oversteek. De gevleugelde oversteek kan dus niet zomaar overal toegepast worden. De resultaten van het onderzoek worden momenteel binnen de Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen besproken om te kijken welke vervolgstappen er ondernomen zullen worden.



3. In verschillende vademecums, werkboeken en dienstorders van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt reeds expliciet aandacht gegeven aan voetgangers om op die manier de verkeersveiligheid van de voetgangers in Vlaanderen te verbeteren.
  - Het vademecum voetgangersvoorzieningen geeft richtlijnen over hoe je voetgangersvoorzieningen best aanlegt en onderhoudt. De richtlijnen houden ook rekening met toegankelijkheid. Je vindt er informatie over voetgangersroutes, netwerken, voetgangersgebieden, looproutes, ontsluitingsstraten, woonerven, voetgangerszones, speelstraten, trage wegen, voetgangersoversteken, signalisatie, maatvoering van voetpaden, materiaal- en kleurgebruik van voetpaden, verlichting, onderhoud, ...
  - Het Werkboek schoolomgevingen bundelt goede voorbeelden en methodieken om een schoolomgeving veiliger te maken. Het boek heeft drie onderdelen:

educatie, sensibilisatie en handhaving, ook bekend als de 3E-benadering (Engineering, Education, Enforcement). Het doel is om het gewenste gedrag van de weggebruikers in de schoolomgeving te vergemakkelijken en het ongewenste gedrag moeilijker te maken.

- Verschillende dienstorders hebben betrekking op de verkeersveiligheid van voetgangers. Zo zijn er richtlijnen voor het aanbrengen van voetgangers-oversteken (dienstorder MOW/AWV/2011/6), voor de oversteekvoorzieningen ter hoogte van tramsporen (dienstorder MOW/AWV/2016/1), ...

Verder publiceerde AWV recent een nieuwe dienstorder rond bijkomende uitrustingsniveaus van oversteken voor zwakke weggebruikers ([MOW/AWV/2019/1](#)). De doelstelling hiervan is het verschaffen van richtlijnen om voldoende opvallende en zichtbare oversteekplaatsen voor zwakke weggebruikers te realiseren (cfr. fiche 11 van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen). AWV werkt verder ook aan de opmaak van een 'Handboek vergevingsgezinde infrastructuur voor de zwakke weggebruikers'. Daarin wordt gefocust op maatregelen om de veiligheid van voetgangers en fietsers te verhogen.

Daarnaast zal de nieuwe dynamische lijst van gevaarlijke punten meer inzetten op de aanpak van gevaarlijke punten voor kwetsbare weggebruikers. Hiervoor wordt momenteel naar mogelijke methodologieën gekeken om de locaties waar deze kwetsbare weggebruikers vaker slachtoffer worden, wat nadrukkelijker aan bod te laten komen.

Ten slotte wordt verder werk gemaakt van de uitvoering van het Vlaams Actieplan voor veiligere verkeerslichten. Met het oog op het verhogen van de veiligheid is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan.

4. Hiervoor verwijs ik naar de bijlage.

## **BIJLAGE**

Voetgangerstunnels en -bruggen