

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1105
van **LODE CEYSSENS**
datum: 26 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheid voetgangers - Negeren stoplicht

Voetgangers zijn erg kwetsbaar in het verkeer. Uit de gegevens van Statbel blijkt dat het aantal doden onder voetgangers zelfs gestegen is van 32 in 2018 naar 41 in 2019. Vooral voetgangers die ouder zijn dan 75 (met 45% van het totale aandeel) zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Het is dus belangrijk dat we de nodige aandacht blijven hebben voor de meest kwetsbaren in ons verkeer om ervoor te zorgen dat de cijfers niet nog meer stijgen.

Zo pleitte ik in 2018 al voor het invoeren van de 8-80-regel in het verkeer, waarbij verkeersinfrastructuur leesbaar en helder is voor zowel een 8-jarige als een 80-jarige. Ook kruispunten moeten zo veel mogelijk conflictvrij zijn. De beste oplossingen zijn ongelijkgrondse kruisingen, maar als die niet kunnen, moeten fietsers en voetgangers tegelijk groen licht hebben, zodat ze niet met het gemotoriseerde verkeer in aanraking komen. Dat hebben we toen ook opgenomen in onze conceptnota Fietsveiligheid.

Recentelijk bleek uit cijfers die werden opgevraagd bij de federale Minister van Binnenlandse Zaken Pieter De Crem dat het aantal pv's voor voetgangers die een rood licht negeerden, is gestegen. In 2018 werden daarvoor 1351 pv's uitgeschreven en in 2019 1149 pv's. Voor de Vlaamse provincies samen waren dat 1120 uitgeschreven pv's in 2018 en 1079 in 2019.

Hoewel de cijfers in Vlaanderen wat positiever zijn dan de cijfers voor heel België, is het negeren van een rood stoplicht door eender welke verkeersdeelnemer 'not done'. Een voetganger die een rood licht negeert, begaat een inbreuk van de eerste graad en wordt bestraft met een onmiddellijke inning van 58 euro. Wanneer zo'n zaak voor de rechtbank zou komen, kan dit bedrag nog hoger oplopen.

1. Hoe verklaart de minister het gestegen aantal doden onder voetgangers? Wat zijn daarvan de oorzaken?
2. Welke maatregelen zal de minister nemen om de veiligheid van voetgangers in het verkeer te verhogen?
3. Zal de minister maatregelen nemen die specifiek gericht zijn op 75+'ers?
4. Zijn er sensibiliseringscampagnes gepland die specifiek gericht zijn op voetgangers? Graag een overzicht en een timing van de geplande acties.
5. Welke maatregelen zal de minister nemen om voetgangers beter te sensibiliseren om een rood licht niet te negeren?

ANTWOORD

op vraag nr. 1105 van 26 juni 2020

van **LODE CEYSSENS**

1. Het aantal voetgangersdoden vertoonde in 2018 een opmerkelijke daling met -25,0% (van 44 in 2017 naar 33 in 2018¹). In 2019 steeg het aantal voetgangersdoden echter opnieuw sterk (+12, naar 45). Dit gestegen aantal voetgangersdoden wijst, als we de tijdsreeks nader beschouwen, niet zozeer op een plotse stijging, dan wel op de vaststelling dat de trend van het aantal voetgangersdoden sinds 2005² min of meer blijft schommelen rond eenzelfde aantal, evenwel met jaarlijkse variaties.

Wanneer we de voetgangersdoden tussen de jaren 2018 en 2019 wat nader gaan vergelijken, vinden we een aantal opvallende verschillen.

Als we de leeftijdsverdeling beschouwen, stellen we vast dat het aantal voetgangersdoden bij de 75-plussers verdubbeld is in 2019 ten opzichte van 2018, waardoor het aandeel terug min of meer op het niveau van 2017 komt. De stijging in 2019 is dus bijna volledig te wijten aan verkeersdoden in deze hogere leeftijdscategorie. Kwetsbaarheid speelt hierbij een belangrijke rol. In een ongeval waarbij een jongere persoon slechts lichtgewond raakt, kan een oudere persoon zwaar gewond worden of zelfs aan de complicaties overlijden. Daarnaast wordt er ook op gewezen dat oudere mensen niet meer zo goed de snelheid van aankomende voertuigen kunnen inschatten en hun eigen snelheid eerder overschatten. Ook de verkeersdruk kan een factor zijn die ouderen dwingt risicovol over te steken. Bovendien kijken ouderen ook meer naar de grond om niet over onregelmatigheden in de weg te vallen, waardoor ze al eens minder (snel) oog kunnen hebben voor het verkeer rond zich heen.

Opvallend is ook dat het aantal voetgangersdoden in 2019 bij schemering of in het donker bijna dubbel zo hoog is dan in 2018. Daarmee vinden we de helft van het totaal aantal voetgangersdoden terug bij schemering of in het donker, het hoogste aantal in 5 jaar. Zichtbaarheid en gezien worden blijft daarmee een zeer belangrijke ongevalsfactor voor voetgangers.

2. Momenteel werken we via diverse verkeersveiligheidsmaatregelen aan de verhoging van de verkeersveiligheid van voetgangers. Op vlak van educatie gaat in het basisonderwijs specifieke aandacht uit naar de voetgangers (via onder meer de voetgangersbrevetten en de organisatie van het Grote Voetgangersexamen). Met Aya op school werkten 2.984 Vlaamse kleuterklassen in 629 scholen, goed voor 59.359 kleuters, spelenderwijs over veilige en milieuvriendelijke verplaatsingen. Daarnaast steunden we ook aanvullende initiatieven en projecten uit het maatschappelijk middenveld. Het aantal scholen dat lid is van XIU vzw, een overkoepelende oudervereniging die scholieren leert over het belang van zichtbaarheid in het verkeer, steeg in 2020 verder met 7% tot 210.

Op vlak van het zorgen voor een veilig(re) infrastructuur voor voetgangers wordt onder meer gewerkt aan:

¹ Bron voor de cijfergegevens: Statbel – FOD Economie

² In 2005 vielen er 47 dodelijke voetgangers te betreuren in het verkeer en in 2019 45

- Verdere uitvoering van het "Actieplan verkeerslichten": hiermee wordt aan de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruiker op lichtengeregelde kruispunten gewerkt. Met het oog op het verhogen van de veiligheid, is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan.
- Beveiliging fiets- en voetgangersoversteken.
- Dynamische gevaarlijke puntenlijst met toepassing van een verhogingsfactor voor de kwetsbare weggebruikers. Het aanpassen van de berekeningswijze heeft tot doel gericht de locaties aan te pakken waar op vlak van kwetsbare weggebruikers slachtoffers vallen, en de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers te compenseren.
- Aanpassing plaatsingsvoorwaarden in functie van het voorzien van de lichtenregeling 'vierkant groen'.
- Driedimensionale zebrapaden via een proefproject: deze zebrapaden moeten bij bestuurders een 3D-illusie opwekken en zouden zo de veiligheid van overstekende voetgangers verhogen.
- Gebruik van een 'ge vleugeld zebrapad' als proefproject: gevleugelde zebrapaden hebben de potentie om de kans op dodehoekongevallen op oversteekplaatsen te verminderen.
- Subsidieregeling voor gemeenten om de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen te verhogen via snel uitvoerbare maatregelen, zoals verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele maatregelen.
- Opmaak van een Vademecum vergevingsgezinde wegen - deel kwetsbare weggebruikers.

Gezien het aantal voetgangersslachtoffers echter stabiliseert, zal het punt zijn om de huidige maatregelen onder de loep te nemen en te kijken hoe en waar we eventuele bijkomende maatregelen kunnen en dienen te nemen. Deze oefening zullen we opnemen in het kader van de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan.

3. Als we het aandeel 75-plussers bij de verkeersdoden onder de voetgangers beschouwen, stellen we vast dat in 2019 meer dan 4 op 10 van de verkeersdoden een 75-plusser betreft. Bij alle verkeersslachtoffers onder de voetgangers bedraagt het aandeel 75-plussers 13%. Het aandeel van deze leeftijdsgroep is dus vooral bovengemiddeld bij de verkeersdoden onder de voetgangers. Dit is met andere woorden een aandachtspunt.

Vooraleer een bepaalde doelgroep echter te viseren, is het van belang om na te gaan of we bepaalde ongevalsfactoren verder kunnen identificeren. Op deze manier kunnen we naar de toekomst eventuele maatregelen zo goed mogelijk richten en zorgen voor de juiste accenten, ook als we specifieke doelgroepen hierbij willen aanspreken.

4. Bij de instanties die momenteel de verkeersveiligheidsbudgetten beheren, staat er geen specifieke campagne rond voetgangers ingepland. Met het nieuwe verkeersveiligheidsplan, zullen we de fundamentele voor het verkeersveiligheidsbeleid van de volgende jaren leggen. Het plan zal ook een kader voor de toekomstige campagnes, met doelstellingen en doelgroepen bevatten.
5. We beschikken momenteel niet over informatie waaruit blijkt dat roodlichtnegatie een toenemend probleem vormt of verantwoordelijk is voor de stijging van het aantal voetgangersdoden. Het merendeel van de voetgangersdoden situeert zich immers buiten lichtengeregelde oversteekplaatsen, waardoor het specifiek inwerken op roodlichtnegatie ons wellicht niet zou helpen om een vermindering van het aantal voetgangersdoden te bekomen.

Mijn visie wat betreft campagnes heb ik toegelicht in het antwoord op vraag 4. Daarnaast geloof ik ook in een brede aanpak via een goed uitgewerkt aanbod van verkeers- en mobiliteitseducatie. Een verticale leerlijn in het onderwijs, van de

kleuterklas tot het 6^e middelbaar, gevolgd door een aanbod dat kadert in een traject van levenslang leren. Deze doelstelling werd ook ingeschreven in het huidige verkeersveiligheidsplan. In het nieuwe verkeersveiligheidsplan zullen we kijken naar welke aanvulling nodig is om de verkeersveiligheid in Vlaanderen verder te verhogen.