

ingediend op **1706** (2022-2023) – Nr. 1
17 mei 2023 (2022-2023)

Verslag van de hoorzitting en gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen en Annick Lambrecht

over de nota met 25 maatregelen voor de realisatie
van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025
van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid
en over de semestriële voortgangsrapportering
over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025
(februari 2023)

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting van de nota met 25 maatregelen voor de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid door Cathy Berx	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Engagement	4
1.3.	Engineering	5
1.4.	Education	5
1.5.	Enforcement	5
1.6.	Evaluation	6
2.	Toelichting semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 door minister Lydia Peeters	6
2.1.	Inleiding	6
2.2.	Uitgevoerde acties	7
2.3.	Lopende acties	8
2.4.	Geplande acties	9
2.5.	MIA	9
3.	Vragen en opmerkingen van de leden	10
3.1.	Stijn Bex	10
3.2.	Marino Keulen	11
3.3.	Annick Lambrecht	13
3.4.	Marius Meremans	15
3.5.	Rita Moors	16
3.6.	Wim Verheyden	16
3.7.	Martine Fournier	18
4.	Antwoorden van Cathy Berx	20
5.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	22
6.	Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden	25
7.	Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters	26
8.	Bijkomende antwoorden van Cathy Berx	27
9.	Slotreplieken	28
	Gebruikte afkortingen	29
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 4 mei 2023 een hoorzitting en gedachtewisseling over verkeersveiligheid. Meer specifiek gaf Cathy Berx, voorzitter van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, toelichting bij een nota van het VFV met 25 maatregelen voor de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, lichtte het tweede semestriële voortgangsrapport (februari 2023) over dat Verkeersveiligheidsplan toe. Het eerste voortgangsrapport werd besproken op 22 december 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1576/1).

De sprekers maakten gebruik van een presentatie die, net zoals het voortgangsrapport en de nota van het VFV, terug te vinden is op de [dossierpagina](https://dossierpagina.vlaamsparlament.be) van dit document op www.vlaamsparlament.be.

1. Toelichting van de nota met 25 maatregelen voor de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid door Cathy Berx

1.1. Inleiding

Volgens *Cathy Berx* is het Verkeersveiligheidsplan een verdienstelijk plan met sterke uitgangspunten, maar tijdens de voortgangsrapportage eind 2022 bleek dat Vlaanderen weinig vooruitgang boekt: voor vijf van de zes indicatoren is er een stijging ten opzichte van 2021 en voor drie van de zes haalt Vlaanderen zijn vooropgestelde doelstellingen niet. In navolging van die vaststelling stuurde minister Lydia Peeters een uitnodiging uit, onder andere naar het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, om na te denken over nieuwe maatregelen die snel implementeerbaar zouden zijn en ook echt impact zouden hebben. Dat was de aanleiding voor een vergadering van het VFV op 14 februari 2023, waarop de partners een lijst van 25 voorstellen hebben besproken die de verkeersveiligheid ten goede zouden moeten komen. Het zijn die voorstellen die Cathy Berx komt toelichten. Helaas is er, ook voor het halen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen en de duurzame Vision Zero, geen 'silver bullet' of het zou het zo herprogrammeren van alle weggebruikers in Vlaanderen moeten zijn dat we ons voortaan collectief en volgehouden als Scandinaviërs in het verkeer gedragen en overdreven snelheid, rijden onder invloed enzovoort collectief als sociaal verwerpelijk afkeuren.

De 25 voorstellen zijn niet alleen geen silver bullets, ze zijn ook niet allemaal nieuw. Het gaat soms om een herhaling of herbevestiging van bestaande, cruciale voorstellen. Mee geïnspireerd door de Stockholm Declaration, heeft het VFV die voorstellen geclusterd onder de zogenaamde vijf E's van de 'safe system approach'. Dat zijn: Engagement, Engineering, Education, Enforcement en Evaluation. De voorstellen vormen zo een samenhangend geheel, met een sterke onderlinge samenwerking, en moeten in hun geheel bijdragen tot het gedeelde doel van de commissie: duurzaam toewerken naar Vision Zero.

1.2. Engagement

De eerste groep voorstellen valt onder de noemer Engagement (zie slide 6 van de presentatie) en beoogt in eerste instantie het actief betrekken van de kennis van zo veel mogelijk experts en van alle weggebruikers. 'Allen samen zijn wij het verkeer' zou de slagzin moeten zijn.

In tweede instantie moeten de Vlaamse doelstellingen vertaald worden naar lokale verkeersveiligheidsdoelstellingen, zodat elke gemeente heel precies weet wat ze moet bijdragen om de doelstellingen te halen en waar de cijfers te ver af zitten van de beoogde doelstelling. Zo is ook duidelijk waar de grootste mogelijke winst zit. Dat de minister wil werken met verkeersveiligheidstafels is op dat vlak zeker al noemenswaardig.

Daarmee samenhangend moeten de lokale besturen ook goed op de hoogte zijn van de afwegingskaders die AWW ontwikkelt, zodat die breder geïmplementeerd raken. De casus van het afwegingskader voor 30 kilometer per uur als standaardlimiet is een goed voorbeeld: 96 procent van de gemeenten heeft een of meerdere zones 30, maar slechts in acht gemeenten geldt 30 kilometer per uur als standaardlimiet. Zeven gemeenten tonen interesse. Dat is te weinig.

Voorts moet de overheid extra inspanningen eisen van sectoren met extra uitdagingen, met name pakjesbezorgers. De e-commerce blijft stijgen, wat zorgt voor veel korte verplaatsingen binnen gemeenten. Opleiding en awareness kunnen voor grote winst zorgen op veiligheidsvlak. Meer algemeen moeten werkgevers bijdragen tot een aangescherpte veiligheidscultuur voor de verplaatsingen van, naar en voor het werk. Ze zouden bijvoorbeeld de focus kunnen leggen op helmen voor wie met de fiets naar het werk komt.

1.3. Engineering

De voorstellen onder de noemer Engineering betreffen meer structurele maatregelen in het wegbeeld (zie slide 7). Het eerste voorstel binnen die noemer is meteen ook een van de kernpunten van de Stockholm Declaration: verlaag de standaard snelheidslimieten op autosnelwegen naar 100 kilometer per uur, op gewestwegen naar 50 kilometer per uur en binnen de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur. Hogere snelheidslimieten kunnen uiteraard, maar alleen als het wegbeeld dat toelaat, als de infrastructuur met andere woorden voldoende veilig is. Lagere snelheidslimieten zorgen nu eenmaal voor minder ongevallen. Loopt het toch mis, dan zijn de gevolgen van ongevallen dankzij de lagere snelheid vaak ook minder zwaar.

Bij structureel onderhoud van de weginfrastructuur moet prioriteit gegeven worden aan de veiligheid van fietsers en voetgangers. Het gaat dan vooral om oversteekplaatsen en de breedte van de wegdelen die voor zwakke weggebruikers gereserveerd zijn. Wegbeheerders implementeren ook overal het best conflictvrije regelingen. In dat opzicht is het aangewezen om het Voetgangersvademeum, dat al meer dan twintig jaar oud is, te actualiseren.

1.4. Education

Cathy Berx komt vervolgens bij de voorstellen onder de noemer Education (zie slide 8). Daaronder valt als eerste voorstel dat artsen scherper moeten toekijken op medische rijgeschiktheid.

Het volgende punt is dat leermaatregelen de norm zouden moeten worden bij overtredingen. Verschillende parketten zetten al in op intensieve cursussen als alternatief voor de meer gangbare straffen, om zo noodzakelijke gedragsaanpassingen en mentaliteitswijzigingen te stimuleren.

Verder stelt het VFV voor om de aanbevelingen van de UHasselt met betrekking tot de rijopleiding uit te voeren en de nascholing van chauffeurs met rijbewijs C/D te herwerken zodat de focus daar verschuift van doorstroming naar verkeersveiligheid als topprioriteit, en te voorzien in voldoende middelen voor herhaalde campagnes met betrekking tot de grootste killers in het verkeer: afleiding, overdreven snelheid en rijden onder invloed. Dat laatste punt hangt ook samen met de eerste E, Engagement: iedereen moet ervan overtuigd raken wat correct rijgedrag is en vooral ook waarom dat zo is.

1.5. Enforcement

Met de voorstellen onder de vierde E, Enforcement (zie slide 9), beoogt het VFV dat de vele voorstellen die men implementeert, ook gerespecteerd worden, want

daar knelt vaak het schoentje. In de eerste plaats moet de overheid datagerichte handhaving ondersteunen met het oog op efficiëntie – de subjectieve pakkans moet groot zijn – en effectiviteit – de controles moeten gebeuren daar waar de risico's het grootst zijn.

Handhaving moet ook ketengericht en innovatief zijn. Technologie kan de pakkans verhogen, spaart tegelijkertijd manuren uit, zorgt ook voor duidelijke vaststellingen en kan een deel van het proces ook automatiseren. Die automatisering leidt tot ook snellere handhaving, waardoor bestuurders veel sneller het signaal krijgen dat ze hun gedrag moeten aanpassen.

Een volgend voorstel is om ongevallen breed te analyseren, maar dat gebeurt eigenlijk al, duidt Cathy Berx. Na een ongeval met fatale aanloop worden de plaats en omstandigheden van het ongeval geanalyseerd, wordt overlegd met het parket en worden de analyses ook onmiddellijk gedeeld met de wegbeheerders. Parketten vragen in dat opzicht ook om standaard bij letselongevallen niet alleen een ademtest, maar ook een speekseltest af te nemen om drugs als mogelijke factor uit te sluiten.

Ten slotte zou er een handhavingsinstrumentarium moeten komen om na te gaan welke instrumenten het meeste effect sorteren.

1.6. Evaluation

De laatste E, Evaluation, is naast handhaving een tweede belangrijk sluitstuk (zie slide 10). Tijdens de laatste voortgangsrapportage merkte het Rekenhof op dat de opeenvolgende verkeersveiligheidsplannen tot stand gekomen zijn zonder evaluatie van de voorgaande plannen, waardoor ook nooit duidelijk is geworden waarom doelstellingen desgevallend niet gehaald worden. Om die reden stelt het VFFV voor om de effectiviteit van maatregelen op voorhand in te schatten, in te zetten op een 'voor en na'-onderzoek, succes- en faalfactoren in kaart te brengen en bij te sturen indien nodig. Ook procesevaluatie is belangrijk. Goede maatregelen zijn één ding, maar de aanpak en het tempo van implementatie spelen eveneens een rol.

Als laatste voorstel vraagt het VFFV om een indicator te ontwikkelen die snelheidsregimes matcht met de kwaliteit van de aanwezige fiets- en voetgangersvoorzieningen langs die wegen, zodat de wegen leesbaarder worden en het afwegingskader beter onderbouwd en vooral effectief en correct wordt toegepast.

2. Toelichting semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 door minister Lydia Peeters

2.1. Inleiding

Minister *Lydia Peeters* beaamt dat er geen silver bullets bestaan om de verkeersveiligheidsproblematiek op te lossen, maar ze neemt de voorstellen van het VFFV graag mee, want er zijn nog heel wat maatregelen nodig om de zes ambitieuze doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 te halen.

Dat de cijfers niet goed zijn, is duidelijk. Het aantal dodelijke slachtoffers is in het Vlaamse Gewest in 2022 dan wel gedaald met 6,9 procent ten opzichte van 2021 en met 10,9 procent ten opzichte van referentiejaar 2019, maar 271 dodelijke slachtoffers blijft een hoog aantal. Het aantal letselongevallen is ten opzichte van 2021 met 10,4 procent en ten opzichte van 2019 met 1,4 procent gestegen. Het totale aantal gewonden ligt dan weer 2,4 procent lager dan in 2019.

Voor de negatieve tendens bij fietsers baart zorgen. In 2022 stierven 73 fietsers in het verkeer, 6 meer dan in 2019 en 2021. Daarvan reed ongeveer de helft met

een elektrische fiets, ten opzichte van een derde in 2019. Bij letselongevallen is het meest voorkomende conflicttype bovendien dat tussen personenwagens en fietsers: bij 5153 letselongevallen was aan de ene kant een personenwagen en aan de andere een fietser betrokken. Bij de dodelijke ongevallen staan de ongevallen waarbij een fietser en personenwagen betrokken zijn, op de tweede plaats, na de eenzijdige ongevallen met personenwagens. In de veronderstelling dat steeds meer mensen zich met de fiets zullen verplaatsen, zeker de elektrische fiets, is die negatieve tendens een element dat aangepakt moet worden. De objectieve en subjectieve veiligheid van fietsers moet omhoog. Dat is direct ook de reden waarom actieve weggebruikers, met name fietsers, in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 centraal staan.

Zoals Cathy Berx in haar inleiding al aangaf, worden in het plan zes doelstellingen gemonitord. Daarvan zitten er drie op schema. Op het vlak van ongevallen waarbij voetgangers of jonge autobestuurders zwaargewond raken of sterven, zijn de cijfers zelfs beter dan wat als tussentijds doel vooropgesteld was. De globale doelstelling is echter om voor alle parameters een daling van 50 procent te realiseren in 2030 ten opzichte van referentiejaar 2019, en daarvoor is nog een lange weg te gaan. Het is niet voor niets dat voor de zittingsperiode 2019-2024 is beslist om niet jaarlijks, maar halfjaarlijks te monitoren, zodat er snel kan worden bijgestuurd indien nodig.

2.2. Uitgevoerde acties

Minister Peeters zal focussen op een aantal elementen uit de semestriële voortgangsrapportage. Een eerste uitgevoerde actie betreft de kennisverspreiding rond het afwegingskader voor het snelheidsregime in de bebouwde kom en de daaropvolgende bevraging van de lokale besturen om zicht te krijgen op de noden en behoeften. Vooral in stadsomgevingen, dorpskernen en woonwijken zijn veel lokale besturen al aan de slag gegaan met het afwegingskader en hebben ze ook een snelheidslimiet tot 30 kilometer per uur ingevoerd. Voor de minister geldt dat lokale besturen hun grondgebied zelf het beste kennen en dus zelf de keuze moeten maken waar ze welke snelheidslimiet hanteren; de bedoeling van het afwegingskader is om een geïnformeerde keuze te faciliteren.

In samenspraak met AWW en Fietsberaad Vlaanderen is het Fietsvademecum grondig geüpdatet. Dat vademecum biedt handvatten voor de inrichting van toekomstige fietsinfrastructuur en houdt daarbij rekening met toekomstige ontwikkelingen en de uitbreiding van de fietsfamilie. Daarnaast hebben de fietssnelwegen een extra boost gekregen door de samenwerking met het Departement MOW, De Werkverenootschap, De Vlaamse Waterweg en Lantis. Daarnaast is er de samenwerking met de provincies die via het Kopenhagenplan 45 miljoen euro extra krijgen, boven op de jaarlijkse toelage van 15 miljoen euro.

Wat de kruispunten betreft, is er de dynamische lijst met gevaarlijke punten. Die wil de minister het liefst als eerste weggewerkt zien, zeker de gevaarlijke punten op schoolroutes, omdat de jongsten in de maatschappij de beste bescherming verdienen. Verder is er een nieuw afwegingskader voor conflictvrije verkeerslichten met een duidelijke focus op veiligheid in plaats van doorstroming. In 2022 zijn er op dat vlak 142 kruispunten aangepast. Een evaluatie toonde recent ook aan dat het inzetten op conflictvrije verkeerslichten en kruispunten zeker loont. De uitrol ervan gaat in de toekomst dan ook onverminderd verder.

In 2022 werden op 29 locaties slimme verkeerslichten geïntroduceerd in het kader van Mobilidata. De bedoeling is om data te capteren en die te gebruiken voor verder onderzoek en voor een verdere uitrol van slimme verkeerslichten.

Daarnaast blijft de minister volop werk maken van subsidies voor de lokale besturen voor veilige schoolomgevingen en de veilige schoolroutes. 105 gemeenten, een op de drie, hebben op hun grondgebied in totaal al 331 schoolroutes aangepakt. In totaal werden ook 1637 schoolomgevingen aangepakt, waarvoor twee op de drie gemeenten een subsidie hebben aangevraagd. In totaal is voor al die ingrepen een bedrag van 23 miljoen euro besteed, maar de subsidiemogelijkheden blijven lopen. Dat wordt tijdens verkeersveiligheidstafels telkens meegegeven aan de lokale besturen en politie. De impact van de subsidie wordt ook geëvalueerd. Zodra de resultaten bekend zijn, zal de commissie die kunnen inkijken.

Op de dynamische lijst van gevaarlijke punten stonden in 2022 in totaal 300 gevaarlijke punten. Daarvan zijn er ondertussen al 123 aangepakt, voor 96 van de 177 resterende punten is er ook al een oplossing in zicht op korte termijn. Er wordt dus heel kort op de bal gespeeld.

Ook MIA blijft lopen, niet alleen voor innovatief onderzoek, maar ook voor het versneld uitrollen van procedures. Elke procedure wordt ook geëvalueerd om er lessen uit te trekken. Voorbeelden van waar MIA het verschil maakt, zijn de participatieve burgertrajecten en het innovatief onderzoek met vaste en mobiele camera's.

Via campagnes wordt voorts blijvende aandacht gevraagd voor de killers in het verkeer: snelheid, alcohol en drugs en afleiding. Het Departement MOW heeft onder andere drugstests aangekocht en ter beschikking gesteld van de provincies om de pakkans te verhogen. Naast de BOB-campagne was er eind 2022 ook de 'Groot Gelijk'-campagne van de VSV en waren er gerichte campagnes voor uitgaande jongeren. De minister stelt zelf vast dat die campagnes helpen, op voorwaarde natuurlijk dat ze telkens herhaald worden. Nog op het vlak van campagnes is er de focus op zichtbaarheid in het verkeer, zeker bij jongeren.

Samen met de federale overheid is er gewerkt aan nieuwe regelgeving voor elektrische steps, in combinatie met een sensibiliseringscampagne.

Ten slotte leverde het beleid al heel wat inspanningen op het vlak van handhaving. Zo zijn veel lokale besturen al aan de slag gegaan met GAS 5. Trajectcontroles, samen met alle acties van de wegpolitie en lokale politiediensten, hebben het aantal snelheidsovertredingen ook met 1,2 miljoen doen stijgen in 2022 ten opzichte van 2021. De pakkans ligt duidelijk een pak hoger.

2.3. Lopende acties

De minister somt vervolgens een aantal acties op die nog niet afgehandeld zijn. Zo wordt er gewerkt aan fietsvaardigheden van senioren, aan hoffelijkheid tussen fietsers en automobilisten en tussen fietsers onderling via de 'Seg, bedankt!'-campagne, aan een brede ingang van het 'Dutch Reach'-principe en aan een brochure om alle geldende regelgeving en gepaste gedragingen voor fietsers opnieuw onder de aandacht te brengen en op te frissen.

Nog vermeldenswaardig is het 'Citizens4Safety'-platform, waar burgers en overheden via meldingen kunnen samenwerken rond verkeer. Het doel is het draagvlak voor allerlei verkeersgerelateerde ingrepen of maatregelen zo groot mogelijk te maken door burgers meer inspraak te geven. Dat vergroot ook de kans dat maatregelen gerespecteerd worden.

Een terugkomende problematiek is de dodehoekproblematiek. Om de aandacht daarop te vestigen, zijn er gerichte campagnes op scholen, samen met TLV en met medewerking van scholen en lokale besturen.

Wat handhaving betreft, blijft de minister inzetten op semivaste snelheidscamera's en mobiele trajectcontroles, onder andere om de veiligheid te verhogen bij wegenwerken. Rond wegenwerken is AWW ook gestart met een nieuwe campagne, omdat daarbij nog te veel verkeersslachtoffers vallen.

Het diepteonderzoek naar de oorzaken van de fietsongevallen verwacht de minister in het najaar van 2023. Recent werd ook de Fietsambitie voorgesteld, met als vooropgesteld doel een comfortabele en veilige fietsinfrastructuur. Uit Nederlands onderzoek blijkt namelijk dat dat als belangrijkste criterium wordt beschouwd om een kentering te krijgen in verkeersveiligheidsstatistieken. Al speelt het dragen van een helm natuurlijk ook een grote rol.

2.4. Geplande acties

Welke acties staan er dan nog op de agenda? Sowieso blijft de Vlaamse Regering ongezien veel middelen investeren in fietsinfrastructuur, want ondanks de vele investeringen – 1,4 miljard euro in de zittingsperiode 2019-2024 –, blijven er nog veel gevaarlijke punten over langs de Vlaamse wegen.

Aan het afwegingskader voor veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers wordt de laatste hand gelegd, zodat het aan de lokale besturen ter beschikking kan worden gesteld, alsook aan iedereen die met weginrichting bezig is. Daarnaast loopt er een subsidieproject rond veilige voetpaden en wordt er met verkeersplatforms en IMOB samengewerkt in het kader van vernoemde burgerplatforms, met als doel het oversteken overal veiliger te maken.

MOW ondersteunt verder het driejarig actieprogramma van Jonge Wegweters over verkeersveiligheid. De toolboxen die Jonge Wegweters samen met lokale besturen uitrolt zijn volgens de minister een heel mooi voorbeeld van burgerbetrokkenheid, in casu jongeren.

Er is ook een nieuwe onderzoeksopdracht met betrekking tot de ladingzekering. Als een vrachtwagen niet goed geladen is, heeft dat een enorme impact op de remafstand.

In juni 2022 werd samen met de VSV een inspiratiedag gehouden voor lokale besturen met betrekking tot het Charter Werftransport. In juni 2023 wil de minister de lokale besturen opnieuw brieven daarover.

Ten slotte wordt de effectevaluatie van gevaarlijke punten verder voorbereid en bekijkt MOW permanent welke bijkomende maatregelen het nog moet nemen. Zo is er de kwestie van de jaagpaden, waarrond de beleidsvisie net klaar is.

2.5. MIA

Daarmee is de minister aanbeland bij MIA, waarop ze al heel diep is ingegaan bij de voorgaande voortgangsrapportage. Een MIA-project van IMOB heeft ertoe geleid dat er in Beringen heel concrete infrastructuurprojecten zijn uitgerold, naar aanleiding van het gedrag dat men via camera's en drones had kunnen detecteren: er werden extra omegabeugels, antiparkeerpalen en bloembakken geplaatst en er is ook definitieve signalisatie gekomen. Soms maken kleine ingrepen, zeker ter hoogte van schoolomgevingen, een wereld van verschil.

Dan is er de recente MIA Quickscan, die moet toelaten om zeer kort op de bal te spelen op locaties waar een dodelijk ongeval is gebeurd. Daarbij gaat men aan de slag met geanonimiseerde pv's en is het de bedoeling om samen met de stakeholders – lokale besturen, schoolbesturen en wijken – en een team van experts ter plaatse te kijken hoe er het snelst en het best infrastructurele ingrepen of sensi-

biliserende maatregelen kunnen komen. Daarop wordt een analysenota opgemaakt met verbetervoorstellen en na amper enkele maanden kunnen er al concrete maatregelen uitgevoerd zijn.

Onder andere in Gent, Pelt en Zottegem is de quickscan al uitgevoerd. De rode draad is vaak de zichtbaarheid van voetgangers en fietsers verhogen – onder andere door bredere fietspaden, punctuele verlichting, het aanpassen van oversteekplaatsen – en het verlagen van snelheidslimieten. De analyses die op die locaties gebeuren, worden ook gebruikt voor andere locaties.

De minister herhaalt dat het werk zeker nog niet af is, nog lang niet, maar als iedereen met vereende krachten samenwerkt, kan Vlaanderen wel verkeersveiliger worden. Het uiteindelijke doel is Vision Zero.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Stijn Bex

Stijn Bex start met een compliment aan Cathy Berx: hij vindt het jammer dat mensen als zij niet aan de kant van de parlementsleden of op de plaats van de minister zitten om aan politiek doen.

De spreker stelt namens Groen dat de verkeersveiligheidssituatie in Vlaanderen nog altijd veel te slecht is. De partij vindt dat er veel sneller verbetering in aangebracht moet worden. Hoewel de minister duidelijk maakt dat ze werk wil maken van de situatie, vindt Groen dat het te traag gaat. De drama's die verkeersongevallen betekenen voor de betrokkenen zijn onwaarschijnlijk erg. Het is een plicht om veel sneller dan dat men nu probeert te doen, te komen tot de Vision Zero. De commissie heeft tijdens een studiebezoek in Oslo kunnen zien dat het perfect mogelijk is om met de juiste maatregelen ook effectief tot oplossingen te komen.

Stijn Bex vindt het goed dat de minister aan de VSV gevraagd heeft om boven op het Verkeersveiligheidsplan nog extra tips te geven. Groen staat helemaal achter de aanbevelingen die Cathy Berx toegelicht heeft.

Het lijkt alsof die aanbevelingen een beetje op hetzelfde niveau staan qua impact. Cathy Berx heeft daar geen hiërarchie in aangebracht terwijl – dat is een van de belangrijkste kritieken van Stijn Bex op het beleid van de minister – het niet voldoende is om heel veel kleine dingen te doen die hun effect hebben. Men heeft ook een paar grote maatregelen nodig die een grote sprong voorwaarts betekenen.

Een van die debatten is dat over de snelheidsverlaging, zeker in de bebouwde kom. Daarover heeft de commissie, naar aanleiding van het voorstel van decreet van Stijn Bex en Annick Lambrecht, al uitgebreid gediscussieerd (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 597/1 en 2). Stijn Bex geeft zijn eigen samenvatting van wat de specialisten tijdens de hoorzitting (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 762/1) over het voorstel van decreet, gezegd hebben: het is eigenlijk een no-brainer. Het maakt niet uit of de weg daar al goed voor uitgerust is, maar het is vooral een quick win om het aantal verkeersongevallen en hun impact gevoelig te doen dalen.

Stijn Bex en de minister verschillen daarover van mening. Ze zijn het erover eens dat een zone 30 vaak veel beter is voor de verkeersveiligheid. Maar de minister meent dat het niet aan het Vlaamse niveau is om aan de gemeentebesturen op te leggen wat ze moeten doen. Het Vlaamse niveau geeft alleen dat kader aan, maar de gemeentebesturen zijn het best geplaatst om daar zelf mee aan de slag te gaan, stelt ze. Stijn Bex daarentegen meent dat, wanneer Vlaanderen zou zeggen dat men in principe de zone 30 invoert in de bebouwde kom, gemeentebesturen nog altijd kunnen kiezen voor een zone 50 waar ze dat het meest aangewezen vinden.

Net zoals de gemeentebesturen vandaag kunnen kiezen voor een zone 30 waar ze het meer aangewezen vinden.

Stijn Bex nodigt Cathy Berx uit om daarover haar mening te geven. Hij is het niet eens met de stelling van de minister dat zijn voorstel de lokale autonomie inperkt. In plaats van te beslissen waar de gemeenten kiezen voor een zone 30, zouden de ze autonoom kunnen bepalen waar ze voor een zone 50 kiezen. In plaats van al die gemeenten met een afwegingskader aan de slag te laten gaan, moeten ze dus de omgekeerde oefening maken. En als ze alleen maar moeten nagaan waar op hun grondgebied men veilig 50 kilometer per uur kan rijden, zou de beslissing ongelooflijk veel sneller kunnen vallen, en zou de hele oefening mogelijk nog voor de gemeenteraadsverkiezingen afgerond kunnen zijn. Bij het begin van de volgende zittingsperiode kan men dan de regeling invoeren. Het moet in elk geval een van de kernmaatregelen zijn om de doelstellingen rond verkeersveiligheid versneld te kunnen halen. Vandaar ook Stijn Bex' vraag naar prioritering.

Een tweede punt waarvan de spreker vindt dat het wat traag gaat, is de veelbelovende MIA-aanpak van de minister. Daar zitten heel veel kiemen in om op een zeer efficiënte manier kleine ingrepen te doen die soms een ongelooflijke verbetering van de verkeersveiligheid met zich kunnen meebrengen. Alleen heeft de spreker het gevoel dat men in de fase van de pilootprojecten blijft steken. Stijn Bex hoopt dat MIA in de volgende zittingsperiode een concept is dat breed uitgerold is en een beleidsinstrument is geworden. Misschien heeft Cathy Berx vanuit haar verschillende functies een beter zicht op hoever dat al in structureel beleid werd omgezet? En kan ook minister Peeters een stand van zaken geven?

Stijn Bex heeft in de 25 voorstellen niets specifiek gelezen over het vrachtroutenetwerk en de venstertijden en ook niet over de dodehoekongevallen met vrachtwagens, waarover een verzoekschrift is ingediend (*Verzoekschriften* VI.Parl. 2022-23, nr. 18). Naar aanleiding van dat verzoekschrift zal hij aan de minister een stand van zaken vragen over alle maatregelen ter zake. Hij heeft de indruk dat het vrachtroutenetwerk en de venstertijden niet hoog in de prioriteitenlijst van de minister staan, terwijl ook dat een belangrijk aspect van meer verkeersveiligheid zou kunnen zijn. In dat opzicht brengt hij een discussie in de commissie in herinnering over het aanbrengen van een sticker op een vrachtwagen of een bus om te waarschuwen voor de dode hoek, naar Frans voorbeeld (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 302). Het ging onder meer over het vermijden dat men op een vrachtwagen tal van stickers moet plakken om in elk land conform te zijn. Op het interministerieel overleg was afgesproken dat de gewestministers dat samen verder zouden bekijken.

Doordat het aantal fietsers toeneemt, zou men kunnen besluiten dat het logisch is dat er meer fietsongevallen zijn en er meer doden en gewonden vallen bij fietsers. Maar sommige wetenschappers stellen dat de veiligheid er net door verhoogt, omdat autobestuurders meer rekening gaan houden met de aanwezigheid van fietsers. In welke mate geldt dat? Wat is de mening van Cathy Berx daarover?

3.2. Marino Keulen

Marino Keulen verwijt Stijn Bex soms selectief blind te zijn. Er is inderdaad nog heel veel werk aan de winkel en elk verkeersslachtoffer, in welke hoedanigheid ook, is er een te veel. Dat is de gedeelde bekommernis van alle vertegenwoordigers in de commissie. Er worden gigantische inspanningen gedaan – inhoudelijk, repressief en budgettair – om wegen veiliger te maken en bepaalde maatregelen op te leggen in het belang van meer verkeersveiligheid en dus minder slachtoffers in het verkeer.

Marino Keulen haalt de eigen verantwoordelijkheid aan: elke weggebruiker is verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid en die van andere weggebruikers. Dat neemt uiteraard niet weg dat de nodige investeringen en controles moeten gebeuren, maar in het verkeer is tot driekwart van de ongevallen vaak te wijten aan onvoorzichtig gedrag. Ook de politie blijft dat herhalen. Soms heeft een ongeval te maken met de weginrichting of met een derde oorzaak: de techniek die het laat afweten, remmen die ineens blokkeren enzovoort. Maar als men stappen voorwaarts wil zetten, is de eigen verantwoordelijkheid uitermate belangrijk, ook om geloofwaardig te blijven voor de bevolking.

Op de E314 en de E40 stelt hij zelf de verslaving vast van de Vlaamse weggebruiker aan zijn smartphone en alle mogelijke toepassingen. Mensen grijpen ernaar op het ogenblik dat het verkeer nog maar een beetje vertraagt. Het is heel belangrijk om de weggebruiker te resetten.

De technologie kan daarbij gigantisch helpen. Er is het belang van de trajectcontroles op de gewestwegen en de lokale wegen. Momenteel zijn er met die trajectcontroles nog twee problemen: als het van de inwoners afhangt, moet men ze bijna in iedere straat installeren. Maar soms vragen diezelfde mensen om de verkeersdrempels en andere verkeersremmers weg te nemen in andere straten. Maar ook technologie zoals sensoren en cruisecontrol kan voor een stuk een veiliger en meer gedisciplineerd verkeersgedrag teweegbrengen.

Men moet ook erkennen dat de staat van de wegen jaar na jaar verbetert. Het zou goed zijn voor de minister, ook om zichzelf wat te beschermen, om een inventaris te brengen van waar overal MIA-projecten gerealiseerd zijn. Alleen al in de gemeente van Marino Keulen, Lanaken, zijn dat er een drie- of viertal. Achteraf vragen mensen waarom het zo lang duurde voor daar een ingreep gebeurde. Soms zijn die werken complexer en is het niet alleen een zaak van goede wil en budgetten. Er is nog heel veel werk. Er is het succes van de fietsstraten, iets waar men tien jaar geleden nog niet over sprak. Een stukje verkeersopvoeding is nodig om te leren dat gemotoriseerd verkeer achter de fietser moet blijven.

Marino Keulen mist het belonen in het verkeersbeleid. Er zijn heel veel mensen die zich altijd aan de regels houden. Met de technologie moet het mogelijk zijn dat automobilisten die een aantal jaar geen ongevallen en boetes hebben, een jaar vrijstelling zouden kunnen krijgen van verkeersbelasting of van andere lasten.

Voorts betreurt de spreker dat een fietshelm nog altijd als niet cool beschouwd wordt. Men zou moeten durven voor een fietshelm te gaan.

Verder haalt hij aan dat chauffeurs van pakjesdiensten tegen de richting of over stoepen rijden. Controles blijven doen en de eigen verantwoordelijkheid zijn van belang. De politie stelt dat de gevaarlijkste dienst voor de politie met verkeerscontroles op zondagvoormiddag is, gezien het drank- en vooral het drugsgebruik.

Op het vlak van snelheidsregimes verschilt de spreker van mening met Stijn Bex. Hij vindt de Hamonterweg een goed voorbeeld. Als mensen lokaal het gevoel hebben dat hun snelheidsregime aangepast moet worden, dan gebeurt dat unaniem in een gemeenteraad. Zelfs partijen die in het parlement veel problemen terugbrengen tot migratie zwijgen daar dan over en denken mee om wegen en omgevingen veiliger te maken. Ook daar moet men een stuk vertrouwen hebben in dat superieure lokale politieke niveau. Als het over dat soort maatregelen gaat, moet men altijd opletten dat er ook redelijkheid is. Het beeld van betutteling is heel gevaarlijk.

Men moet er heel erg voor oppassen dat mensen op een zeker ogenblik niet het gevoel krijgen dat op het lokale niveau de doeners zitten en in het parlement de

praters. Marino Keulen vreest dat de uitslag van de regionale verkiezingen in 2024 gitzwart zal zijn. Lokaal zal men het nog wel redden, omdat mensen er heel wat maatregelen waarderen. De spreker waarschuwt voor symboolmaatregelen die in bepaalde kringen op applaus onthaald worden.

3.3. Annick Lambrecht

De minister somt dan wel heel wat projecten op waarvoor ook veel geld beschikbaar is, maar het probleem lijkt er toch niet mee verholpen, meent *Annick Lambrecht*. Integendeel, naast het hoge aantal doden in het verkeer, zijn het aantal zwaargewonden, het aantal letselongevallen, het aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge bestuurders allemaal gestegen. De doelstellingen voor 2030, en zeker Vision Zero in 2050, lijken nog mijlenver verwijderd. Het is tijd om een versnelling hoger te schakelen.

Omdat de cijfers zo slecht zijn, had Annick Lambrecht zes vragen om uitleg voorbereid met betrekking tot verkeersveiligheid. Hoewel die vragen volgens haar meer kracht zouden hebben gehad mocht ze die echt als vraag om uitleg hebben kunnen stellen, stelt ze die op aangeven van de voorzitter binnen het bestek van de gedachtewisseling.

Een eerste vraag om uitleg betreft alcohol- en drugsgebruik als oorzaak van weekendongevallen, naar aanleiding van de Antwerpse WODCA-resultaten van de afgelopen tien jaar. Uit die resultaten bleek dat het aantal ongevallen tijdens weekendnachten in de provincie Antwerpen amper daalt. Ook de cijfers voor overdreven snelheid en rijden onder invloed van zowel alcohol als drugs tijdens weekendnachten blijft onrustwekkend hoog. Gemiddeld 3,4 procent van de gecontroleerde chauffeurs legt een positieve ademtest af. Speekseltests tijdens weekendnachten wijzen uit dat gemiddeld de helft van de gecontroleerde chauffeurs onder invloed van drugs aan het verkeer deelneemt. Ziet de minister diezelfde evolutie ook in andere provincies?

Overdreven snelheid en alcoholgebruik blijven grote oorzaken voor ongevallen en de tendens van toenemend drugsgebruik in het verkeer baart zorgen. Naast het verhogen van de pakkans, wat federaal geregeld moet worden, is ook het sensibiliseren over het gevaar van de drie grote killers in het verkeer belangrijk. Uit de toelichting maakt Annick Lambrecht op dat de minister op dat elan verder wil, maar welke concrete voorstellen plant de Vlaamse Regering nog om bestuurders ervan bewust te maken dat drugs en alcohol niet samengaan met het besturen van een voertuig? Variatie in de campagnes is noodzakelijk, gezien het uitblijven van echte resultaten.

De tweede vraag om uitleg betreft de toename van het aantal zware ongevallen met voetgangers en fietsers. Uit de voorlopige cijfers van de federale politie blijkt dat er in 2022 in Vlaanderen 7 procent minder mensen overleden zijn in het verkeer dan in 2021. Er waren wel meer verkeersongevallen met gewonden en zwaargewonden. Ook het aantal ongevallen met dode en zwaargewonde voetgangers, fietsers en jonge autobestuurders is gestegen. Drie van de zes streefcijfers van de Vlaamse overheid voor 2022 – het was al geduid – worden overschreden. Hoe staat de minister tegenover de toename van het aantal ongevallen met licht- en zwaargewonden en de toename van het aantal ongevallen met dode en zwaargewonde voetgangers, fietsers en jonge autobestuurders?

Zoals Cathy Berx al had geduid, stelt het VFV 25 maatregelen voor om de doelstellingen te halen. Wat is de minister van plan om aan die voorstellen tegemoet te komen?

De derde vraag om uitleg betreft de start van het motorseizoen, een onderwerp dat tijdens de toelichtingen nog niet aan bod kwam. Uit onderzoek van de VSV blijkt dat driekwart van de autobestuurders in Vlaanderen het moeilijk vindt om de snelheid van motorrijders correct in te schatten. Zeven op de tien bestuurders erkennen dat het moeilijk kan zijn om motorrijders tijdig op te merken en bij jonge bestuurders zou het risicobewustzijn nog kleiner zijn.

In meer dan de helft van alle letselongevallen met motorrijders gaat het om een botsing met een personenwagen. In 2021 vielen daarbij veertien dodelijke slachtoffers, 47 procent van alle verkeersdoden onder motorrijders. Welke maatregelen zal de minister nog nemen om bestuurders bewust te maken van de kwetsbaarheid van motorrijders op de baan, nu het motorseizoen weer op gang komt? Volgens de VSV zou bij jonge chauffeurs het risicobewustzijn lager zijn. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de campagne ook zeker bij die groep terechtkomt?

De vierde vraag om uitleg gaat over het verdwijnen van deelsteps in Parijs. De vijftienduizend deelsteps die in Parijs verhuurd worden aan meer dan een half miljoen Parijzenaars, leiden vaak tot ongelukken en chaos op voetpaden. Vorig jaar vielen nog drie doden in Parijs door ongevallen met deelsteps. Ook in Vlaanderen stijgt het aantal ongevallen met steps en veroorzaken ze in sommige steden overlast op voetpaden. Onder meer mobiliteitsexpert Kris Peeters is voorstander van een verbod.

89 procent van de kiezers in Parijs sprak zich in een burgerbevraging uit tegen elektrische deelsteps. De opkomst voor de bevraging was laag, maar toch vindt Annick Lambrecht het een interessante denkoefening. Ook in steden als Barcelona, Oslo, Stockholm of Lissabon zijn deelsteps verboden of zijn er maatregelen getroffen om het aantal deelsteps te verminderen of de maximumsnelheid te verlagen.

Hoe staat de minister tegenover de overlast die deelsteps in sommige steden veroorzaken? Wat is de visie van de minister op een verbod voor deelsteps? Had ze daarover al overleg met haar federale collega of de steden en gemeenten waar een deelstepstelsel werd uitgerold?

Annick Lambrechts vijfde vraag betreft haar stokpaardje, en ook dat van haar collega Stijn Bex, namelijk de zone 30 in de bebouwde kom. Het is niet zo dat er zonder meer overal in de bebouwde kom een zone 30 moet komen. Als het wegbeeld het toelaat, als de verkeersveiligheid gegarandeerd is, dan is een hogere snelheidslimiet zeker mogelijk. Maar is de veiligheid niet gegarandeerd, dan is het wel een must. Heel veel lokale besturen zijn op dat vlak zeker goed bezig, maar er zijn ook steden, zoals Middelkerke, waar snelheid geen prioriteit is en waar er gevaarlijke verkeerssituaties blijven.

Acht op de tien bestuurders rijdt nog altijd te snel in een zone 30. Op wegen met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur respecteert 42 procent van de bestuurders in Vlaanderen de maximumsnelheid niet. Dat zijn enkele van de conclusies uit de gedragsmeting die Vias institute met de steun van de gewesten op 215 locaties in België heeft uitgevoerd. Hoe staat de minister tegenover de conclusies van de gedragsmeting van Vias institute dat in Vlaanderen maar liefst acht op de tien bestuurders te snel rijden in een zone 30? Blijft ze achter het principe staan dat het lokale bestuur zelf beslist welke snelheidslimiet waar geldt? Hoe zal de minister concreet bijdragen aan een mentaliteitswijziging bij bestuurders zodat ze zich in de toekomst houden aan de maximumsnelheid? Een goeie handhaving is noodzakelijk, zoals tijdens de toelichting ook al duidelijk gesteld werd. Zal de minister contact opnemen met de federale minister en de lokale besturen om aan te dringen op een efficiënt handhavingsbeleid binnen de zones 30?

De zesde en laatste vraag van Annick Lambrecht betreft de tweede editie van het VeloVeiligonderzoek van Het Laatste Nieuws. Daaruit blijkt dat zes op de tien Vlamingen vinden dat er te weinig veilige fietspaden in hun gemeente zijn, al vindt de helft van de Vlamingen wel dat het op vijf jaar tijd veiliger is geworden voor fietsers. De bedoeling van het onderzoek, waaraan 41.000 Vlamingen deelnamen, is de Vlaamse overheid duidelijk maken dat er toch nog werk aan de winkel is.

Hoe is de minister aan de slag gegaan met de resultaten van de eerste editie van het onderzoek, in mei 2022? Hoeveel knelpunten zijn er sindsdien aangepakt? Hoe wordt die aanpak voortgezet? Hoe zal de minister aan de slag gaan met de nieuwe resultaten? In hoeverre is zij als Vlaams minister van Mobiliteit betrokken bij de tweede editie?

Los van haar vragen benadrukt Annick Lambrecht dat Vlaanderen zich er inderdaad niet bij mag neerleggen dat meer fietsers automatisch betekent dat er meer ongevallen gebeuren.

Uit de evaluatie van het actieplan Verkeerslichten blijkt dat conflictvrije kruispunten de verkeersveiligheid bevorderen, zoals werd toegelicht. Annick Lambrecht vraagt om kruispunten versneld aan te pakken op dat vlak.

Wat sensibilisering en educatie betreffen, vraagt Vooruit om bijzondere aandacht voor jongeren en senioren, omdat dat twee groepen zijn die significant veel voorkomen in de statistieken van fiets- en dodehoekongevallen en ongevallen in het algemeen.

Er is al heel veel over de fietshelm gesproken. Zou het niet nuttig zijn om daar ook hoorzittingen rond te organiseren? Organisaties als Fietzersbond geven bijvoorbeeld aan dat verplicht helmgebruik misschien wel tot minder fietsen zou kunnen leiden. Het zou goed zijn om die stelling te kunnen ontkrachten, maar dan is er eerst meer informatie nodig. Daar kan dan zeker ook een voorstel van resolutie uit volgen.

Ten slotte spreekt Annick Lambrecht haar steun uit voor de vraag van Stijn Bex over venstertijden voor vrachtwagens.

3.4. Marius Meremans

Marius Meremans pikt in op het thema van de fietshelm. Hij snapt de redenering dat verplicht helmgebruik tot minder fietsen zou kunnen leiden, maar via sensibilisering zou de overheid het helmgebruik wel kunnen stimuleren. In Denemarken bijvoorbeeld is het dragen van een helm niet verplicht, maar draagt een ruime meerderheid van de kinderen er wel een, alsook een groot deel van de volwassenen. Dat is te danken aan sensibilisering. De spreker is ervan overtuigd dat een grootschalige campagne met een bekend gezicht, een campagne waarin ouders een morele plicht worden aangepraat, veel effect zal hebben. Het zal zelfs meer effect hebben dan een verplichting, die dan weer als een extra regel ervaren zou kunnen worden.

Net zoals Annick Lambrecht vraagt Marius Meremans zich af hoe de minister is omgegaan met de data uit het eerste VeloVeiligonderzoek van Het Laatste Nieuws en hoe de samenwerking richting de tweede editie zal verlopen. Hoe evalueert de minister de samenwerking tussen de steden en het gewest om de onveilige punten aan te pakken?

Wat de campagne 'Seg, bedankt!' betreft: hoe wil men met die campagne weggebruikers bereiken die onveilige situaties veroorzaken? Hoe zal men nadien meten wat het effect van de campagne was?

Los van de vragen benadrukt Marius Meremans allesbehalve pessimistisch te zijn. Er is veel vooruitgang, er zijn veel ingrepen gebeurd om fietsers voorrang te verlenen, om fietsstraten in te richten. De lokale besturen zijn dus zeker mee in de mentaliteitswijziging. Wel hebben zij de belangrijke taak om alle ingrepen aan de burger uit te leggen, zodat er een draagvlak ontstaat, bijvoorbeeld voor een circulatieplan. In dat opzicht merkt de spreker vaak wel een gebrek aan burgerzin; er is bij burgers weinig oog voor het algemeen belang. Kan de overheid lokale besturen daarin ondersteunen, en zo ja, hoe?

3.5. Rita Moors

Rita Moors vindt dat, zoals Cathy Berx voorstelt, het goed zou zijn om pakjesbezorgers en koeriers wat meer aandacht te geven. De werkgevers mogen daarbij betrokken worden. Ook een opleiding of bijscholing om hen bewust te maken van de impact van overtredingen of onaangepast rijgedrag op andere weggebruikers is een valabel voorstel.

Wat scherper toezicht op medische rijgeschiktheid betreft: welke maatregelen stelt het VFV voor? En wat bedoelde Cathy Berx met het voorstel om leermaterialen voor verkeersovertreders de standaard te maken in Vlaanderen?

Rita Moors ziet als schepen van Mobiliteit in Lummen duidelijk de effecten van de investeringen die gebeuren. Investerings lokaal omzetten in ingrepen vraagt echter tijd. Van de oppositie vraagt ze enige realiteitszin. Er is bij een herinrichting trouwens ook niet altijd de optie om overal vrijliggende fietspaden aan te leggen, hoe wenselijk dat ook is. Waar het niet anders kan, komen er dus aanliggende fietspaden en legt het lokaal bestuur extra beperkingen op aan ander verkeer omwille van de verkeersveiligheid.

Een zone 30 in de bebouwde kom geeft volgens de spreker soms een vals gevoel van veiligheid aan fietsers en voetgangers, die zich daar dan heer en meester van de weg wanen en zo eigenlijk gevaarlijke situaties creëren.

Tot slot steunt Rita Moors de opmerking van Marino Keulen dat wie attent is voor zijn eigen gedrag in het verkeer, daar ook voor beloond moet worden. Dat zou onderzocht kunnen worden in het kader van het rijbewijs met punten.

3.6. Wim Verheyden

Wim Verheyden blijft het gevoel hebben dat de automobilist te veel gevisieerd wordt, bijvoorbeeld met de voorstellen om de snelheid op autosnelwegen van 120 naar 100 kilometer per uur te verlagen of om de zones 30 uit te breiden. Voor de spreker ligt de sleutel eerder bij investeringen in infrastructuur, technologie en zelfs apps. Technologie kan bijvoorbeeld een ondersteunende rol spelen om de dynamische lijst van zwarte punten versneld aan te pakken.

Ongevallen komen het vaakst voor waar verkeersstromen elkaar kruisen en waar snel verkeer overgaat in traag verkeer. Daar speelt vooral de doelmatige inrichting van infrastructuur een rol om alles in goede banen te leiden. Ingrepen als trajectcontroles en flitspalen slagen daar niet in. Integendeel, ze zorgen er alleen maar voor dat het verkeer laattijdig, kortstondig of abrupt wordt afgeremd, met een grotere ongevallenincidentie als gevolg.

Fiets- en voetgangersinfrastructuur moet zo veel mogelijk vrijliggend zijn, zichtbaar afgebakend en zo breed mogelijk, naar Nederlands voorbeeld. Hopelijk kan MIA daartoe bijdragen. In elk geval is een snellere uitrol van MIA aangewezen. Er gebeurt wel al veel, maar het blijft nog te beperkt; het mag wel eens tot resultaten gaan leiden.

Een interessant denkspoor is om trage wegen en fietsstraten in te richten als veilige en rustige alternatieven voor drukke verkeersaders.

Het stopt natuurlijk niet bij infrastructuur. Een andere mogelijke oorzaak van fietsongevallen is de snelheid van elektrische fietsen en speedpedelecs en het gedrag van fietsers. Fietsers en zwakke weggebruikers hebben zelf een verantwoordelijkheid voor hun eigen veiligheid en de algemene verkeersveiligheid. Ook zij moeten zich aan de wegcode houden. Daaraan gerelateerd: ook deelsteps blijven voor gevaarlijke situaties zorgen.

Wat fietshelmen betreft, is het Vlaams Belang evenwel voorstander van vrije keuze, want waar houdt het anders op? Bij knielappen? Schouderbeschermers? De betutteling moet stoppen. Sensibilisering is een betere optie.

Dat brengt Wim Verheyden bij handhaving. Cathy Berx pleitte voor een strenge handhaving richting de automobilist, maar wat met de talrijke en flagrante schendingen van de regels die fietsers en steppers op dagelijkse basis begaan? Elke deelnemer aan het verkeer moeten even streng vervolgd worden. Net zoals er verwezen wordt naar de verantwoordelijkheid van vrachtwagenchauffeurs als het om dodehoekongevallen gaat, moet de zwakke weggebruiker zich bewust zijn van zijn eigen rol daarin, bijvoorbeeld door het zoeken van oogcontact met de chauffeur of door situaties goed in te schatten. Zwakke weggebruikers mogen zich in elk geval geen 'king of the road' voelen.

Wim Verheyden is ook van mening dat de drijfveer achter handhaving wat te veel het financiële aspect is, niet het veiligheidsaspect. Dat is zeker het geval bij snelheidscontroles en dat ondergraaft het draagvlak ervoor. Er zijn ook specifieke maatregelen nodig voor rijden onder invloed van alcohol of drugs en het gebruik van de smartphone achter het stuur.

Wat de maximumsnelheid betreft, is de grote vraag of die een oorzaak is van ongevallen of er net een oplossing voor kan zijn. Lagere maximumsnelheden zorgen voor langere reistijden en toenemend verkeer, wat een averechts effect kan hebben: men gaat sneller rijden. Het is niet verwonderlijk dat amper 47 procent van de Belgen vindt dat de huidige snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus zijn vastgesteld en dat slechts 41 procent voorstander is van verstrengingen. Dat de mensen ontevreden zijn, is te zien aan het aantal snelheidsboetes. België telde in 2018 met 292 snelheidsboetes per duizend inwoners het op een na hoogste aantal snelheidsboetes in Europa. Het systeem van maximumsnelheid moet dus herbekeken worden, met een prioriteit op vlot en veilig verkeer, niet op het onmogelijk maken van autogebruik of het halen van zo veel mogelijk inkomsten uit snelheidsovertredingen. Controleren van de maximumsnelheid blijft uiteraard een essentieel deel van het verkeersveiligheidsbeleid, maar dan met een focus op verkeersveiligheid. Het mag geen verdoken extra belasting zijn.

Het argument om de maximumsnelheid te verlagen is vaak dat de congestie op bottlenecks, zoals bepaalde kruispunten, moet beperken. Maar slechte infrastructuur werkbaar maken door de snelheid te verlagen is niet alleen onlogisch, gezien het steeds drukker verkeer, het ontlast die bottlenecks ook niet. Bottlenecks moeten aangepakt worden door middel van betere infrastructuur, waarna het verkeer ook progressief vlotter en veiliger wordt.

Op de autosnelweg zou men volgens Wim Verheyden gerust sneller kunnen rijden dan wat nu is toegestaan, zoals in de meeste landen. In Duitsland liggen de cijfers over ongevallen op autosnelwegen een pak lager, ondanks de hogere maximumsnelheid. Waar het haalbaar is in Vlaanderen moet een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur gelden.

Het Vlaams Belang is ook van mening dat 30 kilometer per uur als norm moet blijven gelden in risicovolle gebieden als woonwijken, schoolomgevingen en fietsstraten. Volgens Vias institute wordt die snelheidslimiet het vaakst overtreden in schoolomgevingen. Daarom moeten hardrijders vooral in die zones hard aangepakt worden.

Ook de bebouwde kom moet in de eerste plaats leefbaar en veilig zijn, maar wat dat betreft moet de lokale autonomie kunnen spelen. Het lijkt de spreker het beste om daar 50 kilometer per uur als norm te behouden en de gemeenten zelf te laten kiezen waar ze de limiet eventueel lager leggen. Zones 30 mogen bovendien niet misbruikt worden op locaties waar dat niet vereist is, louter en alleen om het verkeer uit die buurten weg te houden. Autoverkeer moet mogelijk blijven.

Vlaanderen is op Zweden na de enige Europese regio waar men buiten de bebouwde kom maximaal 70 kilometer per uur mag rijden. Voor het Vlaams Belang mag dat gerust weer 90 kilometer per uur worden. De huidige infrastructuur kan die snelheden perfect aan; ze is erop voorzien. Het zou volgens de partij ook kunnen vermijden dat het gepercipieerde tijdsverlies buiten de bebouwde kom gecompenseerd wordt door binnen de bebouwde kom de limieten niet te respecteren.

Wat het voorstel betreft om scherper toe te kijken op medische rijgeschiktheid, vraagt Wim Verheyden of dat alleen voor automobilisten is, of ook voor andere weggebruikers?

Hij ziet mogelijke drempels voor de extra inspanningen naar koeriers toe. Zo doet men binnen de sector vaak een beroep op zelfstandige onderaannemers. Binnen de sector speelt ook een grote concurrentie, waardoor koeriers enorm onder druk staan om snel te leveren. Hoe ziet Cathy Berx dat aspect? Moeten e-commercebedrijven misschien een charter ondertekenen dat ze alleen met bonafide koeriers werken?

Verder werd gesteld dat veiligheid primeert op doorstroming, en terecht. Toch moet er altijd een afweging zijn, want als bestuurders te lang vastzitten, zoeken ze naar alternatieven, voeren ze manoeuvres uit, zoeken ze naar sluiproutes. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Hoe gebeurt zo'n afweging? Wat zijn de mogelijke criteria daarbij?

Hoeveel exemplaren zijn ondertussen verspreid van de brochure 'Fiets veilig'? Wordt die algemeen verspreid? Nemen de handelaars die ook door?

De ladingzekerheid heeft niet alleen invloed op remafstand, maar vooral ook op de stabiliteit van voertuigen. Welke controles worden specifiek daarop uitgevoerd? Is er een klare kijk op het gevaar daarvan? Zijn er in dat opzicht verschillen te merken in de opleiding van vrachtwagenchauffeurs in de verschillende EU-landen? Voor een transitregio als Vlaanderen is dat niet onbelangrijk.

3.7. Martine Fournier

Martine Fournier merkt dat verkeersveiligheid voor minister Peeters en voor Cathy Berx een topprioriteit is. De minister neemt ook talloze maatregelen en investeert daar enorme bedragen in. Toch zijn de cijfers niet goed, in die mate zelfs dat de doelstellingen voor 2030 en 2050 bijna onbereikbaar lijken.

Het speelt zeker mee dat weggebruikers zich onvoldoende bewust zijn van de gevaren in het verkeer. Hen nog meer sensibiliseren is zeker een optie, maar bij sommigen heeft dat geen zin meer en is handhaving noodzakelijk. Dat geldt voor alle weggebruikers, niet alleen voor automobilisten.

Het rijbewijs met punten is een federale bevoegdheid, maar de minister zou best wat meer mogen lobbyen bij haar federale collega voor de invoering daarvan. Zeker voor hardleerse overtreeders is dat het enige wat mogelijk nog kan helpen.

Dat er weinig data zijn, is al veelvuldig aangekaart, al verzet de minister op dat vlak wel veel werk, zoals met het expertenteam dat in het leven is geroepen om verkeerssituaties te analyseren. Daarnaast zou er meer aandacht moeten gaan naar onderzoek van gedrag in het verkeer.

De voortgangsrapportage is volgens cd&v soms moeilijk te lezen: het is niet altijd duidelijk wat nu al is uitgevoerd en wat niet. De doelstellingen zijn meestal ook van kwalitatieve aard, niet gekwantificeerd, waardoor ze aan specificiteit ontbreken.

Uit de rapportering komt mooi naar voren hoe met kleine ingrepen grote vooruitgang geboekt kan worden. Een goed voorbeeld zijn de conflictvrije regelingen: die zorgen voor significant minder ongevallen en slachtoffers. Het is dan extra jammer dat er in 2023 minder kruispunten op dat punt zullen worden aangepast dan in 2022. Hetzelfde geldt voor de gevleugelde zebrapaden: dat is een kleine ingreep met een groot positief effect, maar in West-Vlaanderen zijn er in 2022 maar twee zebrapaden aangepakt en voor 2023 staan er geen op de planning. Er zouden wat meer inspanningen moeten komen om die kleine ingrepen sneller en efficiënter uit te voeren.

Martine Fournier mist ook nieuw beleid in de voortgangsrapportage. Als de cijfers zo slecht zijn, moeten er misschien nieuwe initiatieven komen.

De spreker haalt nog enkele elementen aan uit het verslag van de vergadering van 14 februari 2023 van het VFV, te beginnen met het zogenaamde SAVE-charter voor bedrijven dat Roel De Cleen voorstelt. Elk bedrijf heeft een veiligheidscultuur, maar misschien moeten ze die doortrekken naar mobiliteit van de werknemers, omdat veel ongevallen gebeuren tijdens verplaatsingen van, naar en tijdens het werk. Wil de minister daar initiatief rond nemen?

Een tweede interessant element was het voorstel om data van verzekeraars op te vragen, iets waarvoor al contact was gelegd met de maatschappijen. Blijkbaar zijn zij geen vragende partij om hun data te delen. Is er al opnieuw contact opgenomen met de verzekeringsmaatschappijen om die vraag nogmaals te stellen?

Het vademecum voor voetgangersvoorzieningen uit 2002 werd al aangehaald. Heeft de spreker correct begrepen dat de minister daar al iets rond ondernomen heeft? Zo niet, is ze van plan dat vademecum te hernieuwen?

Een ander element zijn de plaatsingsvoorwaarden voor nieuwe borden. Gezien het hoge aantal nieuwe borden, mogen de voorwaarden duidelijker worden.

Wat de 25 maatregelen van het VFV betreft, is een belangrijke de extra verkeersveiligheidsuitdagingen voor de koeriers en de pakjesbezorgers. Er staat in de voorstellen dat er een eis wordt gesteld, maar welke eis kan de minister stellen? Er moet zeker iets gebeuren, maar welke manier lijkt de minister de beste?

Wat 30 kilometer per uur als standaard binnen de bebouwde kom betreft, zitten cd&v en de minister op eenzelfde lijn: de lokale besturen kennen de lokale situatie het best. Op autosnelwegen is Martine Fournier dan weer voorstander van dynamische borden, zodat de snelheidslimiet aangepast kan worden aan de verkeerssituatie.

Innovatie om handhaving te automatiseren en om procedures en processen te versnellen is eveneens belangrijk. Verder vindt ze het cruciaal om de vrachtwagenproblematiek mee te nemen in het hele verkeersveiligheidsverhaal, zeker het aspect van de dodehoekongevallen. Voor VeloVeilig sluit de spreker zich aan bij de vragen van de andere sprekers.

Ook cd&v is geen voorstander van het verplichten van de fietshelm, ook niet alleen voor bepaalde leeftijdsgroepen; dat zou te stigmatiserend werken. De spreker is wel het voorstel genegen van Marius Meremans om een campagne op te zetten met Tom Waes.

Ten slotte is er de kwestie van de standpunten die het Agentschap voor Natuur en Bos soms inneemt. Dat agentschap dient soms bezwaren in tegen maatregelen die de verkeersveiligheid echt ten goede kunnen komen. De vraag is wat primeert, verkeersveiligheid of het ecologische aspect van de omgeving? Kan de minister daar stappen in ondernemen?

4. Antwoorden van Cathy Berx

Cathy Berx wijst erop dat het standpunt van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid al lang is dat de redenering moet worden omgekeerd: 30 kilometer per uur moet de standaard zijn in de bebouwde kom, en 50 kilometer per uur de te motiveren uitzondering. Dat is gebaseerd op evidentie in andere landen, waar ook steeds vaker wordt gekozen voor 30 kilometer per uur als standaard. Dat doet ook geen afbreuk aan de autonomie van lokale besturen. Het kan hen net impulsen geven om te investeren in specifieke wegen waar 50 kilometer per uur wel kan, mits er een aanpassing van de weginfrastructuur is, met onder meer vrijliggende fietspaden en conflictvrije kruispunten.

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en vele anderen hebben de buitenlandse studies grondig gelezen, en zijn tot de conclusie gekomen dat die keuze wel degelijk een zeer grote bijdrage levert tot een daling van het aantal aanrijdingen en een verminderde impact wanneer er zich toch een aanrijding voordoet. Ze hoopt dat automobilisten ook op bepaalde momenten voetganger en fietser zijn. Ze is het dan ook met alle vorige sprekers eens dat het te allen tijde ieders eigen verantwoordelijkheid is om, welk vervoersmiddel men ook gebruikt, erbij stil te staan dat men nooit alleen op de weg is. Het is ieders verantwoordelijkheid om zich te houden aan alle verkeersvoorschriften.

Het was ook naar aanleiding van het voorstel van decreet dat de Coalitie van 30 is gestart. Zowel binnen het traject Verkeersveilige Gemeente als bij alle werkbezoeken aan lokale besturen, zal zij altijd het gesprek aangaan over 30 kilometer per uur als standaardlimiet. Uit brede bevestigingen blijkt ook dat het draagvlak behoorlijk groot is. En op plaatsen waar dat ingevoerd wordt, wordt dat ook niet echt gecontesteerd, zo stelt ze nog vast.

Ze verwijst ook naar de studie van Vias institute over de mate waarin men zich aan de snelheidslimiet houdt. Daar blijkt het aantal personen dat zich in een zone 30 niet aan de snelheidsbeperking houdt, afneemt, van 92 naar 78 procent, wat nog altijd wel veel is. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest houdt men zich nog meer aan de snelheidslimiet, en dat op een moment dat er ook net veel gesensibiliseerd werd rond zone 30.

Stijn Bex merkte op dat vrachtwagens en het vrachtroutenetwerk nog niet aan bod zijn gekomen. In reactie daarop stelt *Cathy Berx* dat er op vrachtwagens en bussen ook steeds vaker waarschuwingmeldingen hangen over de dode hoek. Ze vermoedt dat dat ook een sensibiliserende impact heeft, of minstens mensen alert maakt.

Er werd ook gevraagd naar de 'safety by numbers'. Het lijkt haar een foute communicatie om te zeggen dat het stijgende aantal zware ongevallen met fietsers louter te wijten is aan het feit dat er meer gefietst wordt. Ze betreurt ook dat dat vaak zo in de pers wordt gesteld. Men moet eigenlijk kijken naar hoeveel kilometer er effectief wordt afgelegd, want dat is relevant. Hoe meer mensen fietsen, hoe meer mensen ertoe worden aangezet om zelf ook te fietsen. En als een bepaalde drempel van aantal fietsers wordt overschreden, dan leidt dat net tot meer verkeersveiligheid, aldus een aantal onderzoeken. Een aandachtspunt daarbij is dat ook fietsers, zoals speedpedelecs, zich aan de snelheidsbeperkingen moeten houden.

Ook de fietshelm is een thema dat regelmatig ter sprake kwam. Cathy Berx had daarover een aantal gesprekken met spoedartsen, en die geven aan dat de impact van een val met een elektrische fiets vergelijkbaar is met een val van een motor. Aangezien motorrijders verplicht zijn om met een helm te rijden, is de helm ook ten zeerste aanbevolen voor fietsers. Dat kan ook gebeuren door veel te sensibiliseren. En hoe meer mensen het goede voorbeeld geven, hoe groter de kans dat anderen volgen. Als men het verplicht, is er geen discussie meer over, maar intrinsieke motivatie is voor haar het allerbelangrijkste.

Marino Keulen verwees naar de eigen verantwoordelijkheid. In Scandinavische landen wordt rijden onder invloed en te snel rijden beschouwd als een doodzonde, als sociaal verwerpelijk gedrag. Vias institute heeft daarrond al veel studies uitgevoerd, waarin mensen worden bevraagd over te snel rijden en rijden onder invloed. De antwoorden die binnenkomen zijn vaak onthutsend.

De impact van iemands gedrag wanneer men een ongeval veroorzaakt, is immens. De automobilist heeft er dus alle belang bij dat de focus sterk op verkeersveiligheid wordt gelegd. Want een chauffeur die een ernstig ongeval veroorzaakt waarbij iemand met ernstige letsels achterblijft, zal dat ook zijn hele leven meedragen. Daarom wordt er ook sterk geredeneerd vanuit de actieve weggebruiker, en daar is ze de minister en AWV ook dankbaar voor. De impact van een aanrijding is immers veel groter voor de actieve weggebruiker. De veiligheid van de mensen in de wagen is verder toegenomen, omdat wagens zwaarder en sterker worden. De veiligheid van wie aangereden wordt, is dus het grootste aandachtspunt, aldus Cathy Berx.

Wat afleiding door smartphonegebruik betreft, vindt ze dat de smartphone gewoon niet aan zou mogen staan. Ze gaat ervan uit dat er snel technologie wordt gevonden om de smartphone tijdelijk uit te schakelen, zodat alleen nog het gps-systeem actief is tijdens het rijden. Ze hoopt in elk geval dat technologie een aantal dingen mogelijk zal maken.

Er is ook de vraag gesteld naar MIA-projecten, en welke ervaringen ze daarmee hebben. Voorlopig heeft ze daar nog geen ervaringen mee, maar de minister heeft wel opgedragen om die opdracht op te nemen, en een grondige analyse te maken. In Limburg en West-Vlaanderen loopt er al een project en Cathy Berx vermoedt dat Antwerpen ook aan de beurt zal komen, net als Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Er is in elk geval een netwerk met alle stakeholders met betrekking tot verkeersveiligheid. Ze wil daar ook de taxisector bij betrekken. Daar moet een heel goede informatie-uitwisseling gebeuren.

In verband met het belonen van goed gedrag in het verkeer, vindt Cathy Berx het jammer dat er nog altijd geen rijbewijs met punten werd ingevoerd. Anderzijds zou ze het al een grote beloning vinden dat iemand in het verkeer niemand schade heeft berokkend en dat men zelf op een veilige manier van punt A naar punt B is kunnen gaan. Maar het zou de evidentie moeten zijn dat de verkeersregels worden nageleefd.

Er worden inspanningen gedaan om drugscontroles te houden, maar dat blijft een druppel op een hete plaat, vindt ze. Het aantal snelheidscontroles is wel substantieel toegenomen. Dat in 2022 slechts negenhonderd drugstests zijn afgenomen in nachtelijke weekends, is schrijnend. Politie en parket vragen om bij elk letselongeval vast te stellen of iemand al dan niet onder invloed was van drugs, net zoals parket en politie bij elk letselongeval vaststellen of iemand al dan niet onder invloed van alcohol was. En eigenlijk zou dat ook moeten gelden voor fietsers en voetgangers die het slachtoffer zijn van een ongeval, vindt ze, al is dat een delica-ter punt.

Ze bevestigt dat alle campagnes die door de VSV worden uitgevoerd, altijd grondig worden geanalyseerd op de impact: hoeveel mensen worden er bereikt, heeft men zijn gedrag aangepast? Ze wijst daarbij op het belang van herhaling, zodat de beoogde gedragswijziging ook blijft duren.

De kwestie van de deelsteps dient men lokaal te bekijken, vindt ze. Al is het op zich een heel risicovol vervoersmiddel.

Als het gaat over de zone 30, is de vraag of eerst de infrastructuur moet worden aangepast voordat de limiet wordt verlaagd. Het kan immers lang duren voor de infrastructuur overal voldoende is aangepast. Het is geen optie om daarop te wachten. Ze is het ermee eens dat men hier altijd naar de finaliteit moet kijken. Communiceer helder waarom een bepaalde maatregel geldt en moet worden nageleefd. Zeer belangrijk is de conclusie van voormeld Vias-rapport dat er geen verschil kon worden gevonden tussen zone 30 in schoolomgevingen met en zonder verkeersremmende infrastructuur voor de snelheidsindicatoren, al zou uit andere studies wel blijken dat de snelheid en het ongevallencijfer wel verminderd zijn na die installatie.

Wat koeriers en pakjesbezorgers betreft: mensen verwachten enerzijds dat pakketjes de volgende dag geleverd worden, en anderzijds is er frustratie over het hoge aantal pakjesbezorgers op de weg. Het bundelen van vrachten kan hier een oplossing bieden.

Er waren een aantal opmerkingen over rijvaardigheid. Het CARA staat in voor het aanpassen van wagens aan bepaalde beperkingen. Artsen, en oogartsen in het bijzonder, zouden daarover ook het gesprek moeten aangaan met personen met een verminderd zicht of met andere aandachtspunten. Zij zouden minstens het risico moeten benoemen.

Wat de leermaatregelen betreft, wijst Cathy Berx naar een project van het parket van Antwerpen rond personen die een snelheidsovertreding hebben begaan. Daarbij wordt systematisch aangeboden om een bepaalde cursus te volgen, waarbij men ervaart wat de impact is van een aanrijding aan lage versus hoge snelheid.

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat alles begint bij het verminderen van het aantal ongevallen, en dat kan het beste wanneer de snelheid verlaagd wordt en wanneer andere killers niet aanwezig zijn.

De verzekeraars tot slot hebben er zelf het meeste belang bij dat het aantal ongevallen substantieel daalt. De financiële consequentie van een ongeval is vaak immens, ook voor de verzekeraars. Dus ze ziet daar alleszins gemeenschappelijke belangen.

5. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* bevestigt dat ze de aanbevelingen van het VFV ter harte neemt. Ze herhaalt andermaal haar standpunt dat ze niets heeft tegen de invoering

van een zone 30, woonerf of fietsstraten, maar ze laat dat over aan de lokale besturen. Ze vindt ook dat de snelheidslimiet in overeenstemming moet zijn met het wegbeeld. Ze begrijpt dat men in een grootstedelijke context graag pleit voor een zone 30, maar in meer perifere gebieden is de context anders. En daar zou toch niemand de snelheidsbeperking respecteren, denkt ze. Verder herhaalt ze dat men de verkeersonveiligheid niet oplost door alleen verkeersborden te plaatsen. Ook handhaving is nodig.

Annick Lambrecht vindt het geen goed idee om de inschatting over te laten aan lokale besturen. Maar de burgemeester van Middelkerke verzekerde de minister dat er ook in Middelkerke al een zone 30 is.

Het debat rond een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur op autosnelwegen is al herhaaldelijk gevoerd in de commissie, volgens minister Peeters.

Er was de vraag of de MIA-proeftuin wordt verankerd. De minister heeft al herhaaldelijk in de commissie toegelicht dat er heel wat werven zijn binnen MIA. Via zo'n proeftuin wil men versneld een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen qua infrastructuur uitrollen. Die proeftuinen vinden plaats in West-Vlaanderen en Limburg. Ze is bereid om een lijst te geven van het aantal infrastructuurprojecten dat wordt uitgerold. Ze wil dat MIA-verhaal wel degelijk verankeren binnen het Departement MOW, ook na haar ambtstermijn. Hetzelfde geldt voor de MIA Quickscan, die pas eind 2022 werd opgestart. Ook dat wil men definitief verankeren. Er kunnen proactief al heel wat zaken doorgevoerd worden. Ze hoopt dat de maatregelen die in de proeftuinen genomen worden, sneller kunnen worden uitgerold in heel Vlaanderen.

Rond de dode hoek bij vrachtwagens lopen al heel wat campagnes en educatieve maatregelen, specifiek met TLV, onder meer gericht op kinderen en jongeren. Er wordt gesensibiliseerd. En er komen infrastructurele maatregelen, in de vorm van conflictvrije kruispunten.

Marino Keulen wees op het belang van het rijgedrag. De minister beaamt dat, en wijst erop dat het rijgedrag in 90 procent van de ongevallen mee een bepalende factor is. In dat verband lopen er een aantal campagnes, in samenwerking met de VSV, rond het thema focus op de weg. Elke weggebruiker heeft een grote verantwoordelijkheid zodra hij zich in het verkeer begeeft. Zo gebeuren er bij fietsers ook vaak solo-ongevallen, waarbij niemand anders betrokken is. Dat wijst ook op een gebrek aan focus.

Ze is het ermee eens dat er niet alleen bestraft moet worden, maar dat er ook beloond mag worden. Ze verwijst naar het beloningssysteem High-Five dat in scholen wordt toegepast. Daarbij worden jongeren en kinderen die te voet of met de fiets naar school gaan, beloond.

Wat een eventuele helmplicht betreft, verwijst ze naar een artikel in Gazet van Antwerpen in het kader van VeloVeilig, waarin een jonge tiener een oproep doet om toch een helm te dragen, omdat zij zelf haar leven te danken had aan een helm. De minister vindt dat dergelijke sprekende voorbeelden nog veel meer aandacht moeten krijgen. In het Fietsambitieplan werd duidelijk de boodschap opgenomen dat tegen 2040 het dragen van een helm iets vanzelfsprekends zou moeten zijn. Rond de verplichting ervan zijn al onderzoeken gebeurd, en daarbij vreest men een 'reverse modal shift'. Ze gelooft op dat vlak ook in technologische vernieuwingen, bijvoorbeeld in de vorm van een compacte kraag met airbags voor fietsers. Ook burgerzin speelt hierbij een rol. Het gaat niet alleen om zo snel mogelijk van punt A naar punt B gaan, maar het gaat ook om rekening houden met elkaar.

De verschuiving van de focus van alcohol richting drugs gebeurt al, vindt de minister. Enerzijds zijn er de bijkomende drugstests, en anderzijds wordt ook meer op drugsgebruik gefocust in alle uitgerolde campagnes. In het uitgaansleven blijken drugs immers een grotere risicofactor te zijn dan alcohol, en daarvoor moet men gerichter campagnes voeren, bijvoorbeeld via influencers. De BOB-campagne op het einde van het jaar blijft wel gefocust op alcohol.

De minister vindt dat de verschillende campagnes de nodige variatie hebben, en dat er ook sprake is van een evolutie. Die campagnes worden ook altijd gescreend. Van de 25 aanbevelingen die geuit zijn door het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, vindt ze dat zowat 95 procent overeenstemt met wat nu al gebeurt. Een van de aanbevelingen is om nog meer in te zetten op campagnes, maar ze denkt dat er op dat vlak al heel veel gebeurt. De VSV wordt ondersteund met een bedrag van 9 miljoen euro, en daarvan gaat ruim 2,3 miljoen euro rechtstreeks naar de campagnes.

Dan was er het voorstel om de leermaatregelen standaard over heel Vlaanderen uit te rollen. Die leermaatregelen worden momenteel ook voor een stuk mee gefinancierd vanuit de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Maar dat hoort eigenlijk bij Justitie, bij handhaving, en dus niet bij de subsidiemiddelen van de VSV. De medische rijgeschiktheid zit dan weer bij Vias institute.

Wat de aanbeveling rond oversteekvoorzieningen betreft: dat afwegingskader is in de maak en ze hoopt dat dat er binnenkort komt. Het vorige vademecum dateert van 2002 en is stilaan wat achterhaald.

Er werd ook gevraagd hoe de kwetsbaarheid van motorrijders nog meer onder de aandacht kan komen. Minister Peeters verwijst naar de campagne van Ready to Ride, in samenwerking met de VSV. Dergelijke campagnes starten meestal in maart, omdat veel motorrijders dan opnieuw de weg op gaan.

Er werd gevraagd of Vlaanderen ook een verbod op deelsteps overweegt. Dat is ook ter sprake gekomen op de IMC, aldus de minister. Ondertussen werd de regelgeving rond de e-steps al aangepast. Het gaat dan niet alleen om de leeftijdslimiet, maar ook over de dropzones. Maar het doel is nog altijd een modal shift, en zowel de helmplicht bij fietsers als een verbod op deelsteps in steden lijken haar in dat verband geen goed idee. Ze gelooft dat doelgerichte campagnes meer effect kunnen hebben.

VeloVeilig Vlaanderen is een initiatief van Het Laatste Nieuws, samen met VTM. De minister heeft hen gevraagd naar de twintig gevaarlijkste punten die uit de bevraging zijn gekomen. De minister wijst er wel op dat ze alleen de bevoegdheid heeft over de gewestwegen. AWW is in elk geval aan de slag gegaan met de in kaart gebrachte knelpunten op gewestwegen. Daar wil het agentschap snel een aantal quick wins uitvoeren. Dat lijkt haar een goede manier van werken.

Rita Moors merkte op dat het vaak lang duurt voordat zaken kunnen worden uitgevoerd. Daarom wil de minister ook veel meer in de richting van een meldingsplicht voor uitbreidingen of verbredingen van fietspaden gaan. Zo zou men al kunnen vermijden dat het allemaal zo lang duurt. Daarnaast moeten lokale besturen voor gewestwegen al aan de slag kunnen gaan met onteigeningen; al wordt daar nog weinig van gebruikgemaakt.

De minister verwijst ook nog naar de fietsbrochure, waarin alle verkeersregels rond fietsen nog eens opgefrist worden. Die brochures worden ter beschikking gesteld van de lokale besturen en politie, en ze kunnen ook verdeeld worden via scholen en fietsverkooppunten. Wie bijvoorbeeld een speedpedelec koopt moet immers goed op de hoogte zijn van de geldende regels.

Martine Fournier haalde ook het rijbewijs voor punten aan. Minister Peeters is daar vragende partij voor, en ook de federale collega's hebben het opnieuw op tafel gelegd. De minister kijkt uit naar de eerste ontwerp teksten. Als men op die manier de hardleerse hardrijders kan raken, dan lijkt haar dat een handige tool. Er worden in elk geval al heel veel trajectcontroles uitgerold en ze is tevreden dat de federale collega's al het mogelijke doen om de capaciteit in de verwerkingscentra op te krikken. Chauffeurs schrikken soms omdat ze zo veel hoge boetes krijgen, maar ze benadrukt dat snelheidslimieten hoe dan ook veiligheidslimieten zijn.

In 2023 wordt gepland dat er 125 conflictvrije kruispunten bij komen en in 2022 waren dat er nog meer. Toen kon men er ook een aantal uitrollen via de relance-middelen. De minister is het er ook mee eens dat er nog meer gevleugelde zebra-paden mogen komen, ook op de gewestwegen. AWW heeft in elk geval de boodschap gekregen dat, als die vraag komt van de lokale besturen, zij die vraag zeker moeten honoreren.

De dynamische borden langs de snelwegen, maar ook langs de gewestwegen, lijken haar ook een handige tool in het kader van verkeersveiligheid. In het kader van mobiele data wil men daar in de toekomst nog meer op inzetten, om heel gericht te sturen. Zeker op de autosnelwegen werkt dat al heel goed.

6. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

Marino Keulen pleit voor het dragen van een fietshelm en hij vergelijkt die met een autogordel. Het verschil is dat men op de fiets elke dag aangereden kan worden, terwijl men in de auto veel minder risico loopt.

Hij doet ook nog een oproep aan de minister. Er wordt vaak gezocht naar innovatieprojecten. Veel dodehoekongevallen kunnen via technologische innovatie vermeden worden. Daar moet men echt op focussen, vindt hij, want alleen signalisatie en stickers en dergelijke blijken niet te volstaan. Ook opleiding daarrond is belangrijk. Hij verwijst in dat verband naar een project in zijn eigen gemeente.

Annick Lambrecht zei niet dat er geen zone 30 is in Middelkerke, wel dat de burgemeester geen fan is van het voorstel om een zone 30 als norm te beschouwen. Voor de burgemeester in kwestie heeft een zone 30 niets met veiligheid te maken, maar met een manier om de gemeentekas te vullen.

Stijn Bex gaat in op de opmerking van de minister over de 25 aanbevelingen. Zij gaf aan dat zowat 95 procent daarvan werd meegenomen door het Vlaamse beleid. Hij denkt dat de minister nog veel meer zou kunnen doen.

In verband met de opmerking over de grote verantwoordelijkheid die elke weggebruiker heeft, vindt hij dat het wel belangrijk is dat infrastructuur vergevingsgezind wordt ingericht. Want kinderen en tieners die met de fiets naar school gaan, zijn soms roekeloos. Men heeft de plicht om de infrastructuur zodanig in te richten dat de kans op een ongeval zo laag mogelijk is. En als er toch een ongeval gebeurt, moet de kans op ernstige letsels zo klein mogelijk zijn.

Stijn Bex vindt het dramatisch dat er te weinig gegevens zijn over fietshelmen. Er moet veel meer onderzoek gebeuren naar de oorzaken van fietsongelukken en dergelijke. Hoeveel mensen zouden een minder zwaar letsel hebben opgelopen indien ze een helm hadden gedragen?

Wat de pakjesbezorgers betreft, pleit hij ervoor om dat door te geven aan de federale collega's. Minister Petra De Sutter probeert op federaal niveau om duidelijke regels op te leggen aan de pakjesbezorgers. Maar het gaat om een sector met kleine winstmarges en met hoge concurrentiedruk.

Wat MIA betreft, gaf de minister aan dat dat voor een stuk zal afhangen van de volgende minister. Hij hoopt dat ze er nog in slaagt om in het laatste jaar van haar regeerperiode dat MIA-systeem zo performant te maken dat de volgende minister daar zelfs niet over hoeft te twijfelen. Maar dan moet ze nog iets verder gaan dan alleen de proefprojecten in Limburg en West-Vlaanderen, vindt hij. Is het de bedoeling om ze nog tegen het einde van de zittingsperiode uit te rollen in alle provincies?

Hij vindt niet dat een parlementslid minder goed weet op welke manier men een lokaal draagvlak kan creëren. Dat kan ook door in nauw contact te staan met de mensen die wel vooral op het lokale niveau werken. De Groenfractie weet dat als men dingen op een redelijke termijn wil veranderen, men ook echt op zoek moet gaan naar een draagvlak en dat men soms moet doorduwen om bepaalde maatregelen te nemen.

Stijn Bex is het niet eens met de stelling dat een zone 30 een vals gevoel van veiligheid kan geven. Als er in een stadscentrum zo veel fietsers en voetgangers zijn dat de automobilist het gevoel krijgt dat 30 kilometer per uur zelfs nog te snel is, dan zal die gewoon nog wat trager moeten rijden. Hij verwijst naar de binnenring van Leuven, waar de auto te gast is. Daar wil men dat mensen zo veel mogelijk hun verplaatsingen met de fiets of te voet doen, of met het openbaar vervoer. Mensen kunnen nog wel met de auto tot in het stadscentrum rijden, maar het is de bedoeling dat het zo weinig mogelijk gebeurt. Voor hem geeft dat geen vals gevoel van veiligheid, maar ontstaat er net meer veiligheid.

Cathy Berx stelde dat de studies van experts aangeven dat wanneer de weginrichting wordt aangepast, de mensen hun snelheid zullen aanpassen. Onderzoek toont aan dat het werkt. Stijn Bex pleit voor evidencebased beleid, maar de minister lijkt daar niet te willen volgen. Dat geeft hem geen groot vertrouwen in het beleid. Hij heeft Cathy Berx ook niet horen zeggen dat de lokale autonomie bedreigd wordt wanneer vanuit Vlaams niveau de zone 30 als norm wordt opgelegd in de bebouwde komt. Als er een algemene zone 30 komt, dan is het lokale bestuur nog altijd net zo goed bevoegd om te zeggen waar er een uitzondering komt, in de vorm van een zone 50. Zo maakt men het voor lokale besturen ook veel gemakkelijker, dan wanneer zij alles geval per geval moeten bekijken. Hij vindt het grenzen aan nalatigheid dat de minister en de Vlaamse meerderheid alle expertise aan de kant leggen en blijven schermen met de autonomie van de lokale besturen.

Martine Fournier gaat nog even in op de opmerkingen van Marino Keulen over de technologie rond dodehoekongevallen. Ze merkt op dat er een Europese verplichting komt voor vrachtwagens. Voor autobussen geldt die ook, maar ze vraagt de minister of de technologie ook al versneld in de bussen kan worden geïnstalleerd.

7. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* wijst erop dat de kindnorm werd opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan, wat de facto betekent dat een kind zich veilig en autonoom moet kunnen verplaatsen.

Ze komt andermaal terug op de 25 aanbevelingen. Heel veel van wat ze daarin leest, zit ook vervat in het Verkeersveiligheidsplan, vindt ze. Ze is in elk geval blij met alle aanbevelingen of suggesties die worden gedaan.

Voor de MIA-proeftuinen in West-Vlaanderen en Limburg gaat het specifiek over de samenwerking en de korven rond de aannemersbedrijven, en een proactieve aanpak. De minister herhaalt nog eens dat ze dat zeker breed wil uitrollen. Daar heeft het departement al de opdracht toe gegeven.

De minister herhaalt andermaal dat ze niets tegen een snelheidsregime van 30 kilometer per uur heeft. Maar ze vindt het absurd dat zo iets ook in perifere gebieden vanuit Vlaanderen zou moeten worden opgelegd. Er is een afwegingskader gemaakt, waarbij men lokale besturen faciliteert en de tools geeft om een zone 30 in te kunnen voeren. Uit een bevraging bij lokale besturen blijkt dat men wel degelijk bezig is met een verkeersveiligheidsbeleid en met snelheidslimieten.

Ze gaat nog in op de opmerking van Martine Fournier over het invoeren van kwalitatieve in plaats van kwantitatieve maatregelen. Bij de verkeersveiligheidstafel doet men eerst een grote analyse van de cijfers van het afgelopen jaar. Daarna bestudeert de administratie in detail op provinciaal niveau in welke zones de fietsongevallen zich hebben voorgedaan. Al die gegevens worden dan gedistilleerd bij MOW en worden op de verkeersveiligheidstafel gebracht. Ze hoort daar alleen maar lof over. De lokale besturen kunnen zo heel specifiek zien waar er zich vooral ongevallen voordoen. Men is dus ook met die kwantificering bezig.

Ze bevestigt dat er voor 2025 voor nieuwe bussen en vrachtwagens extra maatregelen rond dodehoekongevallen worden opgelegd. Ze heeft vertrouwen in de technologie, en ze hoopt dat er nog meer nieuwe systemen kunnen komen in het kader van verkeersveiligheid.

8. Bijkomende antwoorden van Cathy Berx

Cathy Berx denkt niet dat de spoeddiensten en -artsen al de vraag gekregen hebben welk letsel iemand zou opgelopen hebben indien hij wel een helm had gedragen. Feit is wel dat de impact enorm is als men geen helm draagt. Ze overlegt geregeld met de ziekenhuizen en het lijkt haar niet slecht om die vraag daar ook te stellen.

Ze vindt de opmerking van de kindnorm cruciaal: veilig voor 8 tot 88. Ze vindt dat dat misschien nog sterker moet worden beklemtoond in het afwegingskader. Dat impliceert immers dat op de meeste plekken de snelheid omlaag moet, en dus met de invoering van 30 kilometer per uur als standaardlimiet in de bebouwde kom. Niemand stuurt een kind alleen op straat als auto's 50 kilometer per uur mogen rijden als er geen vrijliggende fiets- of voetpaden zijn. Dat lijkt de logische consequentie. Men moet die discussie blijven voeren. Ze ziet ook dat steeds meer lokale besturen de Coalitie van 30 onderschrijven en opteren voor 30 kilometer per uur als standaardlimiet, met uitzondering voor een beperkt aantal wegen.

9. Slotreplieken

Stijn Bex wijst erop dat men tijdens de studiereis in Scandinavië een model heeft gezien waarbij na verkeersongevallen slachtoffers worden aangemoedigd om te rapporteren waar het ongeval precies is gebeurd. Die data kunnen nuttig zijn om de situatie op het terrein te verbeteren. Dat zou men in Vlaanderen ook kunnen doen.

Hij vraagt de minister in welke mate de autonomie van een gemeente groter of kleiner is als een zone 30, dan wel een zone 50 de norm wordt, met uitzonderingen.

Marino Keulen denkt dat dat in theorie klopt, maar dat dat in de praktijk niet zo werkt. Maar hij wijst op de vele Vlaamse dorpskernen waar de wegen niet ingericht zijn voor een zone 30. Als een zone 30 ingesteld wordt, moet men ook kunnen handhaven.

Martine Fournier vindt dat schepenen en burgemeesters zelf de verantwoordelijkheid moeten nemen om een zone 30 in te voeren. Zij weten het beste wat er past in de gemeente. Ze volgt het standpunt van de minister.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN
Annick LAMBRECHT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
IMC	interministeriële conferentie
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
pv	proces-verbaal
SAVE	Samen actief voor veilig verkeer
TLV	Transport en Logistiek Vlaanderen
UHasselt	Universiteit Hasselt
VFV	Vlaams Forum Verkeersveiligheid
Vias	Vias institute
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
WODCA	WeekendOngevallen Door Controles Aanpakken