

## Vlaanderen haalt doelstellingen verkeersveiligheid niet

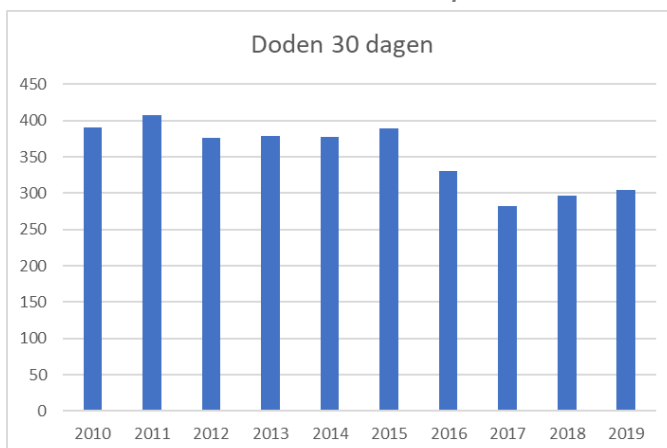
### MINISTER PEETERS: “BIJKOMENDE INSPANNINGEN NODIG OM OPNIEUW VOORUITGANG TE BOEKEN”

#### PERSBERICHT

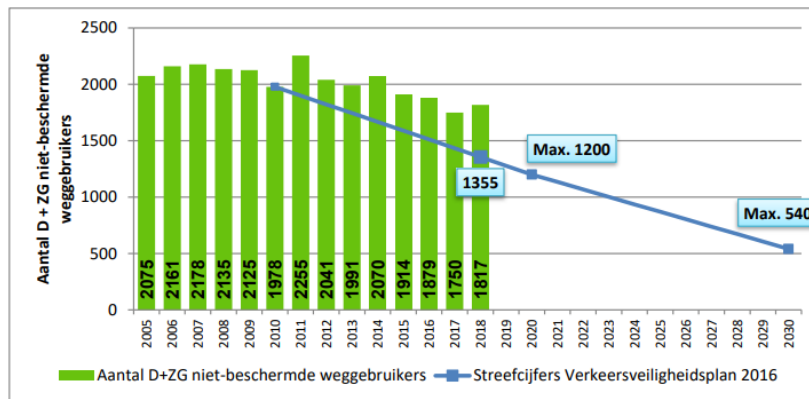
*Mechelen, 10 maart 2020 – Het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen is de voorbije decennia sterk gedaald, maar de laatste jaren treedt een stagnatie op. Met 304 verkeersdoden in 2019 is het duidelijk dat we de belangrijkste doelstelling voor 2020, namelijk het aantal verkeersdoden terugdringen tot maximum 200, niet zullen halen. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters benadrukt dat bijkomende inspanningen dringend nodig zijn om verdere vooruitgang te boeken. Dat verklaart de minister in het kader van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat vandaag in Turnhout plaatsvindt. Het congres is een initiatief van de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) in samenwerking met de Vlaamse overheid, gaststad Turnhout en de Provincie Antwerpen.*

In 2000, exact 20 jaar geleden dus, telde Vlaanderen nog 871 verkeersdoden. In 2019 was dat aantal gedaald tot 304, een afname met meer dan 60% (1). Dat is op zich een zeer positieve evolutie, maar er zijn ook een aantal belangrijke kanttekeningen te maken. Zo stagneert het dodental sinds 2017 en registreren we op basis van de eerste, voorlopige cijfers voor 2019 zelfs een stijging met 2% ten opzichte van het voorgaande jaar - een zorgwekkende evolutie. Bovendien nam het aantal slachtoffers de voorbije jaren vooral af onder auto-inzittenden, terwijl er bij voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders veel minder vooruitgang te bespeuren viel. Vooral het aantal slachtoffers onder fietsers – in 2018 nog goed voor 919 doden en zwaargewonden, of 32,4% van het totale aantal doden en zwaargewonden dat jaar - blijft zorgwekkend hoog (2).

#### ***Evolutie van het aantal verkeersdoden op basis van de Vlaamse Verkeersveiligheidsbarometer, 2010-2019***



Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) (Vlaams Gewest, 2005-2018)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters: *“Het is nog wachten op de definitieve ongevalstatistieken voor 2019, maar op basis van de eerste, voorlopige gegevens is nu al duidelijk dat dit voor iedereen een flinke wake-upcall moet zijn. De cijfers tonen aan dat de strijd voor minder verkeersslachtoffers nog lang niet gestreden is en meer dan ooit blijvende aandacht verdient. We zullen in Vlaanderen ons uiterste best moeten doen om het tij te keren en nieuwe vooruitgang te boeken. Elk slachtoffer is er immers één te veel”*, aldus minister Peeters. Om snel resultaten te boeken zet de minister onder meer in op het identificeren en uitvoeren van “quick wins” – eenvoudige, tijdelijke oplossingen om bijvoorbeeld bestaande fietspaden op te waarderen en de veiligheid op kritieke punten te verhogen in afwachting van een definitieve oplossing.

## Vision Zero

Op langere termijn, tegen 2050, is het de bedoeling om te komen tot een verkeerssysteem zonder dodelijke slachtoffers. Die “Vision Zero”-doelstelling is zowel in Vlaamse als Europese beleidsteksten verankerd, en wordt ook door de Verenigde Naties onderschreven. Matthew Baldwin, de Europese coördinator voor verkeersveiligheid, noemde Visio Zero op het congres de enige doelstelling die vanuit menselijk oogpunt te verantwoorden valt. *“Sterfgevallen en ernstig letsel zijn niét de onvermijdelijke prijs die we moeten betalen voor onze mobiliteit. Samen met de lidstaten, regio’s, lokale overheden en alle belanghebbenden moeten we alles in het werk stellen om het aantal doden en ernstig gewonden te verminderen, want hoewel de EU de veiligste wegen ter wereld heeft, kunnen en moeten we veel beter”* aldus Matthew Baldwin.

Tientallen experts en meer dan 400 congresgangers buigen zich vandaag over de vraag hoe we die doelstelling kunnen realiseren in Vlaanderen. Een systeem aanpak die anticipeert op menselijke fouten en risico’s uitschakelt bij de bron, verdient daarbij volgens internationale experts de voorkeur. Intelligente snelheidsbegrenzers – vanaf 2022 verplicht op alle nieuwe automodellen die in Europa worden verkocht – zijn daarvan een goed voorbeeld. Maar ook op lokaal vlak kan er heel wat gebeuren, bijvoorbeeld door een systematische inventarisatie en aanpak van alle risicopunten, en uitbreiding van de zones 30.

## Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs

Het congres sluit af met de uitreiking van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020. Die prijs is een onderscheiding voor concrete projecten die door hun vernieuwende aanpak en samenwerking wezenlijk bijdragen aan de verkeersveiligheid in een buurt, bedrijf, school, vereniging of gemeente. Uit een totaal van 17

inzendingen weerhield een vakjury drie projecten waaruit de congresgangers de uiteindelijke winnaar zullen kiezen:

- “Sammeke” de superflitspaal, sensibiliseren en handhaven in de zone 30 (Politie Gent)
- Gedragsonderzoek met 3D-cameratechnologie voor veilige fietssnelwegen (Provincie Antwerpen)
- CONACON: Management van zelfrijdende voertuigen voor meer verkeersveiligheid (Transport & Mobility Leuven)

De winnaar van de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs is rond 16.30 uur bekend.

- 
- (1) Voorlopig cijfer voor 2019 (Vlaamse Verkeersveiligheidsbarometer van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, op basis van data van de Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL)
  - (2) Een volledige analyse van de ongevallencijfers 2018 is beschikbaar in het [Jaarrapport Verkeersveiligheid](#) van de Vlaamse overheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)

### **Perscontacten**

Werner De Dobbeleer

Woordvoerder VSV

0477 20 62 28

[werner.dedobbeleer@vsv.be](mailto:werner.dedobbeleer@vsv.be)

Philip De Hollogne

Woordvoerder Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters

+32 477 773 820

[philip.dehollogne@vlaanderen.be](mailto:philip.dehollogne@vlaanderen.be)

### **Over de VSV**

De VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) streeft er naar om de verkeersveiligheid te verbeteren, de bereikbaarheid te vrijwaren, de toegankelijkheid te garanderen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de schade aan natuur en milieu veroorzaakt door het verkeer terug te dringen, door doelgroepgerichte levenslange educatie aan te bieden aan zowel verkeers- en mobiliteitsprofessionals als weggebruikers in het algemeen. We streven naar een ongevallenvrij systeem, zonder het mobiliteitsaspect uit het oog te verliezen.

### **Over het Beleidsdomein MOW**

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken vormt samen met twee intern verzelfstandigde agentschappen - het Agentschap Wegen en Verkeer en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Samen met de extern verzelfstandigde agentschappen De Lijn, De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal vormt dat Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken op zijn beurt het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

### **Over het Departement MOW**

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ondersteunt de bevoegde minister inhoudelijk bij de beleidsvoering, zowel voor mobiliteit en verkeersveiligheid als voor investering, beheer en exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur.

VSV, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen - 015 44 65 50 - [info@vsv.be](mailto:info@vsv.be) - [www.vsv.be](http://www.vsv.be)

---

- Einde persbericht -