



Goeiemorgen

Pascal Kerkhove,
directeur redactie De Zondag

Belofd (1), deze zondagse mijmering gaat niet over mondkmaskers. Ik heb het een beetje gehad met het onophoudelijke gezaag, geklaag, geschrijf, groep en getier over dat stukje stof. Rest die ene vraag: waarom zijn al die mensen toch zo graag boos? Het opgezette pingpong tussen virologen, journalisten, politici, analisten en andere opiniemakers verdient geen schoonheidsprijs. Vaak claimen ze het algemeen belang, in realiteit bedienen ze vooral zichzelf. Waar is het vloeiende samenspel tussen politici en virologen gebleven? Ieder zijn plaats, ieder zijn rol, ieder zijn aandeel, samen voor het grotere doel en met gedeelde waardering. "Blijf in uw kot", roept Maggie De Block niet langer tegen de bevolking, maar tegen de adviserende wetenschappers. Op hun beurt rollen die net niet vechtend over straat, enkel nog overtuigd van het eigen grote gelijk. Conclusie van de week? Het gat in de markt ligt voor het grijpen: een pilletje tegen te grote ego's. Of zouden mondkmaskers helpen?

Midden die tsunami van geveinsde boosheid waren daar plots die mooie en milde woorden van Laurence Van Bree en Songul Koç: "Hij is nog jong en verdient een tweede kans." Hij, dat is Hans Van Themsche, veertien jaar geleden de doorgedraaide jongen van 18 die het leven van beide vrouwen verwoestte. Songul Koç overleefde ternauwernood een kogel in de rug, Laurence Van Bree zag haar dochtertje Luna koelbloedig vermoord. Twee vrouwen, fysiek en mentaal getekend voor het leven, gunnen de aanstoker van dat leed sneller een tweede leven buiten de gevangenis dan de strafuitvoeringsrechtbank. Zonder enige twijfel nu al hét gebaar van het jaar en goed voor een of andere Nobelprijs. Geen van beide vrouwen kijkt uit naar dat soort eerbetoon. Ook zij willen verder met hun tweede leven, zo laten ze weten. En hoe niemand beter wordt van een leven vol haat.

“Als het logisch lijkt om iemand te haten, hoe leer je dan om dat niet te doen?”

En of dat binnen komt. Mij maakt het even stil als nederig. Ik wil beide vrouwen danken, hen omarmen mocht het mogen of kunnen. Zelden hadden zachte woorden meer kracht, zelden zag ik zoveel gekwetste schoonheid, nooit voorheen voelde ik zoveel bewondering voor mensen die ik niet ken. Zou ik dat kunnen? Geen idee. Zou ik dat willen kunnen? Heel graag. Hoe diep in jezelf moet je wroeten om die deur te openen? Haat geeft geen langdurige energie, integendeel. Veel meer dan de persoon die je haat, ben je zelf het slachtoffer van dat bijtende gevoel. Niet de ander, maar jij gaat langzaam kapot. Het kost wellicht weinig moeite om die theorie te erkennen, des te meer moed en volharding vergt het om in het echt die strijd met jezelf aan te gaan. Hoeveel foute prikkels moet je negeren, hoeveel muren moet je slopen, hoeveel hordes moet je nemen, hoeveel tegenstand moet je overwinnen? Als het logisch is om iemand te haten, hoe leer je om dat niet te doen? Lessen in leven. Meer dan wie ook verdienen Laurence Van Bree en Songul Koç de rust en sereniteit die ze wensen. Helemaal anders is dat voor hun woorden en gedachten, die worden best niet vergeten. Die worden best nooit vergeten.

Belofd (2), als ik straks mijn zondagse boodschappen doe, draag ik een mondkmasker. Niemand hoeft mij daartoe te verplichten. Mag ik het gewoon een kwestie van gezond verstand noemen?

Maak er een fijne zondag van.
Reageren? Pascal.kerkhove@roularta.be

Weer meer

BRUSSEL ■ Het aantal verkeersdoden in ons land is helaas weer gestegen, van 604 in 2018 naar 646 in 2019. Op Vlaams niveau krom het aantal dodelijke verkeersslachtoffers van 310 tot 315. Vorig jaar werden ook bijna 6% meer verkeersinbreuken genoteerd dan in 2018.

DOOR HANNES HOSTEN

Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Lydia Peeters gaf ons een eerste inzicht in de cijfers van het aantal vastgestelde verkeersinbreuken in 2019. Het is een weinig opbeurende primeur. Het totaal aantal inbreuken in het Vlaams Gewest krom met 5,6 procent, van 3.470.373 in 2018 tot 3.665.990. Ook het aantal snelheidsovertredingen nam toe in Vlaanderen: van 2.652.113 in 2018 naar 2.816.651 in 2019 of 6,2 procent meer.

OOK IN VLAANDEREN MEER DODEN

In 2019 waren er in België 37.699 verkeersongevallen met in totaal 47.793 slachtoffers, waaronder 43.547 lichtgewonden, 3.600 zwaargewonden en 646 personen die om het leven kwamen binnen de 30 dagen na het ongeval. Dit blijkt uit de laatste cijfers over de verkeersongevallen die Statbel, het Belgische statistiekbureau, publiceert. Tegenover 2018 betekent dat een lichte daling van het aantal gewonden, maar het aantal doden steeg wel met 7 procent. Er was een gevoelige toename van het aantal mensen dat ter plaatse stierf, van 437 in 2018 naar 483 in 2019 (+10,5 procent).

MEER VOETGANGERS EN FIETSERS GESTORVEN

De meeste dodelijke slachtoffers binnen de 30 dagen waren automobilisten (309), gevolgd door fietsers (95), voetgangers (92) en motorrijders (84). Bij de autobestuurders was er een daling van het aantal doden met 12,4 procent, maar 24,3 procent meer voetgangers en 6,7 procent meer fietsers overleefden niet. In Henegouwen vielen de meeste verkeersdoden: 115. Daarna volgen Antwerpen (78), Luik (77), Oost-Vlaanderen (70), Limburg (58), West-Vlaanderen (57), Vlaams-Brabant (52), Namen (50), Luxemburg (49), Waals-Brabant en het Brussels Gewest (elk 20).



► Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD). (foto Belga)

Verkeersrapport België 2019

- **37.699 verkeersongevallen**
- **646 doden, waarvan 315 in Vlaanderen**
- **3.600 zwaargewonden**
- **43.547 lichtgewonden**

(bron: Statbel)

Veel centen voor verkeersveiligheid

De Vlaamse regering heeft budget om de verkeersveiligheid aan te pakken, verzekert minister Peeters. Een greep uit de centen die voor 2020 zijn voorzien:

- 124 miljoen euro voor diverse kleine en grote **ingrepen in de verkeersinfrastructuur**, waarvan 30 miljoen euro voor een 20-tal zwarte punten.
- 14 miljoen euro voor **trajectcontroles**. Er zijn er nu 76 operationeel. 81 trajectcontroles zijn technisch klaar en komen in dienst als de centrale federale databank operationeel wordt. Nog eens 66 trajectcontroles zijn in uitvoering en 79 in voorbereiding. Dat maakt 302 in totaal.

• De investeringen in **fietsinfrastructuur** worden opgetrokken van 145 miljoen euro in 2019 naar 180 miljoen euro in 2020.

• 5 miljoen euro per jaar voor **slimmere verkeerslichten** (zo weinig mogelijk conflicten, in het bijzonder voor zwakke weggebruikers). Al 350 kruispunten gedaan, nu 125 per jaar.

• **Veilige schoolomgevingen**: in 2020 is al bijna 2,4 miljoen euro toegekend aan iets meer dan 100 gemeenten. Vlaanderen betaalt daarmee 50 procent van de kosten, de gemeente legt er de andere 50 procent bovenop.

HET WEER OP ZONDAG



MAX 21°
MIN 12°

☀️ 10
☔️ 10%
🌪️ 26 km/h

WEERPRAATJE

Vandaag is het grijs tijdens de ochtend en hier en daar valt er wat regen of een licht buitje. Pas na de middag wordt het droger en geleidelijk breekt het wolkendek ook open vanuit het westen. Uiteindelijk wordt het licht bewolkt in het hele land. De temperaturen klimmen tot maximaal 22 graden bij een matige, tot vrij krachtige, zuidwestenwind. Volgende week komt een westelijke circulatie op gang waardoor gematigde en vochtige zeelucht wordt aangevoerd. Er wordt geregeld wat regen of een bui verwacht en de temperaturen liggen enkele graden onder het langjarige gemiddelde.

28 JUNI 2020



HET WEER DEZE WEEK

MA	DI	WO	DO	VR	ZA
29/6	30/6	1/7	2/7	3/7	4/7
☁️	☁️	☁️	☁️	☁️	☁️
MAX 19° MIN 12°	MAX 19° MIN 15°	MAX 22° MIN 14°	MAX 21° MIN 13°	MAX 21° MIN 14°	MAX 22° MIN 14°
☀️ 7 ☔️ 20%	☀️ 3 ☔️ 70%	☀️ 3 ☔️ 70%	☀️ 4 ☔️ 70%	☀️ 4 ☔️ 50%	☀️ 5 ☔️ 50%

Reisfamilie Carlier • 1609

Wij zorgen altijd voor mooi weer! Ontdek al onze superaanbiedingen op:
deblauwevogel.be

www.wetterkontor.be

doden op onze wegen



De mama van Nikita Everaert die in 2018 verongelukke, getuigde op het kabinet van minister Lydia Peeters. (foto Belga)

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT LYDIA PEETERS WIL RADICALE TRENDBREUK IN AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

“Het moet helemaal anders”

BRUSSEL • Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters (Open VLD) heeft er genoeg van. “Het alsmat stijgend aantal doden in het verkeer dwingt ons tot een radicale trendbreuk. Achter die cijfers zitten mensen. Onze aanpak moet ambitieuzer en innovatiever. Zwarte punten moeten zo snel mogelijk worden aangepakt. We moeten snelheid maken, maar uiteraard niet op de weg zelf.”

DOOR HANNES HOSTEN

De pas bekendgemaakte cijfers van het aantal verkeersdoden en -inbreuken stemmen Lydia Peeters helemaal niet tevreden. “Het is vijf over twaalf”, vindt ze. “Iedereen heeft de mond vol over verkeersveiligheid, maar het mogen geen holle woorden blijven. Achter al die cijfers zitten mensen, en onnoemelijk veel menselijk leed. Zij hebben allemaal ouders, kinderen, geliefden, broers en zussen, vrienden.”

Enkelen zijn op uw kabinet geweest. Hoe was dat?

De mama van Nikita Everaert is hier komen vertellen. Dat was echt kerpeneel. Nikita stierf op haar 16de op een kruispunt in Oostakker. Ze was met haar fiets onderweg naar school toen ze door een vrachtwagen werd aangereden. Het proces moest op 18 maart starten, maar is uitgesteld door corona. Toen de mama het hier vertelde, zaten we met de tranen in de

ogen en de rillingen op het lijf. Ook Joeri Verbeeck is hier geweest. Hij was net geen 18 toen hij in 2015 werd meegesleurd door een vrachtwagen op het kruispunt van de Brugsesteenweg met de R8 in Kuurne. Hij verloor zijn linkerarm en de linkerkant van zijn gezicht raakte zwaar vermist. Maar hij kan het nog navertellen.

En zijn boodschap was duidelijk.

Joeri is een vechter, die wil dat er iets gedaan wordt tegen de dodehoekongevallen. Volgens een Europese richtlijn moet het aantal verkeersdoden tegen 2030 met 50 procent verminderen en tegen 2050 zakken tot nul. Vlaanderen stelde een daling van 30 procent tegen 2030 voorop. Maar aan dit tempo raken we er niet. We werken aan een nieuw verkeersveiligheidsplan tegen 2021. Dat moet veel ambitieuzer en innovatiever dan nu. Nu is er te veel versnippering. Ik wil alle betrokkenen samen brengen om vooruit te gaan. Ik wil een goed geoliede machine, die van hieruit wordt aangestuurd.

Hoe staat het met de aanpak van de zwarte punten?

In 2002 werd een lijst met 800 zwarte punten opgesteld. 10 procent van de gevaarlijke punten op die lijst zijn nog altijd niet aangepakt. Voor enkele is dat ook niet meer de bedoeling omdat de visie veranderd is, maar 34 zwarte punten van toen wachten nog altijd op uitvoering. Daarbij is ook het kruispunt waar Nikita in 2018 verongelukte. Kort na het ongeval is dat kruispunt dan wel provisorio heringericht en ik hoop dat deze zomer de eigenlijke renovatie start.

Dat duurt toch veel te lang?

Natuurlijk. Hetzelfde met het kruispunt waar Joeri in 2015 zijn dodehoekongeval had. Daar gebeurden tussen 2010 en 2015 al 100 ongevallen. Tot 2019 kwamen er nog eens 100 ongevallen bij. In 2018 is er een dame verongelukt en in 2019 werd eindelijk ingegrepen. Maar we moeten toch niet wachten op een dodelijk ongeval alvorens iets te doen? Grote herinrichtingen hebben hun tijd nodig, maar we moeten veel meer inzetten op *quick wins*. Goedkopere ingrepen kunnen al een verschil maken: wegmarkeringen, aanpassingen aan de verkeerslichten, desnoods van die lelijke biggenruggen (*verhoogde straatstenen die voor een afscheiding zorgen, red.*), ...

Wat met de nieuwe lijst van zwarte punten?

Sinds 2019 bestaat een nieuwe lijst.

“34 zwarte kruispunten uit 2002 zijn nog steeds niet aangepakt.”

Daar stonden aanvankelijk 193 gevaarlijke verkeerspunten op. Dat wordt berekend met een puntensysteem. Ik heb gevraagd de wegingsfactor met 1,7 te verhogen als er ongevallen met zwakke weggebruikers zijn gebeurd. Dat werd mij afgeraden, want zo zou het aantal zwarte punten te veel verhogen. Een cynische redenering! En inderdaad, we stegen van 193 naar 314. Maar ik wil dat die echt aangepakt worden.

Ook de sensibilisering moet anders, vindt u.

Vandaag is er te weinig flexibiliteit. Aan de werken op de E17 ter hoogte van Gentbrugge gebeurden in 50 dagen tijd 35 ongevallen. Dat heeft met onoplettendheid en onaangepaste snelheid te maken. Aan signalisatie ontbrak het niet, het zag er daar uit als een kerstboom. Dan moet je kunnen sensibiliseren. Zet daar vijf borden na elkaar met *Danger!* en *Attention!* op. Maar dat kon niet, want het budget voor campagnes was op. Ook dat moet dus veel flexibeler en minder versnipperd.

Voldoet de rijopleiding vandaag?

De rij scholen zijn vastgeroest in het bestaande stramien. En er is een groot tekort aan rijlesgevers. Hun beroep moet aantrekkelijker. De huidige cursus voor rijopleiders dateert nog van voor de cruise control en de automatische remsystemen. Bovendien kan je maar vier keer per jaar examen afleggen om rijleraar te worden. In die tijd hebben veel mogelijke rijleraren al een andere job gevonden.

Hoe staat het met het terugkommoment voor mensen die iemand begeleidde die leert autorijden?

Dat is een vormingsmoment van drie uur, te volgen aan de rij school, om begeleiders van kandidaat-bestuurders beter voor te bereiden om hun zoon, dochter... te leren autorijden. Maar dat initiatief is geschorst door de Raad van State omdat alles wat met de rijopleiding te maken heeft, federale materie is. Er zijn nu verschillende denkspites om dat vormingsmoment toch mogelijk te maken.

Ook u wordt gekortwieked door de ongewikkelde structuren van dit land.

Op dat punt wel, ja. Ook aanpassingen aan de wegcode zijn vaak problematisch. Je moet telkens onderzoeken wie voor wat bevoegd is. Maar dat de handhaving door politie en gerecht vooral federaal zit, daar heb ik geen probleem mee. Wij kunnen wel zelf voor meer camera's zorgen.