



Vlaams
Parlement

stuk **2138** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 3 juli 2013 (2012-2013)

Gedachtewisseling

over de verkeersveiligheidsbarometer voor het jaar 2012
van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Marino Keulen en Steve D'Hulster

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

I. Uiteenzetting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1. Inleiding	4
2. Inhoudelijke toelichting – focus op de cijfers voor Vlaanderen	5
2.1. Algemene cijfers en categorieën	5
2.1.1. Geregistreerde letselongevallen.....	5
2.1.2. Geregistreerde doden ter plaatse	5
2.1.3. Geregistreerde gewonden	5
2.1.4. Tussentijdse conclusie.....	6
2.2. Ruimtelijke analyse.....	6
2.2.1. Geregistreerde doden ter plaatse over de vijf Vlaamse provincies	6
2.2.2. Geregistreerde letselongevallen en gewonden over de vijf Vlaamse provincies	6
2.2.3. Tussentijdse conclusie.....	6
2.3. Temporele analyse	7
2.3.1. Algemeen	7
2.3.2. Weekendnachten – jonge autobestuurders.....	7
2.4. De voetgangers	8
2.5. De fietsers.....	8
2.6. De motorrijders	9
2.7. De lichte vrachtwagens en de grote vrachtwagens	9
2.7.1. De lichte vrachtwagens (bestelwagens)	9
2.7.2. De grote vrachtwagens	10
2.8. Algemene conclusie	10
II. Bespreking	10
1. Vragen van de leden	10
2. Antwoorden van minister Crevits.....	13
Gebruikte afkortingen	16
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 13 juni 2013 een gedachte-wisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer voor het jaar 2012 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

De PowerPointpresentatie van minister Crevits is op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen. Ook de verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV is daar terug te vinden.

I. UITEENZETTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1. Inleiding

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, verklaart dat de verkeersveiligheidsbarometer 2012 werd opgesteld door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en werd bekendgemaakt op 16 mei 2012 tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid.

In de statistieken werden opgenomen:

- het aantal geregistreerde doden ter plaatse;
- het aantal geregistreerde gewonden ten gevolge van een letselongeval.

De ‘doden dertig dagen’ zijn de mensen die binnen dertig dagen na een ongeval overlijden. Die zijn nog niet opgenomen in de cijfers. Alle vergelijkingen van de voorgaande jaren worden gemaakt op basis van de voorlopige cijfers. De data worden door de politieparketten geregistreerd en zijn terug te vinden in de officiële definitieve ongevallencijfers 2012, die later worden bekendgemaakt. De cijfers hebben betrekking op het volledige kalenderjaar 2012. De barometer is een instrument dat is uitgegeven door het federale niveau. Er worden landelijke Belgische totalen in weergegeven maar er worden ook analyses per gewest of vergelijkingen tussen de drie gewesten gemaakt. Soms wordt België ook vergeleken met andere Europese lidstaten.

De minister verduidelijkt dat haar focus op de gewestelijke Vlaamse analyse ligt. Het is de eerste maal dat er zo goed met het BIVV werd samengewerkt. Voorheen moest men wachten op de Vlaamse gewestelijke cijfers. Nu worden die gelijktijdig met de Belgische bekendgemaakt.

De huidige verkeersveiligheidsbarometer geeft een jaaroverzicht van het aantal doden ter plaatse en het aantal gewonden ten gevolge van een letselongeval. Deze cijfers zijn gebaseerd op de processen-verbaal van de lokale politiezones en de federale wegpolitie. De verkeersveiligheidsbarometer is gebaseerd op de vergelijking van twee voortschrijdende jaartotalen. Het is dus een vergelijking van december 2012 met december 2011. Deze gepubliceerde cijfers zijn nog niet definitief. Ze worden definitief na ongeveer 4 à 6 maanden.

De minister verwijst verder op het probleem van de onderregistratie. Een aantal letselongevallen en bepaalde slachtoffers worden niet in de ongevallenstatistieken opgenomen, bijvoorbeeld omdat de politiediensten niet opgeroepen werden en het ongeval niet hebben kunnen vaststellen of omdat de verkeersslachtoffers het ongeval niet aangaven. Dit is geen typisch Belgisch fenomeen. Alle landen met ongevallenstatistieken krijgen hiermee te maken. Het zijn vooral de lichtgewonde slachtoffers die onvoldoende geregistreerd worden.

Specifiek voor deze editie van de verkeersveiligheidsbarometer wordt er uitzonderlijk geen onderscheid gemaakt tussen het aantal zwaargewonden en lichtgewonden. Bij de ingebruikname van een nieuw registratiesysteem door de federale wegpolitie stelde men een

abnormale ontwikkeling in het aantal geregistreerde zwaargewonden vast. Daarom heeft men eenmalig besloten de cijfers niet uit te splitsen.

2. Inhoudelijke toelichting – focus op de cijfers voor Vlaanderen

2.1. Algemene cijfers en categorieën

2.1.1. Geregistreerde letselongevallen

België en Vlaanderen zijn in 2012 verkeersveiliger geworden. Er zijn minder letselongevallen, doden en gewonden dan in 2011. Dit is goed nieuws maar het moet in de toekomst nog beter.

In Vlaanderen is het aantal geregistreerde letselongevallen in 2012 ten opzichte van 2011 gedaald met 8,2%. Er gebeurden bijna 2500 letselongevallen minder in 2012 tegenover 2011. Dit is een daling van 2496 letselongevallen. In totaal gebeurden er in Vlaanderen 28.005 letselongevallen in 2012. In 2011 waren er dat nog 30.501. Positief is dat de daling van het aantal letselongevallen zich zo goed als heel het jaar door in 2012 heeft voortgezet. Het aantal geregistreerde letselongevallen ligt in Vlaanderen nog wel dubbel zo hoog als in Wallonië: 28.005 ten opzichte van 12.202 letselongevallen.

2.1.2. Geregistreerde doden ter plaatse

Het aantal mensen dat ter plaatse overleed bij een verkeersongeval in Vlaanderen daalde met 63 personen van 385 doden ter plaatse in 2011 naar 322 in 2012. Dat is een daling met 16,4%. Voor heel het land gaat het om een daling van 775 in 2011 naar 672 doden ter plaatse in 2012, ofwel 13,3%.

Vlaanderen zorgt voor de sterkste daling van het aantal doden ter plaatse, namelijk 16,4%. In het Waalse Gewest is de daling iets minder uitgesproken en bedraagt deze 14,5%.

Deze daling in Vlaanderen is bijna continu, met een tijdelijke stijging en heropflakking van het aantal doden ter plaatse in april 2012 en in augustus 2012.

Opvallend is dat in Vlaanderen (322) en Wallonië (319) bijna evenveel doden ter plaatse vielen, terwijl het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaanderen dubbel zo hoog ligt dan in Wallonië. Verkeersongevallen met letselschade in Wallonië leiden veel vaker tot het overlijden van een weggebruiker dan in Vlaanderen.

De daling van het aantal geregistreerde doden ter plaatse in Vlaanderen is positief. Dit is op voorwaarde dat in de definitieve cijfers het totale aantal doden binnen de 30 dagen eveneens afneemt of ten minste constant blijft tegenover vorige jaren.

2.1.3. Geregistreerde gewonden

Zoals gesteld wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de geregistreerde zwaargewonden en lichtgewonden. In Vlaanderen daalde het aantal geregistreerde gewonden met 9,2%. Er vielen in 2012 in Vlaanderen 3602 minder gewonden dan in 2011. In 2011 was er nog een stijging met 6,0% voor de zwaargewonden en 4,6% voor de lichtgewonden tegenover 2010.

In 2012 vielen er in Vlaanderen 35.435 gewonden, in 2011 waren dat er nog 39.037. Dit is een daling met 8,5%. Vlaanderen zorgt voor de grootste daling van het aantal geregistreerde gewonden, zowel in absolute cijfers als procentueel tegenover de andere twee gewesten.

2.1.4. Tussentijdse conclusie

Een eerste conclusie is dat zowel het aantal letselongevallen, het aantal doden ter plaatse als het aantal gewonden in Vlaanderen in 2012 is gedaald tegenover 2011.

Dit heeft tot gevolg dat de totaalernst van de ongevallen, dit is het totaal aantal doden per 1000 letselongevallen, in Vlaanderen in 2012 ten opzichte van 2011 gedaald is met 8,7%. Deze daling is bijna over heel 2012 aanwezig.

2.2. Ruimtelijke analyse

2.2.1. Geregistreerde doden ter plaatse over de vijf Vlaamse provincies

Bij de spreiding over de provincies zien drie provincies het aantal dodelijke slachtoffers dalen. In West-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg zijn er minder verkeersdoden ter plaatse gevallen. Vooral West-Vlaanderen en Antwerpen kennen een flinke daling van meer dan 30%. In de provincie West-Vlaanderen is er een daling met 37,8% minder doden ter plaatse in 2012 ten opzichte van 2011. In absolute cijfers zijn dat 61 doden ter plaatse in plaats van 98, met andere woorden 37 doden minder ter plaatse. In de provincie Antwerpen zijn er 34,6% minder doden ter plaatse in 2012 ten aanzien van 2011. Dit zijn 68 doden ter plaatse in plaats van 104 doden ter plaatse, met andere woorden 36 doden minder ter plaatse. Voor Limburg bedraagt de daling 13,6% in 2012. Dit zijn 57 doden ter plaatse in plaats van 66. Dit is een daling van 9 doden ter plaatse. De twee resterende provincies, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, doen het in 2012 minder goed. Oost-Vlaanderen kent een lichte stijging, Vlaams-Brabant een opvallend sterke stijging.

Tegen de landelijke/gewestelijke dalende trend in kent de provincie Oost-Vlaanderen in 2012 een stijging van het aantal doden ter plaatse met 3,6%. Voor de provincie Vlaams-Brabant gaat het om een plotse forse stijging met 47,1%.

2.2.2. Geregistreerde letselongevallen en gewonden over de vijf Vlaamse provincies

Voor de overige indicatoren, zowel wat het aantal geregistreerde letselongevallen als het aantal geregistreerde gewonden betreft, werden voor de vijf Vlaamse provincies minder letselongevallen en minder gewonden geregistreerd. Daar is de trend wel hetzelfde. De daling van het aantal geregistreerde ongevallen is het meest uitgesproken in de provincie Limburg en het minst in de provincie Vlaams-Brabant. Wat het aantal geregistreerde gewonden betreft, is er in elke provincie een daling van het aantal gewonden. Ook hier is de daling van het aantal geregistreerde gewonden het meest uitgesproken in de provincie Limburg en het minst in de provincie Vlaams-Brabant.

2.2.3. Tussentijdse conclusie

Men kan daaruit concluderen dat de totaalernst van de ongevallen in de provincie Vlaams-Brabant met 50% is toegenomen, terwijl deze in West-Vlaanderen met 34,0% en in Antwerpen met 27,4% is afgenomen.

Vooral in de provincie Vlaams-Brabant is er een plotse kentering van de dalende trend van het aantal verkeersdoden. De stijging is er frappant, er vielen 16 doden meer in 2012. 50 doden ter plaatse in 2012 ten opzichte van 34 doden ter plaatse in 2011. Traditioneel is Vlaams-Brabant de provincie met het minst aantal doden ter plaatse. Een eerste, bijkomende beperkte analyse door het BIVV leert dat er vooral een stijging van het aantal doden op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen werd geregistreerd met 13 doden en dat in het bijzonder in vrachtwagenongevallen, +7 doden. Een stijging die zich vooral in de laatste zes maanden van 2012 voordoet. Er is bijkomend onderzoek en analyse nodig. De opdracht werd al aan haar diensten gegeven. Ook de federale wegpolicie en het BIVV werden ingeschakeld voor een grondiger analyse van de meest recente cijfers.

Een eerste verdere analyse door de federale wegpolitie leert dat de toename van het aantal verkeersdoden zich vooral in het arrondissement Halle-Vilvoorde situeert. Er is een toename met bijna 60%, van 19 naar 30 doden ter plaatse in 2012. Er is een duidelijke link met de verkeerssituatie op de Brusselse ring en de directe omgeving. Op de Brusselse ring is het aantal doden ter plaatse meer dan verdubbeld in 2012 van 3 naar 7. Op de aansluitende autosnelwegen is de stijging van het aantal doden ook sterk van 4 naar 12 doden. Ook uit het verkeersindicatorenrapport 2012 blijkt dat er op de Brusselse ring bijna 1000 incidenten zijn geregistreerd in 2012. Dat was ook een record. Het betreft geen ongevallen maar incidenten die files veroorzaken. Beide cijfers doen de minister concluderen dat de ring moet worden aangepakt.

2.3. *Temporele analyse*

2.3.1. *Algemeen*

Bij de spreiding van de ongevallen in de tijd valt er een daling waar te nemen van het aantal doden ter plaatse, ongeacht het onderscheid week/weekend en dag/nacht, ongeacht de periode van de week. Maar vooral tijdens de weekendnachten is er een sterke daling van het aantal doden ter plaatse waar te nemen. Een daling van 29,3% voor Vlaanderen, van 58 doden ter plaatse naar 41. Deze daling van bijna 30% is gelijkaardig als de landelijke daling. Het gaat om een permanente daling, met slechts een lichte stijging van het aantal doden ter plaatse tijdens weekendnachten in de maand juni 2012.

Ook tijdens de weeknachten is de daling van het aantal doden ter plaatse in Vlaanderen met 33,3% heel sterk. Zelfs nog beter, procentueel gezien, dan de daling tijdens de weekendnachten in Vlaanderen met 29,3%. In 2012 vielen er in Vlaanderen tijdens weeknachten 32 doden ter plaatse en tijdens weekendnachten 41 doden ter plaatse. Daaruit valt af te leiden dat het totale aantal doden ter plaatse tijdens weekendnachten nog steeds een kwart hoger blijft liggen dan het totale aantal doden ter plaatse tijdens weeknachten. De weekendnachten blijven dus erg dodelijk in Vlaanderen.

Tijdens weekdays in 2012 werden er in Vlaanderen 30 personen minder ter plaatse gedood in het verkeer dan ten opzichte van 2011. 180 doden in 2012 tegenover 210 doden in 2011. Dat is een daling met 14,3%. Tijdens weekenddagen in Vlaanderen werd er echter een status quo vastgesteld. Er vielen evenveel doden ter plaatse tijdens de weekenddagen in 2012 als in 2011.

Parallel met de evolutie van het aantal doden ter plaatse neemt ook het aantal geregistreerde gewonden en letselongevallen tijdens weekendnachten in Vlaanderen in 2012 af, weliswaar iets minder spectaculair, namelijk 10,3% en 8,6%.

Dit alles heeft tot gevolg dat de totaalernst van de ongevallen tijdens weekendnachten gedaald is met 22,6% en tijdens weeknachten met 32,8% in 2012. De nachten, zowel in de week als tijdens het weekend, zijn in Vlaanderen dus minder dodelijk geworden.

Het BIVV stelt als mogelijke verklaring dat deze daling waarschijnlijk mee te danken is aan de bijzondere aandacht die aan weekendnachten geschonken werd in sensibiliseringscampagnes en gerichte politiecontroles. Dit betekent dat efficiënte handhaving belangrijk is.

2.3.2. *Weekendnachten – jonge autobestuurders*

Een belangrijke doelgroep is die van de jonge autobestuurders tijdens de weekendnachten. Dit gaat over ongevallen waar ten minste één automobilist jonger dan 24 jaar bij betrokken is. Voor alle indicatoren is er in deze categorie een sterke daling te zien. Van 15,3% minder geregistreerde ongevallen, 15,0% minder geregistreerde gewonden en 42,1% min-

der geregistreerde doden ter plaatse. Het aantal daalde concreet van 19 doden ter plaatse in 2011 naar 11 doden ter plaatse in 2012. Dit heeft tot gevolg dat de totaalernst van dit soort ongevallen, waar ten minste één automobilist jonger dan 24 jaar bij betrokken is, met bijna een derde afnam. De daling van het aantal doden ter plaatse bij dit soort ongevallen blijkt een bijna permanente daling te zijn, uitgezonderd de maanden februari-maart 2012 en september-oktober 2012.

2.4. De voetgangers

De daling van het aantal geregistreerde letselongevallen en gewonden onder voetgangers is eerder beperkt. Er is een daling met 3,3% voor de letselongevallen en 3,7% bij het aantal gewonde voetgangers. Dat blijft dus eerder stabiel. Het gaat nog steeds om 2284 letselongevallen met voetgangers waarbij er bijna 2200 voetgangers gewond raakten in 2012 in Vlaanderen. Dat zijn meer dan 40 gewonde voetgangers per week. Het aantal in het verkeer ter plaatse gedode voetgangers evolueerde een klein beetje gunstiger in 2012. Er werden 6 voetgangers ter plaatse minder gedood in 2012 dan in 2011. Dit is een daling van meer dan 10%.

Als tussentijdse conclusie kan men stellen dat voetgangers nog steeds zwakke weggebruikers zijn. De huidige ongevallencijfers duiden op een status quo. Bijna elke week sterft er een voetganger ter plaatse, 43 doden ter plaatse onder de voetgangers in Vlaanderen in 2012.

Het aantal ter plaatse gedode voetgangers kent bovendien een zeer wisselend verloop gedurende het jaar 2012. Soms zijn er dalende maanden, dan weer stijgende maanden. Er is vooral stijging in de maanden april, juni, augustus, oktober, november en december 2012. Op landelijk niveau blijft het aantal ter plaatse gedode voetgangers al jaren hangen op 80 à 100 doden ter plaatse.

Dit blijft een belangrijk aandachtspunt. De opdracht werd gegeven om een diepteonderzoek te doen naar de oorzaken van voetgangersongevallen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde werkt aan het Grote Voetgangersexamen dat vanaf het volgende schooljaar zal worden georganiseerd.

2.5. De fietsers

Bij de fietsers is het beeld met betrekking tot de verkeersveiligheid in 2012 minder eenduidig. De ter plaatse in het verkeer dodelijk verongelukte fietsers volgen de sterk dalende trend niet. In 2012 waren er 18,2% meer dodelijke fietsslachtoffers dan in 2011 te betreuren. Dit zijn er 8 meer in 2012 dan in 2011. In Vlaanderen vielen er 52 dodelijke fietsslachtoffers in 2012. Dit is 1 dode fietser per week.

Merkwaardig is dat er wel iets minder ongevallen met fietsers gebeurden, -5,8% en dat er ook iets minder fietsers in het verkeer gewond werden, -7,3% in 2012. In absolute cijfers uitgedrukt, gaat het nog steeds om 7334 letselongevallen met fietsers. Het is echter mogelijk dat een aantal ongevallen niet in de statistieken is opgenomen. 2011 was globaal gezien een goed jaar voor fietsers maar slecht voor de algemene verkeersveiligheid. 2012 lijkt het omgekeerde resultaat te geven. De cijfers voor fietsers variëren enorm. Het is te vroeg om conclusies te trekken. In het buitenland, Nederland en Duitsland, is er hetzelfde fenomeen. Ofwel een status quo of een stijging van het aantal fietsdoden in het verkeer. Een mogelijke verklaring is de vergrijzing van de bevolking en het gebruik van de elektrische fiets. Er wordt meer gefietst, zeker recreatief in het weekend ... Het is echter nog te vroeg hier concrete oorzaken op te kleven. Er moet grondiger onderzoek gebeuren.

2.6. De motorrijders

In tegenstelling tot de fietsers is de ongevallentrend bij de motorrijders in 2012 tegenover 2011 veel gunstiger. Van alle types weggebruikers scoren de motorrijders voor 2012 het best. Er vielen helaas nog 38 dodelijke slachtoffers onder de motorrijders te betreuren in 2012, tegenover 63 gedode motorrijders in 2011. Dit zijn 25 mensenlevens gespaard in 2012. Er gebeurde in Vlaanderen in 2012 tegenover 2011 bijna een vijfde minder ongevallen met motorrijders, -19,0%. Het aantal ter plaatse gedode motorrijders is bijna gehalveerd met 39,7%. Deze cijfers staan in schril contrast met de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer 2011.

De vraag rijst of dit een continue daling is. Opmerkelijk is dat de daling zich vooral in Vlaanderen situeert. In Wallonië is de afname van het aantal ter plaatse gedode motorrijders beperkt tot 10,2%. Het aantal geregistreerde letselongevallen met motorrijders is in beide gewesten tussen 2011 en 2012 in dezelfde mate afgenomen. De ernst van de ongevallen met motorrijders ligt in Wallonië dubbel zo hoog als in Vlaanderen.

Van alle types zwakke weggebruikers stierven er in 2012 het minste aantal motorrijders, gevolgd door de voetgangers en ten slotte de fietsers. Dit neemt niet weg dat het overlijdensrisico van motorrijders, zijnde het aantal letselongevallen per miljard afgelegde reizigerskilometers, veel hoger ligt dan dat van de andere weggebruikers.

Een mogelijke verklaring van de gunstige cijfers zou zijn dat het een werkelijke wijziging is ten opzichte van de bestaande situatie. De maand april 2012 was anderzijds bijzonder regenachtig waardoor er misschien minder motors op de weg waren. In april 2012 waren er de helft minder motorfietsongevallen en doden onder de motorrijders in vergelijking met april 2011. Het kan een gevolg zijn van de weersomstandigheden, het kan echter ook structureel zijn.

De minister beklemtoont dat het beleid de voorbije jaren zeer sterk inzette op de verbetering van de verkeersveiligheid van de motorrijders. Er zijn ook goede en veel meer contacten met de vereniging van motards. Er worden in het voorjaar ook grote inspanningen geleverd om de rijvaardigheid van motorrijders te laten testen.

2.7. De lichte vrachtwagens en de grote vrachtwagens

2.7.1. De lichte vrachtwagens (bestelwagens)

Het aantal verkeersdoden ter plaatse bij bestelwagens daalde in 2012 met 7,0%, van 43 doden ter plaatse naar 40, waarbij eenzelfde daling wordt gerealiseerd als het jaar voordien. Het gaat hier om zeer kleine absolute aantallen.

Ook op het vlak van het aantal geregistreerde letselongevallen en gewonden in deze categorie wordt er een bijna identieke daling van circa 7,0% waargenomen in 2012. In absolute cijfers uitgedrukt ging het om 193 letselongevallen met lichte vrachtwagens minder in 2012 ten opzichte van 2011. Het gaat echter nog steeds om 2740 letselongevallen met lichte vrachtwagens ofwel iets meer dan 50 ongevallen met bestelwagens per week.

Voor alle indicatoren op het gebied van ongevallen met lichte vrachtwagens blijkt de daling bijna identiek te zijn. Het gaat om een daling die fluctuerend blijkt te zijn. Er is geen gestage daling het hele jaar door. Misschien is er een link met de economische toestand. In de maand maart vielen er het kleinste aantal verkeersdoden in Vlaanderen bij dit soort ongevallen. Januari, juni en oktober 2012 waren piekmaanden, met het hoogste aantal verkeersdoden ter plaatse bij ongevallen met lichte vrachtwagens.

De totaalernst van de ongevallen met bestelwagens is in 2012 zo goed als onveranderd gebleven. Letselongevallen met lichte vrachtwagens genereren meer verkeersdoden en hebben dus ernstiger gevolgen.

2.7.2. *De grote vrachtwagens*

Het aantal verkeersdoden ter plaatse in ongevallen met grote vrachtwagens, al dan niet een inzittende van de vrachtwagen, daalde in 2012 met 13,8%. Van 65 doden ter plaatse naar 56. De verkeersveiligheidsbarometer 2011 gaf nog een stijging aan van 3%. Er is dus een gevoelige daling.

Wat het aantal letselongevallen en gewonden in dit soort ongevallen betreft gaat het om een minieme daling van 1,7%. Dit is ongeveer een status quo.

Globaal gesteld is dus de indicator doden ter plaatse bij ongevallen met vrachtwagens de enige indicator die een relevante daling laat optekenen. Door de daling in het aantal doden ter plaatse is de totaalernst van de ongevallen met vrachtwagens gedaald.

Opvallend hierbij is dat vanaf april 2012 het aantal ongevallen bijna continue is gestegen. In de periode mei-juni 2012 wordt er een verhoogd aantal geregistreerde letselongevallen met vrachtwagens op landelijk niveau genoteerd. Dit vraagt verder gedetailleerd diepte-onderzoek.

2.8. *Algemene conclusie*

De minister concludeert ten eerste dat de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer 2012 positief zijn. Men moet er echter voorzichtig mee omspringen. Het is een trend met een aantal variabelen. Er moet verder voortgewerkt worden op basis van de vier E's: educatie en sensibilisering, engineering (infrastructuur), enforcement en de evaluatie van vooral de slechte punten om die daarna te kunnen aanpakken.

Er zijn twee bijkomende onderzoeken gevraagd voor voetgangers en fietsers. Bij de motorrijders gaat het de goede kant uit, maar men moet voorzichtig blijven. De educatie- en sensibiliseringscampagnes blijven doorgaan. De samenwerking met het BIVV loopt steeds beter. De minister heeft de indruk dat campagnes gericht op specifieke doelgroepen vruchten afwerpen, veel meer dan algemene campagnes.

II. BESPREKING

1. **Vragen van de leden**

De heer *Björn Rzoska* vindt de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer positief. In vergelijking met Europa is er toch een achterstand op het gebied van verkeersveiligheid. Niemand kan echter ontkennen dat er stappen vooruit zijn gezet. Hij vindt het goed dat de minister bijkomend studiewerk over de fietsers heeft besteld. Om hiervoor adequate maatregelen te kunnen nemen, moet men de resultaten afwachten. Een ander opvallend punt zijn de weekenddoden. Het bewijst dat de sensibiliseringscampagnes vruchten afwerpen. Men zou dit moeten voortzetten. Indien niet, vreest hij dat de cijfers terug gaan stijgen.

Mevrouw *Griet Smaers* is tevreden dat ze een positieve tendens in de verkeersveiligheidsbarometer kan vaststellen. Er valt een enorme daling van het aantal letselongevallen in het algemeen vast te stellen. Er werd ook verwezen naar de verenigde kracht van tal van partners rond verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid wordt volgens haar het best niet aangepakt door één partner. Ze vindt het positief dat het aantal motorfietsers dat overleed,

daalde. Dit komt volgens haar door een aantal maatregelen dat de voorbije jaren is genomen. Ook de ongevallencijfers tijdens de weekendnachten zijn dalend. Dit is het resultaat van de jarenlange volgehouden inzet van sensibiliseringscampagnes en BOB-acties.

Er zijn een aantal negatieve zaken. Bij de fietsers en de voetgangers is er niet zo een sterke daling vast te stellen. Het is goed om daar diepgaander onderzoek naar te voeren. Gaat dit onderzoek ook gebeuren voor fietsers? Er is blijvende aandacht nodig voor de zwakke weggebruiker. In het verleden werd er ook aandacht gevraagd voor blijvende opleiding vanaf zeer jonge leeftijd in scholen. De redenen voor de oorzaken van de niet zo goede cijfers voor fietsers en voetgangers zijn nog niet gekend, maar mevrouw Smaers vermoedt dat een goede opleiding in scholen vanaf zeer jonge leeftijd er voor kan zorgen dat de cijfers beter worden.

Mevrouw Smaers concludeert dat de minister haar beleid inzake de vier 4 E's moet voortzetten met extra aandacht voor opleiding vanaf jonge leeftijd. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde levert goed werk op dat vlak. Ze vermoedt dat er na de zesde staatshervorming meer mogelijk zal zijn als Vlaanderen voor een aantal extra aangelegenheden bevoegd is. Via opleiding zal nog beter de link met de rijopleiding en de opleiding rijbewijs op school kunnen worden gemaakt. Ze is van mening dat ervaring belangrijk is binnen een goede rijopleiding. De periode om ervaring op te doen moet volgens haar worden verlengd.

De Europese beslissing om e-call overal in te voeren en de intelligente verkeerssystemen zijn belangrijke middelen in het verkeersveiligheidsbeleid. Dit zou nog meer aan bod mogen komen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt de verkeersbarometer een interessant document om een overzicht te krijgen over de verkeersproblemen en -ongevallen. De statistieken volstaan echter niet. Een grondiger analyse is noodzakelijk om beleidsconclusies te kunnen trekken. Een analyse van ongevallen met vrachtwagens werd aangekondigd. Ze suggereert ook verder te onderzoeken wie de vrachtwagenchauffeurs zijn. Het is volgens haar algemeen geweten dat buitenlandse vrachtwagenchauffeurs het met de verkeersveiligheid niet zo nauw nemen en dat ook hun vrachtwagens niet zo veilig zijn.

Het aantal incidenten op de snelwegen ligt bijzonder hoog. Mevrouw Van den Eynde meent dat ook hier een goede analyse nodig is. Welke snelwegen zijn incidentgevoelig? Ringwegen?

Er wordt voorgesteld, om zoals de projectanalyse bij de fietsongevallen in Antwerpen, een projectanalyse voetgangersongevallen te organiseren. Gaat dit ook in Antwerpen gebeuren? Is het de bedoeling om in andere provincies een gelijkaardig systeem voor fietsersongevallen door te voeren?

Ze vreest dat de problematiek van het aantal fiets- en voetgangersongevallen ernstiger is dan uit de cijfers blijkt. Niet alle ongevallen worden door de politie genoteerd. Het is nochtans belangrijk om ook die cijfers te krijgen. Hoe zit het met de verzekeringsmaatschappijen? Er lopen nog altijd onderhandelingen met de Federale Regering om tot een betere verkeersongevallenanalyse te kunnen komen. De ongevallenanalyse is zeer belangrijk. Men moet rekening houden met een aantal elementen zoals klimatologische omstandigheden, wegenwerken, economische crisis enzovoort. Er is nog heel wat werk aan de winkel.

De heer *Marino Keulen* stelt dat men samenvattend mag stellen dat de resultaten van de studie goed zijn. Met de zesde staatshervorming komen er hefboomen bij om op het terrein van de verkeersveiligheid reglementerend op te treden. Hij wacht de resultaten van de lopende onderzoeken af.

De VAB heeft een slecht rapport gegeven over het onderhoud van de wegen. Er worden daar heel wat inspanningen geleverd, maar er moet nog een hele weg worden afgelegd. In de mate dat daar resultaten worden geboekt, zal dit een positieve invloed hebben op de verkeersongevallencijfers en de verkeersveiligheid.

De heer *Steve D'Hulster* vindt de teneur van de inleiding van de minister terecht. De verdere evolutie moet worden afgewacht. Het aantal verloren levens dat werd uitgespaard telt. De zesde staatshervorming zal een zeer belangrijk moment zijn. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat er een homogener bevoegdheidspakket komt, dat er extra hefboomen komen die men kan afstemmen op de bestaande.

Inzake de voertuig- en wegtechnologie en de afstemming ervan, kunnen nog heel wat stappen vooruit worden gezet. Door de rijopleiding beter te enten op de reeds bestaande inspanningen voor verkeersveiligheid en door het natraject te verbeteren, kan men de mentaliteit van sommige mensen wellicht nog wijzigen. De nieuwe BOB-campagne vindt de heer D'Hulster niet zo geslaagd. Hij wil de campagne wel het voordeel van de twijfel geven. Men mag voor communicatie en sensibilisering gedurfd er te werk gaan. Er zijn in de doelgroepen nog een aantal hiaten. Voor de jongeren zou men iets creatiever mogen zijn en meer de sociale media kunnen gebruiken. Een aantal zaken loopt goed zoals de trajectcontrole. Hij hoopt dat de dalende trend zich zal voortzetten.

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt vast dat er in het algemeen een positieve trend is, vooral voor de motorrijders en de nachtongevallen. Elke dode minder is goed. Het beleid, de structuurwerken en de campagnes beginnen vruchten af te werpen. De zwakke weggebruikers blijven een knelpunt. Ze is tevreden dat dit verder zal worden onderzocht. Voor de fietsers opperde de minister al een aantal oorzaken zoals het stijgend aantal fietsers, en de elektrische fietsen. Mevrouw Eerlingen vraagt zich af of het gebruik van fietsers als verkeersremmers geen mogelijke oorzaak is. Ze vindt het verontrustend dat de ongevallen bij voetgangers niet verder dalen. Ze hoopt dat er onderzocht wordt hoe daar verbeteringen kunnen aangebracht worden. De educatie in scholen gebeurt volgens haar zeer goed en al vanaf zeer jonge leeftijd. Ze onderschrijft het belang ervan.

Voor Vlaams-Brabant ligt het totaal aantal verkeersdoden wel lager dan in de andere provincies maar de stijging is toch onrustwekkend. Ze is tevreden dat dit verder wordt onderzocht. Als mogelijke oorzaken gaf de minister aan dat een groot aantal van de ongevallen zich voordoet op de Brusselse ring en de aansluitingen erop. Wat is de timing van dit onderzoek? Zal het meegenomen worden in de verdere optimalisatie van de ring? Er zou voor de zomer een beslissing vallen over de ring. Wanneer zal die beslissing exact worden genomen en kan dat in de commissie worden besproken?

Volgens mevrouw *Karin Brouwers* is het opvallend dat in Vlaams-Brabant het aantal dodelijke slachtoffers ter plaatse gestegen is met 16. Het doet zich vooral voor op de snelwegen en de Brusselse ring. Er wordt een analyse aangekondigd. Wanneer wordt die analyse verwacht? Een jaar geleden is er een rapportage geweest over de ring. Op 15 maart 2013 werd de strategische MER goedgekeurd. Wat is de stand van zaken van de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Wanneer kiest de Vlaamse Regering een scenario en wanneer kan dat in de commissie worden besproken?

In verband met de fietsers wil mevrouw Brouwers weten wat het standpunt van de minister is ten opzichte van de aanbevelingen van de Fietzersbond. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers werkt men aan de mogelijkheid om voor fietsers op bepaalde kruispunten gelijktijdig met groenfases te werken voor alle richtingen. Mevrouw Brouwers vroeg de mi-

nister al om in Leuven een proefproject te starten¹. De minister was toen van oordeel dat dat onmogelijk was omdat het een federale aangelegenheid is. Ze pleit er voor om, zoals in Nederland, te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn.

De heer *Jan Roegiers* steunt dit laatste voorstel uitdrukkelijk. Daarnaast merkt hij op dat hij de indruk heeft dat bij verkeerslichten het oranje licht niet meer aanzet om snelheid te verminderen en te stoppen, maar om nog even snel het gaspedaal in te drukken. Is zijn indruk juist dat de naleving van oranje gewijzigd is? Zo ja, zou het niet goed zijn daar een sensibiliseringsactie rond op te zetten?

Mevrouw *Lies Jans* is tevreden met de algemeen dalende trend. Het is belangrijk dat die wordt voortgezet. Ze wil weten welke diepteonderzoeken er gaan worden gevoerd. De locatie en het tijdstip waarop ongevallen gebeuren moeten volgens haar nog grondiger worden onderzocht. Op welke punten gaat men verder onderzoeken?

Op basis van de cijfers lijkt de vrees voor de gevolgen van het doven van de lichten op de autosnelwegen niet gegrond. Gaat dit verder worden onderzocht?

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wil weten welk referentiekader het BIVV hanteert om de vergelijking te maken tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Volgens hem komen er meer motorrijders om in Wallonië omdat het wegenparcours in Wallonië meer aanleiding geeft tot risico's. Het zou interessant zijn mocht er ook een vergelijking zijn van het gevoerde beleid in de drie gewesten.

Een aantal studies van het steunpunt rond verkeersveiligheid geeft al een verklaring voor de vragen die voortvloeien uit de voorliggende cijfers.

Ook het gevoerde handhavingsbeleid zou moeten worden opgenomen. De vraag rijst of de onheilsberichten over al dan niet voldoende middelen voor de politie een rol hebben gespeeld.

2. Antwoorden van minister Crevits

De *minister* weet wat de plaats van Vlaanderen in Europa is. Als men met Europa vergelijkt dan zijn het de harde cijfers. Het is niet bevolkingsgerelateerd.

Op dit ogenblik loopt er een onderzoek naar fietsongevallen in landelijk gebied. In de stedelijke context werd dit al bekeken.

Er wordt gewacht op de definitieve cijfers. Voor een aantal facetten zoals Vlaams-Brabant, is aan het BIVV gevraagd om meer informatie te krijgen over de locatie van de ongevallen. Er is daarvan een voorlopige lijst. In een latere analyse kan dan worden onderzocht hoe die ongevallen precies gebeurden.

De diepteanalyses gebeurden in Antwerpen voor de fietsers in de stedelijke omgeving en gebeurt nu ook voor fietsers in landelijke gebieden. Ook voor de voetgangers zal dit worden uitgevoerd. In een bepaalde regio gaat onderzocht worden hoe een aantal ongevallen gebeuren en wat de oorzaken ervan zijn. Uit de verkeersveiligheidsbarometer worden de slechte resultaten gehaald om te kijken of er trends zijn zoals de periodes van het jaar, weersomstandigheden enzovoort. Dit kan nog grondiger.

¹ Zie de schriftelijke vraag nr. 821 van 16 maart 2011 van mevrouw Karin Brouwers over Gevaarlijke kruispunten-Groenfase voor zacht verkeer.

Voor de weekenddoden kan de conclusie enkel zijn dat de campagnes succesvol zijn. Dit stimuleert om verder volop tegen de slechte zaken in te gaan. De contacten met de motorrijders en de inspanningen die worden geleverd in Vlaanderen redden ook levens. Men moet met de context rekening houden maar de minister ziet in de cijfers dat het focussen op problemen resultaten oplevert.

Na de zesde staatshervorming moet Vlaanderen evolueren naar een mobiliteitsmanagement en niet alleen naar infrastructuurbeheer. In afwachting van de nodige hefboomen daarvoor, moet men samenwerken met onder meer het federale niveau. Dit verloopt momenteel goed.

De minister nodigt de commissieleden uit op het congres Slimme Mobiliteit dat op 25 juni 2013 plaatsheeft. Er wordt dan de hele dag met de sector gedebatteerd over wat er met ITS kan worden bereikt.

In de analyses wordt de nationaliteit van de vrachtwagenbestuurder niet opgenomen.

Het aantal doden op de snelwegen is lager dan op de andere wegen. Het aantal dodelijke ongevallen op de snelwegen is de voorbije tien jaar enorm gedaald. De minister wijst erop dat de heer Matienko van de VAB, die kritiek heeft op de planning van de wegenwerken, deel uitmaakt van de werkgroep die de planning doet. De minister erkent dat er een achterstand is. Een aantal kritieken van de VAB begrijpt ze echter niet. Voor de snelwegen is Vlaams-Brabant een pijnlijke uitschieter. Daar moet naar de oorzaak gezocht worden. Volgens de minister moet de ring veiliger worden.

Wat de ongevallenregistratie betreft is de oprichting van een instituut, zoals sommigen voorstellen, in de toekomst een goede optie. Voor de minister begint de ongevallenregistratie echter bij de verbalisant die ter plaatse komt en de juiste vaststellingen doet. Dat is essentieel. Als het daar misloopt kan geen enkel instituut dit rechtzetten. Vandaar dat het formulier en de uitrusting van de verbalisant van belang zijn. Er loopt een aantal proefprojecten om de analyse op het terrein te verbeteren.

De minister gaat akkoord met de stelling dat de wegeninfrastructuur niet optimaal is. De eerste E van de vier E's is die van engineering. Als deze goed is, dan is de kans op ongevallen kleiner.

De BOB-campagne is voor de minister al geslaagd als men er een mening over heeft. Het slechtste is als niemand er enige emotie bij heeft. Het belangrijkste is dat men niet dronken achter het stuur kruipt. Daar blijft ze op werken.

Er werd sterk gefocust op jongeren. Ook de senioren zijn een belangrijke doelgroep als zwakke weggebruikers en als autobestuurder.

In het traject voor het behalen van het rijbewijs is de educatie zeer belangrijk. Vlaanderen heeft een eigen context met veel wegen, gemengd verkeer en sterk bebouwd. Er moet daar meer aandacht aan worden besteed. Voor jongeren die enkel naar het rijexamen gaan, moet er meer sensibilisering komen. Dit moet ook voor de senioren gebeuren.

De diepteanalyses gebeuren niet groepspecifiek, maar op een globalere groep. Voetgangers, fietsers en Vlaams-Brabant zijn nu de prioriteiten.

De analyse van de Brusselse ring gaat gebeuren. Het is de bedoeling dat de Vlaamse Regering voor het zomerreces een principiële beslissing neemt en in de commissie het debat erover wordt gevoerd.

De problemen met het oranje licht wil de minister voorleggen aan de politie om te kijken of daar meer kan worden gecontroleerd.

In verband met ‘alle fietsers tegelijk groen’ heeft de minister vastgesteld dat er initiatieven genomen worden. Als de reglementering rond is, wil ze daar een proefproject rond opzetten. Het aantal fietsongevallen in Vlaanderen is evenwel te hoog en ze wil wel vermijden dat er bij de fietsers verwarring zou ontstaan over de reglementering die potentieel aanleiding zou kunnen zijn voor de stijging van het aantal ongevallen. De minister is bevoegd voor de gewestwegen. In die zin is haar houding ook defensief wat ‘rechtsaf door rood’ op de drukke gewestwegen betreft. Dat men kiest voor straten waar dat evident is, lijkt haar logisch. Een proefproject voor ‘alle fietsers tegelijk groen’, kan dus voor haar. Het kan worden onderzocht.

Bij diepteonderzoeken wordt het referentiekader meegenomen. Het BIVV gaat de harde cijfers tegenover elkaar plaatsen. Voor Vlaanderen is het nuttig om te weten hoe alles evolueert.

De minister gaat bekijken hoe ze van de federale overheid de handhavingsgegevens kan krijgen die nuttig zijn voor het onderzoek van de ongevallencijfers.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Marino KEULEN
Steve D’HULSTER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BIVV	Belgisch Instituut voor de Veiligheid
ITS	Intelligente Transportsystemen
MER	milieueffectrapport
VAB	Vlaamse Automobilistenbond