

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 193
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 27 november 2019

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

Toenemend aantal verkeersdoden op Vlaamse wegen - Maatregelen

Vias institute, het Belgisch centrum voor de verkeersveiligheid, heeft nieuwe cijfers voorgesteld over het aantal verkeersslachtoffers in ons land. Daaruit blijkt dat tijdens de eerste negen maanden van dit jaar het aantal doden ter plaatse is gestegen met 17% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar (372 doden tegenover 319). Specifiek voor Vlaanderen steeg het aantal verkeersdoden van 160 naar 168. Opmerkelijk is de sterke stijging van het aantal verkeersdoden in de provincie Antwerpen (van 32 naar 45 doden) en de daling in West-Vlaanderen (van 40 naar 32).

Daarnaast zien we ook verschillen naar type weggebruiker en type weg. In Vlaanderen was er een forse stijging in de categorie motorrijders (van 24 naar 33). Ook bij jonge bestuurders en op autosnelwegen merken we een forse stijging, maar daar worden geen aparte cijfers voor Vlaanderen gegeven.

1. Hoeveel verkeersdoden en gewonden vielen er bij jonge bestuurders (autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar) in Vlaanderen? Graag een overzicht voor de laatste 5 jaar, uitgesplitst per provincie. Graag ook de cijfers voor de eerste negen maanden van 2019.
2. Hoeveel verkeersdoden en gewonden vielen er op autosnelwegen in Vlaanderen? Graag een overzicht voor de laatste vijf jaar, uitgesplitst per provincie. Graag ook de cijfers voor de eerste negen maanden van 2019.
3. Heeft de minister een verklaring voor de sterke stijging van het aantal verkeersdoden in de provincie Antwerpen en de daling in West-Vlaanderen?
4. Welke maatregelen zal de minister nemen om de stijging van het aantal doden bij motorrijders terug te dringen?
5. In Nederland werd recentelijk de maximumsnelheid op autosnelwegen teruggebracht naar 100 kilometer per uur omwille van de stikstofcrisis. Verkeersexperts wijzen echter ook op de positieve effecten op het aantal ongevallen, milieu, geluidschade en doorstroming.

Is de minister op de hoogte van studies die dit aantonen en zo ja, kan zij de conclusies hiervan meedelen? Wat is haar beleidsvisie tegenover het verlagen van de maximumsnelheid op autosnelwegen? Wat is haar beleidsvisie tegenover het verlagen van de maximumsnelheid op de grote ringwegen rond Antwerpen, Gent en Brussel? Wat is haar beleidsvisie tegenover variabele maximumsnelheden op autosnelwegen?

ANTWOORD

op vraag nr. 193 van 27 november 2019

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. In onderstaande tabellen wordt de evolutie weergegeven van het aantal verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden bij jonge autobestuurders (18 t.e.m. 24 jaar) in Vlaanderen voor de laatste vijf jaar, uitgesplitst per provincie (Bron: FOD Economie AD Statistiek).

Verkeersdoden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	5	9	10	3	9	36
2015	2	6	7	3	5	23
2016	4	3	5	4	8	24
2017	3	2	4	1	7	17
2018	1	1	5	2	3	12

Zwaar-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	32	27	44	28	45	176
2015	20	24	26	13	47	130
2016	24	26	35	12	31	128
2017	24	17	30	16	33	120
2018	22	13	18	5	20	78

Licht-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	537	380	611	271	390	2189
2015	499	370	574	288	372	2103
2016	454	358	540	263	387	2002
2017	427	332	497	233	319	1808
2018	424	303	441	205	314	1687

De voorlopige cijfers voor de eerste negen maanden van 2019 zijn als volgt (Bron: Federale politie/DGR/DRI – BIPOL):

Doden ter plaatse	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	1	3	1	2	1	8

Zwaar-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	11	15	17	7	15	65

Licht-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	280	203	303	134	199	1119

2. In onderstaande tabellen wordt de evolutie weergegeven van het aantal verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden op autosnelwegen in Vlaanderen voor de laatste vijf jaar, uitgesplitst per provincie (Bron: FOD Economie AD Statistiek).

Verkeersdoden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	11	9	16	15	9	60
2015	12	4	16	15	14	61
2016	14	4	9	15	14	56
2017	11	2	14	10	10	47
2018	16	3	12	8	11	50

Zwaar-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	79	20	54	71	64	288
2015	64	26	53	53	55	251
2016	55	35	45	60	73	268
2017	63	28	69	45	41	246
2018	83	14	46	36	41	220

Licht-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014	764	190	837	868	290	2949
2015	696	235	803	843	430	3007
2016	784	224	717	744	352	2821
2017	815	256	763	726	343	2903
2018	835	231	770	660	381	2877

De voorlopige cijfers voor de eerste negen maanden van 2019 zijn als volgt (Bron: Federale politie/DGR/DRI – BIPOL):

Doden ter plaatse	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	11	0	9	7	5	32

Zwaar-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	55	19	34	36	31	175

Licht-gewonden	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2019 (januari-september)	516	160	460	526	251	1913

3. In de provincie Antwerpen vielen volgens de meest recente verkeersveiligheidsbarometer tijdens de eerste negen maanden van 2019 inderdaad terug meer doden ter plaatse, zeker als we dat vergelijken met dezelfde periode van 2018 (van 32 naar 45 doden ter plaatse). Het aantal ligt wel lager dan in 2017, de globale trend sinds 2010 is ook eerder dalend. Het is sowieso een vaststelling die we goed moeten blijven opvolgen. Zo zullen we in ieder geval bekijken waar deze ongevallen hebben plaatsgevonden om te zien of we bepaalde onveilige locaties verder kunnen beveiligen.

Ook in de provincie West-Vlaanderen zien we een daling die zich over meerdere jaren uitstrekt. Het aantal doden ter plaatse tijdens de eerste negen maanden van 2019 volgens de meest recente verkeersveiligheidsbarometer is met 32 het laagste aantal van de laatste 10 jaar. In welke mate bepaalde beleidsmaatregelen hiertoe specifiek bijdragen, zal verder nagegaan moeten worden.

4. Wanneer we de evolutie van het aantal doden ter plaatse bij de motorrijders beschouwen, zien we inderdaad een stijging van 24 naar 33, voor wat betreft de eerste 9 maanden van 2019 in vergelijking met dezelfde periode van 2018. Dit is vooral te wijten aan het hogere aantal doden ter plaatse tijdens het tweede trimester van 2019. Op langere termijn zien we een licht dalende trend van het aantal verkeersdoden bij de motorrijders, met eerder een status quo de laatste jaren.

Als we deze verkeersdoden bij de motorrijders verder beschouwen, stellen we vast dat eenzijdige motorfietsongevallen zeer sterk vertegenwoordigd blijven bij de meest recente verkeersdoden, evenals aanrijdingen tussen automobilisten en motorrijders.

Onaangepaste snelheid, controleverlies over het stuur, over het hoofd zien van de tegenpartij, (roekeloze) inhaalmanoeuvres en niet verlenen van voorrang zijn traditioneel bijdragende ongevalsfactoren. Maar ook rijden onder invloed, vermoeidheid of afleiding blijven belangrijk als ongevalsfactor.

Daarom blijft het van belang om verder in te zetten op handhaving van de verkeersregels, met inbegrip van handhaving op onaangepaste snelheid. Er moet echter ook sterk ingezet worden op educatie & sensibilisering.

Zo wordt op zondag 29 maart 2020 voor de vijfde keer de Dag van de Motorrijder georganiseerd. Een nieuwe lente betekent immers de start van het nieuwe motorseizoen. Op deze dag kunnen motorrijders op verschillende locaties in Vlaanderen hun rijkunsten opfrissen en technisch nazicht laten uitvoeren van hun motor en banden. Met deze dag werden de voorbije jaren een groeiend aantal motorrijders bereikt.

Om problemen, zoals het over het hoofd zien van de tegenpartij en hierdoor bijvoorbeeld geen voorrang verlenen, te remediëren, is het ook van belang dat ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) verdere toegang krijgen in het voertuigenpark. Deze kunnen immers als hulpmiddel dienen voor de bestuurder in de uitvoering van zijn/haar rijtaak. Dergelijke (ADAS) systemen worden geacht bepaalde ondoordachte of onveilige handelingen van de bestuurder te voorkomen of - in specifieke gevallen - bij te sturen of zelfs te verhinderen. Op deze manier kunnen deze dus een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd moeten we zorg dragen voor een goed onderhouden, vergevingsgezinde infrastructuur met passende snelheidsregimes. Gevaarlijke punten werken we maximaal weg.

5. Voor het verlagen van de snelheid op de autosnelwegen verwijs ik naar mijn antwoord op de VOU 449 tijdens de Commissievergadering van 5 december 2019. Lagere

snelheden gaan inderdaad gepaard met een lager ongevalsrisico en minder zware ongevallen en komen in die zin de verkeersveiligheid ten goede. Voorwaarde hiervoor is echter een gedegen handhaving om het naleven van de snelheidslimieten te verzekeren. Tevens dient er rekening gehouden te worden met de impact op de doorstroming.

Zoals u weet worden er vandaag al lagere snelheden gehanteerd op de ring rond Antwerpen en ook in Gent. Bovendien werd er in het kader van het Klimaatbeleidsplan besloten om ook de snelheid op de ring rond Brussel te verlagen tot 100 km/uur. Verder verwijs ik naar het op 25 oktober 2019 goedgekeurde Luchtbeleidsplan 2030. Het algemeen verlagen van de snelheid op autosnelwegen is hier niet in opgenomen als maatregel. Wel volgende maatregel:

'We onderzoeken snelheidsaanpassingen'

We onderzoeken onder welke voorwaarden snelheidsaanpassingen een significante positieve impact hebben op de luchtkwaliteit op knelpuntlocaties, zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen rond doorstroming en/of verkeersveiligheid.

We laten daartoe de Nederlandse ENVIVER-module aanpassen aan de Vlaamse situatie en verzekeren de koppeling met VISSIM, het verkeersmodel dat het Departement MOW gebruikt voor het uitvoeren van microsimulaties. Op basis daarvan integreren we de impact op luchtkwaliteit, samen met de doorstroming en/of verkeersveiligheid, in de beleidskeuzes rond snelheidsaanpassingen.

Rekening houdende met de resultaten van dit onderzoek zal bekeken worden welke snelheid wenselijk is in functie van de plaats.