

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 442

van **RITA MOORS**

datum: 15 december 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheidsbarometer Vias institute - Resultaten en maatregelen

Op 23 november 2021 mochten we vernemen dat de verschillende mobiliteitsministers van dit land een eerste interfederaal plan voor verkeersveiligheid ondertekenden. Het plan, genaamd 'All for Zero', heeft als doel het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul te reduceren. Elk bestuursniveau stelde al een individueel verkeersveiligheidsplan op, maar het is de eerste keer dat er zo'n plan is over de verschillende bestuursniveaus heen.

Een dag na de voorstelling van het interfederaal plan voor verkeersveiligheid, op 24 november 2021, publiceerde Vias institute de verkeersveiligheidsbarometer m.b.t. de eerste negen maanden van 2021. Daaruit blijkt dat het aantal fatale ongevallen in Vlaanderen is toegenomen met 21,4% in vergelijking met 2020. In Brussel en Wallonië zien we een daling, met respectievelijk 54,5% en 18,4%. Zo komen we voor België op een daling van 0,7%, in vergelijking met de eerste negen maanden van 2020.

Vlaanderen doet het dus opmerkelijk slechter dan de andere twee gewesten.

1. Hoe interpreteert en analyseert de minister de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias m.b.t. de eerste negen maanden van 2021?
2. Koppelt de minister hier extra maatregelen aan?
3. Eerder in de commissie Mobiliteit, op 16 september 2021, bespraken we de verkeersveiligheidsbarometer van Vias m.b.t. het eerste semester van 2021, waaruit ook bleek dat Vlaanderen het minder goed deed ten opzichte van de andere twee gewesten. De minister gaf aan dat het toen te vroeg was om hiervoor een verklaring of oorzaak te geven. Daarvoor werd een diepteanalyse gemaakt door de cel Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW).

Is die diepteanalyse al gefinaliseerd? Zo ja, wat is de conclusie omtrent de mindere resultaten van Vlaanderen ten opzichte van de andere twee gewesten?

ANTWOORD

op vraag nr. 442 van 15 december 2021

van **RITA MOORS**

1. Het mag geen excuus zijn, maar het blijft uiteraard belangrijk om de cijfers correct te kaderen in de context van de pandemie. Om die reden hebben we in het verkeersveiligheidsplan ook 2019 (en niet 2020) als referentiejaar genomen. Het is hoe dan ook duidelijk dat de evolutie van het aantal verkeersdoden ter plaatse globaal niet positief is volgens deze verkeersveiligheidsbarometer, aangezien we een stijging opmerken t.o.v. dezelfde periode voor de voorgaande 4 jaren, met een lichte stijging in vergelijking met 2019. We merken hierbij verschil op tussen de verschillende vervoerswijzen. Zo zien we voor de motorrijders tijdens de eerste negen maanden van 2021 nog wel een laagterecord op vlak van aantal doden ter plaatse. De andere vervoerswijzen laten echter negatievere cijfers ten opzichte van dezelfde periode in 2020 zien. Wanneer we de vergelijking maken met referentiejaar 2019, tonen naast de motorrijders ook de auto-inzittenden en voetgangers een beperkt lager aantal doden ter plaatse in de eerste negen maanden van 2021.

Opvallend is dat de traditionele "killers" overdreven snelheid en rijden onder invloed nog vaker dan anders als verzwarende omstandigheid geregistreerd worden bij de verkeersdoden. Binnen de categorie rijden onder invloed is de stijging van rijden onder invloed van drugs als verzwarende omstandigheid vooral opvallend.

Wanneer we de andere indicatoren vergelijken met de voorgaande 2 jaren, merken we een stijging op van het aantal letselongevallen t.o.v. 2020, maar een daling t.o.v. 2019 en een (lichte) stijging van het aantal gewonden en totaal aantal verkeersslachtoffers t.o.v. 2020, maar we bevinden ons hiermee nog wel behoorlijk onder het niveau van 2019. Dus globaal zien we een stijging van de ongevallenernst, aangezien het aantal gewonden en verkeersongevallen gunstiger evolueert dan het aantal verkeersdoden.

2. Deze analyse geeft aan dat de prioritaire aandachtspunten uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (en aldus de hieraan gekoppelde maatregelen) alvast bevestigd worden en dat het kwestie zal zijn om deze maatregelen een verdere uitwerking en "boost" te geven, zodat de resultaten ook (sneller) op het terrein volgen.
3. Voor diepgaande vergelijking met de andere gewesten is het wachten tot we ook toegang hebben tot de meer gedetailleerde gegevens van de andere gewesten, met de publicatie van de gegevens van het jaar 2021 door Statbel. Die cijfers zullen ons ook toelaten om een vergelijking op een volledige jaarbasis te maken.