

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 943

van **STIJN BEX**

datum: 24 februari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Grotere en zwaardere personenwagens - Impact op verkeersveiligheid

Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen is het voorbije jaar opnieuw toegenomen. Uit de analyse van de cijfers van 2021 blijkt dat helaas 291 personen om het leven kwamen bij een verkeersongeval. Dat zijn er maar liefst 45 meer dan vorig jaar. Niet alleen het aantal verkeersdoden, maar ook het aantal letselongevallen steeg opnieuw, met bijna 14%. Ongeacht het uitzonderlijke karakter, is deze stijging uiteraard verontrustend. Ook de voorbije 5 jaar zien we volstrekt geen significante vermindering van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen. In Wallonië en in het Brusselse Gewest was er in 2021 een duidelijke daling van het aantal verkeersdoden, respectievelijk met 16% en 56%. Beide gewesten bereiken het laagste aantal verkeersdoden ooit, en zeker het Brusselse Gewest zette een stevige stap naar 'Vision Zero'.

Vooraf voor actieve weggebruikers blijft het verkeer in Vlaanderen disproportioneel onveilig. Het aantal fietsdoden daalde weliswaar licht (-7%), maar het aantal dodelijke slachtoffers bij voetgangers nam enorm toe (+48%) en zit helaas opnieuw op hetzelfde niveau als voor corona.

Als we naar de globale cijfers kijken, zien we wel dat de laatste 5 jaar het aantal letselongevallen en het totale aantal slachtoffers is gedaald, maar dus niet het aantal verkeersdoden. Specifiek voor personenwagens zien we een duidelijke dalende trend van zowat 30% minder verkeersslachtoffers in totaal, terwijl het aantal verkeersdoden stagneert. Dit kan erop wijzen dat in het algemeen de ernst van ongevallen toeneemt. Het is belangrijk om te onderzoeken welke factoren daarvoor de aanleiding zijn.

De afgelopen jaren zien we tegelijk ook een enorme toename in het marktaandeel van grotere en zwaardere wagens zoals SUV's en terreinwagens. In 2010 lag het marktaandeel rond de 10%. Intussen is bijna de helft van de verkochte wagens in Vlaanderen een SUV of terreinwagen. Bij ongewijzigd beleid zet die trend zich wellicht verder. Autoproducent Audi kondigde in februari zelfs aan af te stappen van het produceren van kleinere wagens en enkel nog in te zetten op grotere premiumwagens.

De impact van een aanrijding van een actieve weggebruiker door een bestuurder in een personenwagen is afhankelijk van de massa en het volume van het voertuig. Cijfers en onderzoeken tonen ook aan dat grotere en zwaardere wagens onveiliger zijn voor andere verkeersdeelnemers. Een verkennende studie rond SUV's in stadskernen die VIAS Institute presenteerde op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid stelt dat de ernst van ongevallen met een SUV voor alle modi toeneemt. Voor bestuurders van personenwagens is de specifieke ernst zowat twee keer zo groot als voor de SUV-inzittenden in een aanrijding met een SUV. Voor fietsers, voetganger en bromfietzers is de specifieke ernst van een

aanrijding met een SUV tot 6 tot 17% groter dan bij een aanrijding met een 'gewone' personenwagen. Niet alleen door de massa, maar ook door het hogere front van de wagen.

Andere studies, zoals de 'Car cushion hypothesis' die Claus en Warlop in augustus 2021 publiceerden (<https://doi.org/10.1007/s10603-022-09511-w>), tonen aan er een verband is tussen het gewicht van een personenwagen en een toenemend risicogedrag van de bestuurder. De hypothese stelt dat rondrijden in een grotere en zwaardere wagen de bestuurders een groter gevoel van veiligheid geeft waardoor ze onbewust meer bereid zijn om risico's te nemen. Volgens data van verzekeraar AXA zouden SUV's 10% meer ongevallen veroorzaken dan andere personenwagens en grote SUV's zelfs 27% meer (<https://www.axa.ch/en/ueber-axa/blog/mobility/axa-crash-tests-accident-research-suv-electric-scooter.html>).

Ook op het vlak van het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen is de trend naar steeds grotere en zwaardere wagens nefast. Uit een analyse van het Internationale Energie Agentschap (IEA) blijkt dat de wereldwijde trend naar grotere en zwaardere wagens zoals SUV's de winsten op het vlak van energie-efficiënte en CO₂- uitstoot van andere personenwagens meer dan overcompenseren. In hun analyse raadde het IEA beleidsmakers aan om naast de transitie naar elektrificatie van het wagenpark ook in te zetten op de massa en het volume van personenwagens. Kleinere wagens stoten namelijk niet enkel minder CO₂ uit, kleine elektrische wagens hebben bovendien ook een minder grote vraag naar grondstoffen en in het bijzonder kritische mineralen dan elektrische SUV's.

In de Mobiliteitsvisie 2040 ambieert de Vlaamse Regering de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit te verminderen met 60% tegen 2050 (perspectief 4).

Tot slot nemen steeds grotere wagens ook een steeds groter deel van de publieke ruimte in, ten koste van andere modi.

In een aantal landen zijn er maatregelen genomen om de trend naar steeds zwaardere personenwagens te keren. In Frankrijk werd er bijvoorbeeld recentelijk een malus ingevoerd van 10 euro/kg voor personenwagens boven de 1800 kg op de inschrijvingstaks.

Middenveldorganisaties BRAL, Fietzersbond, GRACQ, Greenpeace, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Inter-Environnement Wallonie (IEW), Netwerk Duurzame Mobiliteit, Tous à Pied en Liège sans pub reageerden in een persbericht van 21 januari 2022 op de overvloed aan autoreclame op digitale platformen, de radio en de publieke ruimte en vroegen daarin een verbod op reclame voor SUV's of de regulatie ervan.

1. Wat is volgens de minister het effect van een toename van grotere en zwaardere personenwagens in het Vlaamse verkeer op de veiligheid van het verkeer? Op welke basis maakt de minister deze inschatting?
2. Zal de minister het effect van een toename van grotere en zwaardere personenwagens in het Vlaamse verkeer op de veiligheid van andere verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers in het bijzonder, en op de verkeersongevallencijfers meer in detail laten onderzoeken? Bijvoorbeeld door bij ongevallenstatistieken verschillende categorieën op te nemen naargelang het gewicht en of het volume van personenwagens?
3. Hoe reageert de minister op de studies rond het verband tussen het gewicht van een personenwagen en een toename van het risicogedrag van bestuurders?

4. Op welke manier wil de minister de tendens naar steeds grotere en zwaardere personenwagens en de mogelijke negatieve effecten op de verkeersveiligheid tegengaan? Welke maatregelen wil de minister daarvoor nemen?
5. Wil de minister de trend naar steeds zwaardere en grotere personenwagens omkeren om de ambities te bereiken uit de Mobiliteitsvisie 2040? Welke maatregelen wil de minister daarvoor nemen?
6. Is de minister voorstander om de massa van personenwagens rechtstreeks mee te nemen in de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting?
7. Hoe staat de minister tegenover de vraag van middenveldorganisaties over een meer strikte regulering of verbod op reclame voor SUV's?

ANTWOORD

op vraag nr. 943 van 24 februari 2022

van **STIJN BEX**

1. Het klopt dat in België en Vlaanderen een steeds groter aandeel van de ingeschreven wagens het type 'SUV' betreft. Dit grotere aandeel wordt volgens de cijfers van Febiac echter vooral bereikt door inschrijvingen af te snoepen van de types 'stationwagen' en 'monovolume', wat ook auto's uit de grotere en zwaardere segmenten zijn. Anderzijds is het zo dat alle auto's groter en zwaarder worden. Zelfs een kleine stadswagen is vandaag groter, breder en zwaarder dan 10 of meer jaar geleden. Het fenomeen van grotere en zwaardere personenwagens is dus zeker niet enkel te wijten aan de stijgende verkoop van één bepaald type of segment van personenwagens. Het debat hieromtrent verdient dus een zekere nuancering.

Wat betreft het effect van de toename van grotere en zwaardere personenwagens, en meer bepaald de zogenaamde SUV's, op de verkeersveiligheid, heeft VIAS een eerste verkennende studie gedaan. Het betreft nog voorlopige resultaten, en veralgemeningen of conclusies zijn dus moeilijk. VIAS maakt ook de nuance dat er geen formele definitie van een SUV bestaat, wat het ook niet makkelijk maakt om conclusies te trekken. Binnen deze categorie worden op zich ook nog verschillende voertuigtypes omvat. Ook een kleine stadswagen kan als SUV verkocht en gedefinieerd worden.

Uit deze verkenning blijkt dat, wat de eenzijdige letselongevallen betreft, de cijfers vrij hoog zijn, maar toch lager voor SUV's in vergelijking met andere personenwagens. Waarschijnlijk komt dit door de grotere bescherming voor de inzittenden. Bij aanrijdingen tussen twee voertuigen zijn er meer doden bij de auto-inzittenden dan bij de SUV-inzittenden. De kans op overlijden is de helft kleiner voor een SUV-inzittende. Bij aanrijdingen met kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorrijders, bromfietsers) is er vooral bij de aanrijdingen tussen SUV's en voetgangers een duidelijk verschil op te merken ten opzichte van aanrijdingen tussen andere personenwagens en voetgangers. Dit heeft allicht voornamelijk te maken met de massa van de voertuigen, eerder dan met type 'SUV'. De verschillen zijn echter veel minder groot dan deze aangehaald in studies uit de Verenigde Staten (waar de auto's nog van een andere dimensie zijn dan in Europa, en ook het aandeel grote en zware personenwagens nog hoger ligt).

2. De registratie van de ongevallen, waarop de ongevallenstatistieken gebaseerd zijn, gebeurt door de politie. Bijgevolg kunnen er niet zomaar extra categorieën worden opgenomen.

Wat ons een betere piste lijkt, is de koppeling van de ongevallenstatistieken met de DIV-databank (Dienst Inschrijvingen Voertuigen). Daar is binnen de werkgroep Statistiek over de ongevallendata – waar mijn administratie deel van uitmaakt – reeds onderzoek naar gebeurd. Het is ook op basis van deze koppeling dat het VIAS hierover heeft gecommuniceerd. Het is echter duidelijk dat nog wat meer analyse en onderzoek nodig is, alvorens grote conclusies hieruit te kunnen trekken.

3. Volgens dezelfde verkennende studie van VIAS, overtreden bestuurders van SUV's vaker de verkeersregels. De vraag die we hierbij wel moeten stellen is of dat een kenmerk is dat met het voertuig of met de bestuurder samenhangt. Het menselijk

gedrag speelt immers in 9 op 10 ongevallen een belangrijke rol. We moeten opletten met de verantwoordelijkheid volledig te koppelen aan het type voertuig. Het gaat in hoofdzaak over het gedrag van mensen. Elke weggebruiker moet zijn verantwoordelijkheid nemen en zich veilig in het verkeer begeven, los van het type voertuig waarmee hij of zij rijdt. En we moeten al zeker opletten met veralgemening en met het criminaliseren van een bepaalde groep weggebruikers, alleen door het type voertuig waarmee ze rijden. Dergelijke stigmatisering leidde recent nog tot vandalisme in de Gent.

Zoals hierboven reeds vermeld is enige nuance vereist als we spreken over de tendens naar steeds grotere en zwaardere personenwagens. Enerzijds is het zeker niet zo dat het aandeel grotere en zwaardere personenwagens groeit omwille van een stijging van één bepaald segment van wagens, maar is het eerder een algemene evolutie binnen alle segmenten personenwagens. Anderzijds zorgt ook de geleidelijke elektrificatie van voertuigen, door het hoge gewicht van het batterijpakket, voor een hogere massa van het voertuig. Deze evolutie tegengaan is met andere woorden niet eenvoudig.

4. Dat moet ons uiteraard niet tegenhouden om de eventuele negatieve effecten hiervan op verkeersveiligheid aan te pakken. In onze analyses van de ongevallencijfers staan wij hiervoor onder andere specifiek stil bij de conflicten (wie rijdt tegen wie?) in de ongevallen. Zo kunnen we opvolgen welke conflicttypes het vaakst voorkomen en hierop ageren. Aangezien actieve weggebruikers oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken en het aantal ongevallen en doden bij deze actieve weggebruikers de laatste jaren niet afneemt, heb ik in mijn verkeersveiligheidsplan dan ook bijzondere aandacht voor deze weggebruikers. Veilige snelheidsregimes, kwalitatieve en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur, kwalitatieve en veilige voetgangersoversteekplaatsen, conflictvrije en slimme lichtenregelingen, veilige schoolroutes en -omgevingen, ... zijn maar enkele van de maatregelen die zullen bijdragen aan de veiligheid van de actieve weggebruiker, ook in het kader van conflicten met grotere en zwaardere personenwagens. Daarnaast moeten we blijven inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers, met name in verband met de grote killers in het verkeer: snelheid, rijden onder invloed en afleiding.

De trend van steeds grotere en zwaardere voertuigen zet zich ook in de andere regio's in ons land door. Daarom is ook één van de maatregelen in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025 gericht op het meer rekening houden met de factor 'gewicht van voertuigen' bij de verkeersveiligheid.

Tenslotte is er via Europese regelgeving (Verordening (EU) 2019/2144 van Het Europees Parlement en de Raad) de verplichte invoering van nieuwe ADAS-systemen (geavanceerde voertuig- en rijhulpsystemen) in de nieuwe voertuigen vanaf 2022, die zal bijdragen aan de veiligheid. Maar ook de nu reeds rondrijdende nieuwere voertuigen (het zijn net deze die steeds groter en zwaarder worden), worden alsmäär veiliger en zijn steeds vaker uitgerust met bepaalde ADAS-systemen, zoals o.a. de detectie van actieve weggebruikers en automatische remsystemen.

5. De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 is een strategische visie die op lange termijn de perspectieven (2050) en de beleidsdoelen (2040) schetst voor het mobiliteitsbeleid. Zoals in de mobiliteitsvisie opgenomen, is, om de materiaalvoetafdruk te verminderen, een combinatie van maatregelen nodig die inspeelt op het volume en het capaciteitsgebruik van de vervoersmiddelen (cf. door o.a. het beheersen van de mobiliteitsvraag, het delen van voertuigen, ritten, enz.) en een betere benutting van de capaciteit van de verkeers- en vervoersinfrastructuren toelaten.

De mobiliteitsvisie bevat evenwel geen specifiek actieplan met daarin de verschillende maatregelen om deze beleidsdoelen en perspectieven te bereiken. Voor de

maatregelen die hiervoor nodig zijn wordt gekeken naar de regionale mobiliteitsplannen en verwijs ik ook naar de verschillende Vlaamse beleidsplannen, waaronder het verkeersveiligheidsplan waarin tal van maatregelen opgenomen zijn in functie van de veiligheid van de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers).

6. De jaarlijkse verkeersbelasting behoort tot de bevoegdheid van collega Diependaele. Los van de discussie over SUV's moeten we in deze discussie ook rekening houden met de geleidelijke elektrificatie van het wagenpark, waarbij elektrische wagens door het hoge gewicht van het batterijpakket momenteel ook veelal een hogere massa (zullen) hebben. Het lijkt dan ook contraproductief om in functie van de transitie naar meer elektrische mobiliteit, net deze voertuigen extra te gaan belasten.
7. Als ik naar gelijkaardige initiatieven uit het verleden kijk, zoals bijvoorbeeld het verbod op reclame voor tabak, stel ik vast dat die vaak op Europees niveau genomen worden. Bovendien is reclame (FOD Economie) een federale bevoegdheid. Daarnaast is er, zoals ook VIAS meegeeft, nog meer analyse en onderzoek nodig alvorens grote conclusies te kunnen trekken over de eventuele onveiligheid van deze voertuigen. Ik blijf herhalen dat het gedrag van de weggebruiker de allerbelangrijkste factor is bij het gebeuren van ongevallen. Meer aandacht voor veilig rijgedrag in auto-reclame is dan ook iets waar ik moeilijk tegen kan zijn en waar heel veel automerken toch reeds sterk op inzetten.