

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1131

van **SOFIE MERTENS**

datum: 20 april 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Motorrijders - Verkeersveiligheidsinitiatieven

Motorrijden wordt alsmäär populairder en nu de lente begonnen is, komen er steeds meer motorrijders op de weg. Uit cijfers van Vias institute blijkt dat het aantal motorrijders in ons land met 18 procent toegenomen is de laatste tien jaar. Het aantal ongevallen met motorrijders is tijdens dezelfde periode met 15 procent gedaald. Toch gebeurden er in 2022 zeven motorongevallen per dag of 2659 ongevallen in totaal. Van alle weggebruikers zijn de motorrijders het meest betrokken bij dodelijke ongevallen. Spijtig genoeg kwamen er vorig jaar 65 motorrijders om het leven.

Opvallend is dat bij een kwart van de ongevallen met motorrijders geen tegenpartij betrokken is. Volgens de Belgische MOTAC-studie (Motorcycle Accident Causation) van 2013 gebeuren de meeste ongevallen voornamelijk door overdreven snelheid, het niet inzien van een potentieel risicovolle situatie, slechte anticipatie op het gedrag van de andere weggebruikers en de illusie van zichtbaarheid. Bovendien wordt een groot deel van de ongevallen ook veroorzaakt door controleverlies waarbij men de moto onvoldoende of niet beheerst.

Verder blijkt uit de cijfers van Vias dat acht op de tien motorrijders niet rijdt in de winter en dat de motorrijder die betrokken geraakt bij een ongeval ook steeds ouder wordt. In 2005 lag de gemiddelde leeftijd op 35 jaar, in 2022 was dat 41 jaar. Daarom is het noodzakelijk om de manoeuvres weer op te frissen en opnieuw voeling te krijgen met de moto. Zo vond op 26 maart 2023 de Dag van de Motorrijder plaats, waarbij motorrijders hun motorfiets technisch kunnen laten nakijken en ook kunnen deelnemen aan een behendigheidsparcours of trainingen 'veilig motorrijden'. Daarnaast biedt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ook de opfrissingscursussen 'Ready to Ride' aan voor motorrijders.

1. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 596 van 16 januari 2023 blijkt dat er in april 2023 een sensibiliseringscampagne gestart is met als doelgroep motorrijders en automobilisten.

Wat houdt deze campagne precies in? Waar en op welke weggebruiker ligt de focus in deze campagne?

2. Hoe wil de minister de 'gelegenheids'- en oudere motorrijders aanmoedigen om hun manoeuvres en behendigheid op te frissen?
3. Hoeveel motorrijders namen op 26 maart 2023 deel aan de Dag van de Motorrijder? Hoe wordt deze dag geëvalueerd?

4. Hoe worden de motortrainingen van VSV bekendgemaakt? Hoeveel mensen hebben er deelgenomen?
5. Bestaat er nog een recenter diepteonderzoek naar de oorzaken van eenzijdige ongevallen met motorrijders? Zijn de oorzaken die voortkwamen uit de MOTAC-studie nog actueel?
6. Hoeveel ongevallen met motorrijders gebeurden er in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022? Graag een onderscheid:
 - a) per maand en per jaar;
 - b) per provincie;
 - c) per leeftijdscategorie van de motorrijder;
 - d) naargelang de ernst van de verwondingen;
 - e) hoeveel eenzijdige ongevallen met motorrijders gebeurden er en hoeveel met tegenpartij? Welk type weggebruiker was telkens betrokken bij het ongeval;
 - f) in hoeveel gevallen was de motorrijder de veroorzaker van het ongeval;
 - g) wat was telkens de oorzaak van het ongeval?
7. Uit de snelheidsmeting motorrijders die Vias in 2014 uitvoerde, blijkt dat het aantal motorrijders dat de snelheidslimiet overschrijdt over het algemeen hoger is dan bij automobilisten.
 - a) Werden er sinds 2014 nog recentere studies uitgevoerd?
 - b) Welke evolutie stelt de minister vast? Hoe wil ze deze problematiek aanpakken?
 - c) Inmiddels werd het baselineproject afgerond.

Welke vaststellingen en/of maatregelen worden er, specifiek naar motorrijders, naar voren geschoven?

ANTWOORD

op vraag nr. 1131 van 20 april 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. De campagne in 2023 omvatte een oproep naar automobilisten om extra op te letten voor motorrijders door twee keer te kijken ('Kijken Kijken') alvorens een manoeuvre uit te voeren.

Die oproep werd visueel vertaald in een baanaffiche, radiospot, video en advertenties op sociale media.

De video maakte deel uit van een uitgebreide onlinecampagne met een landingspagina op www.veiligverkeer.be. Voor die onlinecampagne maakte de Vlaamse Stichting Verkeerskunde ook 4 grafische animaties die elk op hun beurt een mogelijk gevaarlijke context weergeven en doorverwezen naar de website voor meer informatie.

Ze werkten ook samen met 2 influencers, namelijk Pascal Braeckman en Corneel Clarys.

2. Vanuit de Vlaamse overheid biedt de VSV al jaren voortgezette motoropleidingen aan. Voor 99 euro kunnen mensen met een motorrijbewijs deelnemen aan de opleidingen 'Ready to Ride'. Dit is een opleiding met een Europees kwaliteitslabel. Daarnaast is er jaarlijks een Dag van de Motorrijder.

Op de meest recente editie (26 maart) waren de motorrijders op 19 locaties, verspreid over Vlaanderen, welkom voor verschillende activiteiten rond veilig motorrijden. In de provincie West-Vlaanderen waren er activiteiten in Brugge (Blankenbergse steenweg en Monnikenwerve), Ieper, Gullegem en Roeselare. In de provincie Oost-Vlaanderen ging het om Temse, Ninove en Gent. De locaties in de provincie Antwerpen situeerden zich in Antwerpen, Brasschaat, Malle, Zandhoven en Mechelen. In Vlaams-Brabant konden de motorrijders terecht in Asse. De provincie Limburg telde met Alken, Borgloon, Maasmechelen, Hasselt en Genk 5 locaties.

Het aanbod was verschillend per locatie. De motorrijders konden wel overal terecht voor een technisch nazicht (controle bandenspanning, slijtage en ouderdom banden, controle aandrijflijn, remmen en remleidingen, verlichting, vering, spiegels,...) en een parcours om de basisbehendigheid te testen (o.a. een slalom, traag rijden, korte bochten en remoefeningen).

3. Er waren bijna 3.000 motorrijders ingeschreven voor de Dag van de Motorrijder, maar door het slechte weer met veel neerslag waren er uiteindelijk 1.440 deelnemers aanwezig.
4. De VSV communiceert over de opleiding door middel van flyers, nieuwsbrieven en op sociale media. Dit jaar namen reeds 169 motorrijders deel aan de opleiding 'Ready to ride'. Nog eens 116 andere zijn ingeschreven en volgen deze binnenkort.
5. Er bestaat geen recenter diepte-onderzoek naar de oorzaken van eenzijdige ongevallen met motorrijders in België of Vlaanderen. Internationaal werd wel nog o.m. op basis van de GIDAS ongevallendatabank (Duitsland) een grondige studie over

de belangrijkste oorzaken van ongevallen met gemotoriseerde tweewielers uitgevoerd. Er is door VIAS een diepteonderzoek van de karakteristieken en profielen van ernstige bromfietsongevallen binnen de bebouwde kom uitgevoerd:

<https://www.vias.be/publications/Diepteanalyse%20van%20de%20karakteristieken%20en%20profielen%20van%20ernstige%20bromfietsongevallen%20binnen%20de%20bebouwde%20kom/Diepteanalyse%20van%20de%20karakteristieken-MOPED.pdf>

Daarnaast heeft VIAS in 2022 een onderzoek uitgevoerd naar de profilering van Belgische bestuurders van gemotoriseerde tweewielers

(<https://www.vias.be/publications/Overzicht%20van%20het%20G2W-gebruik%20in%20Belgi%C3%AB/Overzicht%20van%20het%20G2W-gebruik%20in%20Belgi%C3%AB.pdf>).

Hoewel ongevallen niet de hoofdfocus uitmaken van dit onderzoek komt dit wel aan bod, o.m. in de zelfrapportering bij dit onderwerp. Hieruit blijkt nog eens dat eenzijdige ongevallen erg vaak voorkomen. De meest vermelde oorzaak van meerzijdige ongevallen is een manoeuvre door een andere weggebruiker. De meest vermelde oorzaken van eenzijdige ongevallen zijn slechte weersomstandigheden en een manoeuvre van een andere weggebruiker.

Er is niet meteen een reden om aan te nemen waarom de oorzaken die naar voor kwamen uit de MOTAC-studie niet meer actueel zijn.

6. In 2018 gebeurden er 1.600 ongevallen met motorrijders, in 2019 waren dat er 1.442, in 2020 1.156 en in 2021 1.157 (Bron: FOD Economie, Statbel). Op basis van de voorlopige cijfers (Bron: Federale politie, DGR-DRI-BIPOL) kunnen we vaststellen dat dit aantal in 2022 tot 1.285 toenam.

- a) Hieronder een overzicht van het aantal ongevallen met motorrijders in Vlaanderen van 2018 tot en met 2022, onderverdeeld per maand:

	2018	2019	2020	2021	2022*
Januari	65	51	51	40	58
Februari	64	105	66	81	59
Maart	87	99	70	85	111
April	165	144	41	84	136
Mei	186	157	155	99	135
Juni	164	153	128	155	154
Juli	180	144	131	102	115
Augustus	161	150	133	106	134
September	163	148	161	163	111
Oktober	196	126	88	131	147
November	93	96	87	62	78
December	76	69	45	49	47
TOTAAL	1600	1442	1156	1157	1285

Bron: - 2018-2021: officiële cijfers – FOD Economie, Statbel

- *2022: voorlopige cijfers – Federale Politie, DGR-DRI-BIPOL

- b) Hieronder een overzicht van het aantal ongevallen met motorrijders in Vlaanderen van 2018 tot en met 2022, onderverdeeld per provincie:

	2018	2019	2020	2021	2022*
Antwerpen	446	408	323	305	346
Limburg	188	132	140	143	152
Oost-Vlaanderen	408	343	294	288	324

Vlaams-Brabant	324	314	189	229	243
West-Vlaanderen	234	245	210	192	220
TOTAAL	1600	1442	1156	1157	1285

Bron: - 2018-2021: officiële cijfers – FOD Economie, Statbel
- *2022: voorlopige cijfers – Federale Politie, DGR-DRI-BIPOL

- c) Hieronder een overzicht van het aantal motorfietsslachtoffers in Vlaanderen van 2018 tot en met 2022, onderverdeeld naar leeftijdscategorie:

	2018	2019	2020	2021	2022*
0-17	22	24	11	17	14
18-24	194	172	143	144	163
25-34	382	367	280	235	288
35-49	507	452	366	347	388
50-64	448	360	304	338	354
65-74	50	52	47	42	70
75+	6	14	3	14	7
onbekend	6	9	5	5	3
TOTAAL	1615	1450	1159	1142	1287

Bron: - 2018-2021: officiële cijfers – FOD Economie, Statbel
- *2022: voorlopige cijfers – Federale Politie, DGR-DRI-BIPOL

- d) Hieronder een overzicht van het aantal motorfietsslachtoffers in Vlaanderen van 2018 tot en met 2022, onderverdeeld naar letselerst:

	2018	2019	2020	2021	2022*
Dood	45	35	34	30	34
Zwaar gewond	323	281	230	233	247
Licht gewond	1247	1134	895	879	1006
TOTAAL	1615	1450	1159	1142	1287

Bron: - 2018-2021: officiële cijfers – FOD Economie, Statbel
- *2022: voorlopige cijfers – Federale Politie, DGR-DRI-BIPOL

- e) Hieronder een overzicht van het aantal ongevallen met motorrijders in Vlaanderen, onderverdeeld naar type aanrijding:

	2018	2019	2020	2021	2022*
Eenzijdig	302	309	296	246	304
Tussen bestuurders of met een voetganger	1139	1016	762	740	822
Onbekend of andere	159	117	98	171	159
TOTAAL	1600	1442	1156	1157	1285

Bron: - 2018-2021: officiële cijfers – FOD Economie, Statbel
- *2022: voorlopige cijfers – Federale Politie, DGR-DRI-BIPOL

Naast de eenzijdige ongevallen (23%), was de personenwagen veruit de meest betrokken tegenpartij (57%) in ongevallen met motorrijders. Daarna volgen ongevallen tussen motorrijders en lichte vrachtwagens (7%), ongevallen tussen motorrijders en fietsers (5%) en ongevallen tussen motorrijders en vrachtwagens (3%).

- f) Op basis van de ongevallendata is het niet mogelijk een uitspraak te doen over de schuldvraag bij een ongeval.
 - g) Om uitspraken over de oorzaken van deze ongevallen te doen, is specifiek diepte-onderzoek nodig van de betreffende ongevallen. Op basis van de geregistreerde ongevalsfactoren kunnen we wel vaststellen dat het niet verlenen van voorrang en controleverlies over het stuur het meest geregistreerd worden. Ook een val komt vaak naar boven als ongevalsfactor.
- 7.
- a) Voor zover ik weet is er sinds de studie in 2014 geen specifieke gedragsmeting rond de snelheid van motorrijders meer uitgevoerd in België. Wel zijn er nog attitudemetingen uitgevoerd, waarin gepeild wordt naar zelfverklaard gedrag door weggebruikers. Zo was er de ESRA-studie (<https://www.esranet.eu/>), waarin in 2018 door middel van een online panel survey gegevens zijn verzameld van meer dan 45.000 weggebruikers, waaronder 1.985 weggebruikers in België. Daaruit kunnen we concluderen dat wat betreft gemotoriseerde tweewielers in België 42,2% beweert in de afgelopen 30 dagen wel eens sneller gereden te hebben dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen). Dat percentage ligt een beetje lager dan het Europese gemiddelde van 45,3%.
 - b) Aangezien er geen gedragsstudie meer uitgevoerd is, kunnen we wat snelheid betreft ook geen evolutie vaststellen. Ik blijf zeker inzetten op het gedrag van motorrijders zelf en het gedrag van andere weggebruikers ten aanzien van deze kwetsbare groep (zie de antwoorden op vragen 1 tot en met 4 hierboven voor een greep uit de initiatieven).
 - c) De snelheidsmetingen in het Baseline project waren gericht op personenwagens. Er werden dus geen vaststellingen en/of aanbevelingen specifiek voor motorrijders gedaan.