

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 67

van **SOFIE MERTENS**

datum: 10 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Ongevallen - Sports utility vehicles (SUV's)

In de afgelopen jaren zagen we een opmerkelijke trend waarbij wagens steeds groter, zwaarder en krachtiger werden. Zo bleek dat de sports utility vehicle in het jaar 2022 in ons land voor het eerst populairder was dan de gewone personenwagen, 51 procent tegenover 49 procent.

Een andere belangrijke factor die bijdraagt aan deze trend, is de opkomst van elektrische voertuigen. Deze wagens zijn doorgaans zwaarder vanwege het batterijpakket dat ze bevatten. Grotere, zwaardere en krachtigere wagens zijn niet alleen nadelig voor het milieu en het klimaat, wegens de hogere uitstoot, maar ook voor de veiligheid van andere weggebruikers.

Verkeersveiligheidsinstituut Vias bestudeerde in een rapport van augustus 2023 de ongevallen tussen 2017 en 2021 waarbij 300.000 inzittenden en kwetsbare weggebruikers betrokken waren. Het doel was om na te gaan wat de impact van de voertuigkenmerken is op de ernst van de verwondingen voor inzittenden, voetgangers en fietsers. Uit het rapport bleek dat de gemiddelde massa, vermogen en motorkaphoogte van personenwagens de afgelopen twintig jaar aanzienlijk zijn toegenomen.

Vias concludeert dat grotere en zwaardere voertuigen inzittenden doorgaans meer bescherming bieden bij ongevallen, maar tegelijkertijd een groter risico vormen voor kwetsbare weggebruikers en inzittenden van kleinere voertuigen. Het instituut roept op om de tendens naar grotere en zwaardere voertuigen te doorbreken.

1. Hoe evalueert de minister dit standpunt van Vias?
2. Hoe staat de minister tegenover de oproep van Vias om de tendens naar grotere en zwaardere voertuigen te doorbreken?
3. Hoeveel ongevallen gebeurden er de laatste vijf jaar met SUV's? Graag een onderscheid per jaar, per provincie en naargelang van de letselerst.
4. Wat is de verhouding tussen het aantal ongevallen met SUV's en het aantal ongevallen met andere personenwagens? Graag de cijfers voor de laatste vijf jaar en per jaar, per provincie en naargelang van de letselerst.
5. Wat is de verhouding tussen het aantal ongevallen met SUV's en het aantal ingeschreven SUV's? Of met andere woorden: hoeveel procent van de eigenaars van SUV's heeft een ongeval? Graag de cijfers voor de laatste vijf jaar en per jaar, per provincie en naargelang van de letselerst.

6. Wat is de verhouding tussen het aantal ongevallen met personenwagens en het aantal ingeschreven personenwagens, zonder de SUV's? Of met andere woorden: hoeveel procent van de eigenaars van personenwagens, zonder de SUV's heeft een ongeval? Graag de cijfers voor de laatste vijf jaar en per jaar, per provincie en naargelang van de letselernst.
7. Wat is de verhouding tussen het aantal ongevallen met personenwagens en het aantal ingeschreven personenwagens? Of met andere woorden: hoeveel procent van de eigenaars van personenwagens heeft een ongeval? Graag de cijfers voor de laatste vijf jaar en per jaar, per provincie en naargelang van de letselernst.
8. Hoe evalueert de minister deze cijfers?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Matthias Diependaele (11), Lydia Peeters (67)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 67 van 10 oktober 2023

van **SOFIE MERTENS**

1-2. Het is inderdaad zo dat er een tendens op te merken valt naar grotere en zwaardere voertuigen. De stijging op het vlak van het aantal SUV's is hieraan niet vreemd. Daarnaast worden wagens ook zwaarder door de elektrificatie van de voertuigen, die voor het klimaat dan weer net een gunstige evolutie is. Aangezien nieuwe wagens ook dienen te voldoen aan de meest recente Europese regelgeving worden ze hierdoor ook steeds veiliger door de standaard uitrusting met nieuwe ADAS, die niet alleen voor bestuurder of inzittenden voordelen bieden, maar ook voor andere weggebruikers voor extra veiligheid zorgen. Ik denk hierbij bv. aan de detectie van actieve weggebruikers gekoppeld aan een automatisch remsysteem. Natuurlijk is het zo dat als er zich dan toch een aanrijding voordoet, de massa van het voertuig in kwestie een rol speelt.

Ik hoop dan ook dat er door de recent ingevoerde subsidie ten voordele van nieuwe, goedkopere, lichtere elektrische wagens niet alleen meer elektrische (en dus minder vervuilende) wagens gekocht worden, maar dat deze ook net niet uit het zwaardere wagensegment komen.

3-6. Uit de ongevallendata valt niet op te maken of het type personenwagen al dan niet een SUV is. Daarvoor is een koppeling met de DIV-databank nodig. In afwachting van de analyse van de meest recente DIV-gegevens, verwijzen we dan ook naar het onderzoek van VIAS Institute en [de bijhorende publicatie](#) voor meer details.

7. In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van het aantal ongevallen met personenwagens voor de periode 2018-2022, per provincie en naargelang de letselerst van het ongeval, evenals van het aantal ingeschreven personenwagens in Vlaanderen, per jaar. Ook de verhouding tussen het aantal ongevallen met personenwagens en het aantal ingeschreven personenwagens wordt weergegeven (aandeel (%)) (bron: Statbel, FOD Economie), waarbij wel de nodige voorzichtigheid inzake interpretatie aangewezen is.

Jaar	Aantal ongevallen met personenwagens	Aantal ingeschreven personenwagens	Aandeel (%)
2018	18.200	3.541.546	0,51%
2019	17.341	3.569.202	0,49%
2020	13.177	3.571.628	0,37%
2021	14.923	3.591.052	0,42%
2022	16.370	3.608.338	0,45%

Jaar	Aantal ongevallen met personenwagens	Aantal dodelijke ongevallen met personenwagens	Aantal ongevallen met zwaargewonden met personenwagens	Aantal ongevallen met lichtgewonden met personenwagens
2018	18.200	184	1512	16.504
Provincie Antwerpen	5369	33	461	4875

Provincie Vlaams-Brabant	2487	20	168	2299
Provincie Oost-Vlaanderen	4557	44	383	4130
Provincie West-Vlaanderen	3284	52	326	2906
Provincie Limburg	2503	35	174	2294
2019	17.341	193	1460	15.688
Provincie Antwerpen	5072	43	415	4614
Provincie Vlaams-Brabant	2376	35	181	2160
Provincie Oost-Vlaanderen	4363	42	355	3966
Provincie West-Vlaanderen	3213	38	327	2848
Provincie Limburg	2317	35	182	2100
2020	13.177	133	1151	11.893
Provincie Antwerpen	3857	32	339	3486
Provincie Vlaams-Brabant	1752	17	120	1615
Provincie Oost-Vlaanderen	3232	28	284	2920
Provincie West-Vlaanderen	2561	28	263	2270
Provincie Limburg	1775	28	145	1602
2021	14.923	165	1240	13.518
Provincie Antwerpen	4573	42	354	4177
Provincie Vlaams-Brabant	2032	27	120	1885
Provincie Oost-Vlaanderen	3631	23	327	3281
Provincie West-Vlaanderen	2691	30	290	2371
Provincie Limburg	1996	43	149	1804
2022	16.370	158	1303	14.909
Provincie Antwerpen	5035	31	363	4641
Provincie Vlaams-Brabant	2296	24	133	2139
Provincie Oost-Vlaanderen	4018	36	369	3613

Provincie West- Vlaanderen	2898	35	288	2575
Provincie Limburg	2123	32	150	1941

8. Een evaluatie van deze cijfers is pas mogelijk als ook de DIV-data geanalyseerd werden.