

**PERSCONFERENTIE VAN 1 APRIL 2009**

**De veiligheid van motorrijders in het verkeer:  
een stand van zaken**



**Etienne SCHOUPPE**

**Staatssecretaris voor Mobiliteit**

**Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid**

Motorfietsen spelen een alsmear belangrijkere rol in het verkeer. Het aantal voertuigkilometers dat jaarlijks door motorrijders wordt afgelegd, is sinds 1991 meer dan verdubbeld. Een van de redenen voor deze evolutie is de flexibiliteit die de motor biedt bij files en druk stadsverkeer. Hierdoor vormt de motor een mogelijk alternatief voor individuele verplaatsingen per auto. Door hun relatief lage brandstofverbruik zijn motoren bovendien milieuvriendelijker. Kortom, alles wijst erop dat motoren op dit moment erg "in" zijn en het ook nog een tijdje zullen blijven. De motor is de fase van de loutere vrijetijdsbesteding ontgroeid en geldt vandaag als een volwaardig alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het grote succes van de 125 cc scooter met een rijbewijs B.

De keerzijde van deze flexibele manier van verplaatsen is de enorme kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer. Een goed motorpak en dito helm bieden wel enige bescherming, maar zijn niet te vergelijken met het koetswerk dat de inzittenden van een wagen beschermt. Het stijgende aantal verplaatsingen per motor en de grote kwetsbaarheid hebben de afgelopen decennia dan ook voor een stijgend aantal slachtoffers onder motorrijders gezorgd.

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid heeft de recentste gegevens over de motorongevallen in ons land samengevat in een themarapport. Samen met u overloop ik de hoofdlijnen.

- **Aantal slachtoffers**

In 2007 kwamen in het Belgische verkeer 136 motorrijders om. Dit komt neer op een stijging met 7,1% ten opzichte van het referentiegemiddelde voor de jaren 1998 tot 2000. Deze stijging is nog verontrustender omdat ze fel afsteekt tegen de positieve totaalbalans: voor alle weggebruikers samen daalde het dodental in dezelfde periode met 26,4%.

- **Risicoblootstelling**

Steeds meer reizigerskilometers worden met de motor afgelegd: tussen 1991 en 2007 is het aantal meer dan verdubbeld (+169%). Gelukkig steeg het aantal slachtoffers niet in dezelfde mate (+19% doden 30 dagen over dezelfde periode).

Het risico voor motorrijders, uitgedrukt in aantal doden per miljard reizigerskilometers, is in het voorbije decennium duidelijk gedaald. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000 ligt het in 2007 15,6% lager. Het blijft echter zo'n 20 keer groter dan voor inzittenden van personenwagens.

- **Kwetsbaarheid**

95% van de dodelijke slachtoffers bij motorongevallen zijn motorrijders, slechts 5% zijn andere weggebruikers. Ter vergelijking: bij ongevallen met personenwagens valt 30% van de doden bij de andere weggebruikers, bij vrachtwagenongevallen gaat het om 84%.

De grote kwetsbaarheid van motorrijders blijkt ook uit de verhouding tussen het aantal slachtoffers en het aantal afgelegde kilometers: motorrijders leggen slechts 1,2% van alle reizigerskilometers af, maar vertegenwoordigen 13% van het aantal doden, dus meer dan tien keer zoveel als we zouden verwachten op basis van de gereden kilometers.

- **Ernst van de ongevallen**

Per 1000 motorongevallen tellen we 36 doden. Dit betekent dat motorongevallen dubbel zo ernstig zijn als ongevallen met personenwagens (18 doden per 1000 ongevallen), maar minder ernstig dan vrachtwagenongevallen (54 doden). Terwijl de ernst van de ongevallen met vrachtwagens en personenauto's tussen 1991 en 2007 is afgenomen, bleef deze nagenoeg onveranderd voor motorongevallen. Dit laat veronderstellen dat er bitter weinig vooruitgang werd geboekt inzake de doeltreffendheid en/of het gebruik van beschermingsuitrusting voor motorrijders, en dat ook de impactsnelheid ongewijzigd gebleven is.

- **Ongevallen per tijdstip**

Nagenoeg 80% van de motorongevallen doet zich voor tussen april en oktober. In april en juli tellen we het meeste omgekomen motorrijders. Gedurende de eerste zonnige weekends van april halen heel wat motorrijders hun motor van onder het stof na een lange rustperiode. Deze eerste ritten zijn bijzonder gevaarlijk, want de motorrijders missen nog wat voeling en moeten opnieuw vertrouwd raken met hun voertuig.

Motorongevallen gebeuren vaker in het weekend dan op weekdays. Tijdens de week zijn er twee pieken per dag, tijdens de spitsuren. Hoewel we overdag beduidend meer doden tellen dan 's nachts, zijn motorongevallen 's nachts ernstiger (gemiddeld 88 doden per 1000 ongevallen in de weekendnachten en 76 in weeknachten, tegenover 38 overdag tijdens het weekend en 31 op weekdays).

- **Ongevallen per gewest en provincie**

Hoewel 56% van de motorongevallen zich voordoet in het Vlaams Gewest, telt Vlaanderen slechts 42% van alle omgekomen motorrijders. Wallonië heeft daarentegen een aandeel van amper 33% in alle motorongevallen, maar telt 55% van de doden. De motorongevallen zijn er dus ernstiger dan in Vlaanderen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest noteren we de afgelopen vijf jaar een forse stijging van het aantal motorongevallen.

Een analyse per provincie bevestigt dit beeld. De zwaarste motorongevallen doen zich voor in de Waalse provincies. Vooral in Henegouwen zijn de motorongevallen bijzonder ernstig.

Deze vaststellingen roepen trouwens een belangrijke nuance op: Wallonië is voor veel Vlaamse motorrijders een paradijs om te rijden, zodat bij veel ongevallen in Wallonië ook Vlaamse motorrijders betrokken zijn.

- **Ongevallen per wegtype**

Motorongevallen doen zich meer voor binnen de bebouwde kom (57%) dan erbuiten (nagenoeg 38%). Op de autosnelweg gebeuren slechts 5% van alle motorongevallen.

De meeste doden vallen echter buiten de bebouwde kom (61%). Binnen de bebouwde kom is dit slechts 32% en op de autosnelweg nagenoeg 7%. Buiten de bebouwde kom zijn de ongevallen dus veel ernstiger (59 doden per 1000 ongevallen) dan op de autosnelweg (35 doden per 1000 ongevallen) of binnen de bebouwde kom (23 doden per 1000 ongevallen).

De meerderheid van de motorongevallen gebeurt op doorlopende wegstukken zonder kruispunt (66%), gevolgd door kruispunten die door voorrangsborden geregeld zijn (19%). Op deze twee wegtypes is de ernst van de ongevallen ook het grootst. Ongevallen bij kruispunten met voorrang van rechts (9%) en met lichten (6%) komen relatief zelden voor en zijn minder ernstig.

- **Ongevallen per leeftijd en geslacht**

De meerderheid van de slachtoffers onder motorrijders zijn mannen (88%). Naar alle waarschijnlijkheid is dit grotendeels te verklaren door het feit dat mannen ook vaker met de motor rijden dan vrouwen. De hypothese dat mannen er een meer risicovolle rijstijl op nahouden, kan op basis van de beschikbare gegevens niet worden bevestigd, noch worden uitgesloten.

Wat de leeftijd betreft, merken we een uitbreiding naar oudere slachtoffers: in 2000 lag de traditionele piek nog bij de 20- tot 30-jarigen, in 2007 is er een nieuwe groep bijgekomen, namelijk de 40- tot 50-jarigen. Het zou kunnen gaan om autobestuurders die hun rijbewijs B vóór 1989 behaalden en plots besloten om motorrijder te worden. Deze overstap is immers mogelijk zonder aangepast rijbewijs. Er zou moeten onderzocht worden of de risico's voor deze groep niet verkleind zouden kunnen worden door ook hen een specifieke rijopleiding op te leggen.

- **Ongevallen per type aanrijding**

De meeste motorongevallen zijn aanrijdingen langs opzij. Frontale botsingen en botsingen langs achteren of naast elkaar komen echter ook meer dan gemiddeld voor. Aanrijdingen met voetgangers zijn dan weer zeldzamer dan bij andere voertuigtypes.

Het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) onderscheidt drie frequente ongevalsscenario's. In type 1 verliest één enkele motorrijder op een doorlopend weggedeelte of in een bocht de controle over zijn voertuig. Type 2 doet zich voor op een kruispunt: een motorrijder wordt er opzij aangereden door een automobilist die hem niet gezien heeft. Bij type 3 slaat een auto linksaf en heeft de bestuurder de motorrijder die uit de andere richting komt, niet gezien. Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid berekende de frequentie van deze drie scenario's op basis van de Belgische cijfers: type 1 (controleverlies) haalt 20%, type 2 (zijdelingse aanrijding) 18,5% en type 3 (links afslaand voertuig) 27%.

- **Ongevalsfactoren**

De in België verzamelde ongevalgegevens laten geen behoorlijke verwerking van de ongevalsfactoren toe. Op basis van een onderzoek dat de vereniging van Europese motorconstructeurs (ACEM) in 1999-2000 liet uitvoeren in vijf Europese landen, kunnen we concluderen dat menselijke factoren het vaakst voorkomen als primaire ongevalsfactoren. In 50% van de gevallen zijn deze te wijten aan de bestuurder van het andere voertuig en in 37% van de gevallen ligt de oorzaak bij de motorrijder zelf. In nagenoeg 8% van de gevallen was de omgeving een primaire ongevalsfactor.

In driekwart van de gevallen waar de oorzaak bij de andere weggebruiker ligt, gaat het om een perceptieprobleem: de motorrijder werd niet of niet tijdig opgemerkt. Dit is onder meer te verklaren door de geringe afmetingen van motorfietsen. Motorrijders worden beter opgemerkt door autobestuurders die zelf ook houder zijn van een motorrijbewijs. Als de hoofdoorzaak bij de motorrijder ligt, gaat het ofwel om een beslissingsfout (35%), ofwel om een verkeerde inschatting van het gevaar (32%).

## **CONCLUSIE**

Motorrijden wordt alsmaar populairder, met als onvermijdelijk gevolg dat het aantal verkeersslachtoffers onder motorrijders stijgt, ondanks een afname van het risico per reizigerskilometer. Deze evolutie vergt onze bijzondere aandacht, zeker gezien de veel grotere kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer. Het overgrote deel van de motorongevallen gebeurt in de lente en tijdens de zomermaanden, de slachtoffers omvatten alle leeftijdsgroepen tussen 20 en 55.

In de helft van alle ongevallen ligt de oorzaak bij de andere weggebruiker. Daarbij gaat het vooral om perceptiefouten. Inschattings- of beslissingsfouten van de motorrijder zelf vormen de tweede belangrijkste groep. Om de veiligheid van motorrijders te verbeteren moeten we hierop inspelen. Concreet betekent het dat we andere weggebruikers bewust moeten maken van de noodzaak om twee keer uit te kijken voor motorrijders. Motorrijders, van hun kant, moeten beseffen dat de anderen hen niet altijd opmerken. Goed opvallen en defensief rijden zijn voor hen een absolute must.