

EVOLUTIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2000-2006

Observatorium voor de Verkeersveiligheid

Persconferentie 17 juni 2008

Etienne SCHOUPPE,
Staatssecretaris voor Mobiliteit

OPRICHTING OBSERVATORIUM

Als Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heb ik de eer om vandaag **de oprichting van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid** in de schoot van het BIVV voor te stellen.

De start van dit Observatorium, naar het voorbeeld van wat in andere landen en op Europees vlak reeds bestaat, gaat gepaard met de publicatie van de definitieve ongevallencijfers voor het jaar 2006 en een eerste analyse van de evolutie van de verkeersveiligheid voor de periode 2000 tot 2006.

Op dit ogenblik beschikken we spijtig genoeg nog niet over de ongevalgegevens van 2007. Wellicht worden die ons aangeleverd in de loop van de maand september door de Federale Overheidsdienst Economie, dat de gegevens afkomstig van de politie en de parketten verwerkt. We beschikken echter wel over de zogenaamde **verkeersveiligheidsbarometer** die ons maandelijks voorlopige gegevens aanlevert, rechtstreeks van de politie.

Het is nu precies de bedoeling om dank zij de oprichting van dit Observatorium vaart te zetten achter de terbeschikkingstelling van de ongevalgegevens en andere relevante verkeersgegevens van de politie, de parketten, enzovoort als instrument voor de voorbereiding, de sturing en de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Bovendien zal in het kader van de regionalisering van de bevoegdheden inzake verkeer, er meer dan ooit behoefte bestaan aan een federale gegevensverwerking, zowel in het kader van de **rapportering naar Europa** als naar de eventuele aanwending ervan door de Gewesten.

In het kader van het Observatorium zal ook overgegaan worden tot de verdere analyse van de ongevalgegevens, niet alleen op basis van de ongevalsregistratie door de politie, maar ook door er andere gegevens bij te betrekken afkomstig van gerechtelijke dossiers, de verzekeringsmaatschappijen en gegevensbanken bijv. over het rijbewijs en de voertuigen. De mogelijkheid wordt ook voorzien om ongevallen ter plaatse te gaan onderzoeken via BART (Belgian Accident Research Team).

Door de oprichting van dit Observatorium wordt eveneens uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, namelijk om over meer en betere gegevens te beschikken om de evolutie op te volgen en het beleid erop af te stemmen.

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

We hebben ambitieuze doelstellingen om de verkeersveiligheid de komende jaren drastisch te verbeteren. Tegen 2010 zouden we nog maximum 750 verkeersdoden mogen tellen, tegen 2015 nog maximum 500 doden. Uit de voorliggende ongevallencijfers blijkt nu dat we in 2006 op 1069 zijn blijven steken. We waren beter net iets onder de 1000 geëindigd om de gevoelige daling die werd ingezet sinds 2000 voor te zetten.

De voorlopige cijfers voor 2007 waarover we beschikken op basis van de verkeersveiligheidsbarometer, kondigen echter niet veel goeds aan: er wordt zelfs een lichte stijging verwacht. De verkeersveiligheidsbarometer voor de eerste maanden van 2008 gaat in de richting van een stagnatie.

Dit alles mag ons niet doen vergeten dat we in feite van ver komen. De massale opkomst van de auto op de wegen sinds de jaren 60 hebben we aanvankelijk duur betaald met als hoogtepunt of beter dieptepunt in het begin van de jaren 70 meer dan 3000 doden per jaar. Het was in feite dank zij de toenmalige oliecrisis met de invoering van drastische snelheidsbeperkingen dat de daling van de ongevallencijfers werd ingezet. In de jaren 80 zijn we onder de 2000 doden gedoken, in de jaren 90 onder de 1500.

Grosso modo kunnen we dus stellen dat sinds 1970 tot nu het aantal doden in het verkeer 3 keer kleiner is geworden. Dit is des te opmerkelijker omdat sindsdien het voertuigenpark verdubbelde en we sindsdien 3 keer zoveel kilometers afleggen. Deze vooruitgang hebben we te danken aan de genomen maatregelen op het vlak van de infrastructuur (o.a. aanleg autosnelwegen, aanpassingen bebouwde kommen, fietsvoorzieningen, ronde punten), de voertuigveiligheid (actieve en passieve veiligheid), de reglementering (en het toezicht erop), de rijopleiding, de verkeersveiligheids campagnes, enzovoort.

De evolutie van de ongevallencijfers is ongetwijfeld conjunctureel gebonden: verkeer en economie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Tussen 2000 en 2006 kenden we een gematigde economische groei die in 2007 meer uitgesproken was. Het nemen van structurele maatregelen inzake infrastructuur, handhaving, reglementering en communicatie, bewijst dat daardoor de ongevallencijfers kunnen dalen.

Tussen 2000 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden met 26,6% (van ongeveer 1500 naar 1069). Internationale vergelijkingen tonen aan dat ons land met die prestaties bij de Europese koplopers hoort die de grootste daling in het dodencijfer hebben verwezenlijkt. Ondanks deze positieve evolutie behoren we echter nog steeds bij de slechte leerlingen indien we de vergelijking maken op basis van het aantal doden 30 dagen per 100.000 inwoners (10,2 in 2006) of per miljard afgelegde voertuigkilometers (11,1 in 2006). Ter vergelijking Nederland telt 4,5 doden per 100.000 inwoners, Frankrijk 7,7 en Duitsland 6,2.

ALGEMENE AANDACHTSPUNTEN

Gelet op de algemene daling in de periode 2000-2006, is het ook logisch dat deze daling zich vertaalt in een quasi even grote afname van de ongevallen en slachtoffers op de verschillende soorten wegen, ook naargelang van het tijdstip waarop deze ongevallen gebeuren.

Hierna zal ik mij dan ook beperken tot de vermelding van deze ongevalgegevens die een bijzondere aanpak vereisen.

Zo blijven de ongevallen tijdens de **weekendnachten** onze bijzondere aandacht opeisen. Tijdens de 3 weekendnachten tellen we immers 20% van de doden 30 dagen.

Autobestuurders van 18 tot 29 jaar lopen een groot risico. Jongeren tussen 15 en 24 lopen dan weer het meeste risico om als passagier in een personenwagen te overlijden of zwaar gewond te geraken.

Opmerkelijk ook is dat de **bromfietsers** en de passagiers van personenwagens de grootste vooruitgang boekten tussen 2000 en 2006. Zowel het aantal doden als het aantal gewonden daalde met bijna de helft.

Ook het aantal doden onder de **voetgangers en fietsers** daalde gevoelig met respectievelijk 20,1 en 30,2%. Het aantal ernstig gewonde voetgangers daalde met 22,7% en voor de fietsers bedraagt de afname van het aantal ernstig gewonden 28,2% in diezelfde periode. Bij de voetgangers en de fietsers zijn het vooral de jonge weggebruikers enerzijds en de senioren anderzijds die tot de categorie van de meest kwetsbare weggebruikers behoren. Vooral **jonge voetgangers en fietsers** onder de 20 jaar raken zwaar gewond of overlijden bij een ongeval. Voetgangers van meer dan 70 jaar vormen een risicogroep, bij de fietsers begint de risicogroep vanaf 60 jaar.

De meest problematische groep zijn de **motorrijders**. In 2006 vertegenwoordigde deze groep weggebruikers slechts 1 % van het totaal aantal afgelegde kilometers maar wel 12,2% van het aantal doden. De leeftijd van de bestuurders van motorfietsen die overlijden of ernstig gewond geraken bij een ongeval varieert tussen de 20 en de 50 jaar.

Op basis van de analyse van het aantal verkeersdoden aan de hand van de verschillende conflicttypes, zoals wordt weergegeven in de *botsingsmatrix*, blijkt bovendien dat 61,2% van de ongevallen met personenwagens **éénzijdige ongevallen** zijn. 30% daarvan gaat van de weg af zonder dat er eerst gebotst wordt. Het gaat hier om een opmerkelijke vaststelling die er op wijst dat vermoeidheid, onaangepaste snelheid, rijden onder invloed of een combinatie van verschillende oorzaken een belangrijk aandachtspunt zouden moeten zijn.

De gegevens over de bestuurders **onder invloed van alcohol** die betrokken zijn in een letselongeval, zijn niet heel betrouwbaar, omdat slechts van één op twee bestuurders een ademtest wordt afgenomen. In 2006 reed 14% van de geteste autobestuurders onder invloed van alcohol. Begin jaren 2000 lag dit percentage hoger (20 à 22%).

GEWESTELIJKE AANDACHTSPUNTEN

Het is ook nuttig en relevant om de voorhanden zijnde ongevallencijfers verder uit te splitsen naar **de Gewesten**, zodat er bijzondere accenten kunnen gelegd worden over bepaalde risicofactoren.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Als stadsgewest heeft het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** een aantal typische kenmerken op het vlak van de ongevallen. Eerst en vooral is het aantal verkeersdoden er enorm gedaald. Het zijn er nu nog 26 per jaar. Maar ook de weekendnachten blijven voor problemen zorgen.

Hoewel Brussel toch heel veel kruispunten heeft, blijven de doorlopende weggedeeltes het gevaarlijkst met 52% van de ongevallen en 80% van de verkeersdoden. Eén ongeval op vier is het gevolg van een botsing tussen een personenwagen en een voetganger. 39,4% van de zwaar gewonden zijn voetgangers. Daarna volgen de motorrijders met 15,5% van de zwaar gewonden en 10% van de licht gewonden in het Brusselse Gewest.

Amper 20% van de autobestuurders betrokken in een letselongeval wordt gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol. Daarvan is 15% onder invloed van alcohol. Het gaat hier om een probleem dat zich vooral voordoet tijdens de week 's nachts bij de leeftijdsgroep 45 tot 54 jaar. Tijdens de weekendnachten zijn het de iets jongere bestuurders die rijden onder invloed.

VLAAMS GEWEST

Het aantal doden is in het **Vlaams Gewest** over de periode 2000-2006 gedaald met 36%, wat betekent dat dit aantal sneller daalt dan in Wallonië (11,4%). Tot en met 2000 kende de beide Gewesten een gelijklopende evolutie.

De ernst van de ongevallen is sinds 1991 met een derde afgenomen en bedroeg in 2006 nog 20 doden per 1000 ongevallen. Deze daling doet zich vooral voor op de 90km/u wegen. De omschakeling van de 90 km/u-wegen naar 70 km/uur vormt hier de voornaamste verklarende factor.

Het Vlaams Gewest telt vergeleken met de rest van België verhoudingsgewijs meer ongevallen tijdens de weekspits, maar telt minder ongevallen op weekendnachten en zondagnamiddag. De meest ernstige ongevallen doen zich nog altijd tijdens de weekendnachten voor. Daarbij vallen vooral jongere slachtoffers onder de 34 jaar.

Typerend voor het Vlaams Gewest is het probleem van **ongevallen met vrachtwagens** op autosnelwegen: 40% van de verkeersdoden kwamen om het leven in een ongeval met ten minste één vrachtwagen, terwijl vrachtwagens slechts een aandeel hebben van 17,4% in het aantal afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen

Vlaanderen kent een groot aantal **fietsslachtoffers**. Het feit dat de fiets in Vlaanderen veel gebruikt wordt, is daar uiteraard niet vreemd aan. 14,8% van de doden in 2006 zijn fietsers, 17,8% van de zwaargewonden en 16,3% van de lichtgewonden.

Het rijden onder invloed van alcohol is ook in Vlaanderen een probleem van de weekendnachten. Meer dan 30% van de bestuurders betrokken in een letselongeval blaast positief. Slechts 1 op 2 bestuurders betrokken in een ongeval wordt getest.

WAALS GEWEST

De ongevallen in het **Waals Gewest** zijn anders gespreid dan in de andere Gewesten. Zo merken we lagere pieken tijdens de weespits en hogere ongevallenproporties 's nachts, en overdag tijdens de weekends. Typerend is ook dat 70% van de ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes en dat deze ongevallen het leven kosten aan 85% van de verkeersdoden. Het Waals Gewest telt in verhouding meer weekendongevallen dan de rest van België.

De ernst van de ongevallen ligt in Wallonië systematisch hoger dan in de rest van België. In 2006 noteerden we 43 doden per 1000 ongevallen terwijl dit in Vlaanderen 20 bedroeg en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 10. Van de drie Gewesten is het alleen in het Waals Gewest dat het aantal doden per 1000 ongevallen niet daalt.

Het aantal doden op autosnelwegen ligt in Wallonië verhoudingsgewijs hoger dan in Vlaanderen, niet omdat er zich proportioneel meer ongevallen voordoen, maar omdat de ongevallen ernstiger zijn. In 2006 telde men 56 doden per 1000 ongevallen tegenover 32 doden per 1000 ongevallen in Vlaanderen. In tegenstelling tot in Vlaanderen gaat het niet om een specifiek probleem vrachtwagens.

Binnen en buiten de bebouwde kom zijn de ongevallen dubbel zo ernstig als in Vlaanderen. Op wegen waar 70 km/u mag gereden worden, noteerden we een toename van 39% van het aantal doden in 2006 t.o.v. 2000.

Er dient ook opgemerkt dat ongevallen met één betrokken weggebruiker verantwoordelijk zijn voor 45% van de verkeersdoden in Wallonië. Met 1,3 doden per 100.000 afgelegde kilometers steken de ongevallen met motorrijders ruimschoots uit boven die van personenwagens, vrachtwagens of bestelwagens.

Ook in het Waals Gewest wordt ongeveer van ongeveer 1 op 2 bestuurders een ademtest afgenomen. Daarvan reed 16,6% onder invloed van alcohol. Tijdens de nachten zijn meer dan 30% van deze bestuurders positief.

GEDRAGS- EN ATTITUDEMETINGEN

Het BIVV voert sinds 2003 **gedrags- en attitudemetingen** uit om het **rijden onder invloed van alcohol, de snelheid en de gordeldracht** op een objectieve wijze te meten en in kaart te brengen. De resultaten van deze metingen bevestigen de in de ongevallenstatistieken vastgestelde tendensen.

Zo kunnen we vaststellen dat in het algemeen de **snelheidslimieten** op de Belgische wegen in beperkte mate nageleefd worden. Dat is zeker het geval voor de 70km/u-wegen. Zowel de gemiddelde snelheid als de V85 zijn hoger dan de maximumsnelheid. De gemiddelde snelheid in de 50 km/u zones situeert zich na een afname tussen 2004 en 2003, rond de wettelijke limiet. De gemeten snelheid op deze wegen bedroeg in 2005 en 2006 60,6 km/u.

Het overtredingspercentage (vanaf meer dan 1 km/u te snel) blijft hoog voor alle snelheidsregimes. Op 70 km/u wegen rijdt meer dan de helft te snel. Het overtredingspercentage ligt het laagst op 90km/ wegen.

Het meest opvallende verschil tussen de gewesten situeert zich op het niveau van het overtredingspercentage. Dit ligt in Wallonië bijna 2 keer hoger dan in Vlaanderen. In Vlaanderen zien we echter dat er sinds 2005 geen verdere vooruitgang wordt geboekt. Uit de snelheidsmetingen kunnen we ook afleiden dat er in alle snelheidsregimes tijdens de nacht sneller wordt gereden dan overdag.

Maatregelen met als doel de snelheid te verlagen zijn noodzakelijk voor het beleid. Door een daling van de gemiddelde snelheid in 2006 met 2 km/u hadden we ongeveer 120 levens kunnen redden. Hoe meer de gemiddelde snelheid daalt hoe groter het aantal levens dat gered wordt.

Inzake de **gordeldracht** werd sinds 2003 een toename geregistreerd met nagenoeg 20 procentpunten: van 56,6% in 2003 naar 75,3 in 2006. De gordeldracht bij de bestuurders ligt iets hoger dan bij de passagiers voorin. Ondanks deze vooruitgang blijft het draagpercentage in België, in vergelijking tot de best presterende landen waar meer dan 90% van de inzittenden de gordel draagt, zeer laag. Er zullen dus op dat vlak nog inspanningen moeten gebeuren. **Indien ook in België het draagpercentage 95% zou bedragen dan hadden we in 2006 ongeveer 95 levens meer kunnen redden.**

Wat de gordeldracht achterin betreft, kunnen we afleiden uit attitudemetingen dat naar schatting slechts 46 % van passagiers achterin altijd de gordel draagt. Dit betekent dat de aandacht voor de gordeldracht achterin zeker niet mag ontbreken in de beleidsmaatregelen.

Het **rijden onder invloed van alcohol** ten slotte blijft ook een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem. Uit de ongevallenstatistieken konden we reeds concluderen dat het percentage ongevallen onder invloed van alcohol te hoog is. Uit de gedragsmetingen, die gebaseerd zijn op a-selecte alcoholcontroles die door de politiediensten worden uitgevoerd, blijkt dat er vooral tijdens de nachten (4,3%) en de weekendnachten (7,6%) in het bijzonder onder invloed wordt gereden. Het percentage van bestuurders onder invloed bedroeg 3,35% in 2003 en evolueerde naar 2,1% in 2006.

ALGEMENE CONCLUSIES

Aan de hand de hiervoor geciteerde cijfers en vaststellingen kunnen we reeds aanduiden welke doelgroepen en ongevalsfenomenen onze bijzondere aandacht vereisen. Deze elementen zijn trouwens reeds terug te vinden in de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Zij worden ook gebruikt door de politiediensten in het kader van het Nationaal Veiligheidsplan.

Wat de doelgroepen betreft springen de jonge bestuurders en de zogenaamde zwakke weggebruikers eruit, vooral dan de motorrijders, maar ook voetgangers en fietsers.

Wat de ongevalsfenomenen betreft, blijven het rijden onder invloed van alcohol, de snelheidsbeheersing en het dragen van de gordel prioriteiten. De ongevallen met vrachtwagens verdienen eveneens een bijzondere aanpak, deels gericht op autosnelwegen, deels gericht op ongevallen met fietsers.

Het groot aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop moet ons zorgen doen baren over het rijgedrag van bestuurders, vooral dan s' nachts, waarbij te hoge snelheid, alcohol (al dan niet in combinatie met drugs), vermoeidheid er dergelijke in het geding zijn.

Het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid heeft in maart beslist om een Task Force Verkeersveiligheid op te richten. Die Task Force heeft tot opdracht om op korte en lange termijn maatregelen voor te stellen op basis van de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Hieraan wordt actief deelgenomen door de Gewesten, die instaan voor de infrastructurele maatregelen, maar in de toekomst over nog nog meer bevoegdheden inzake verkeersveiligheid zullen beschikken. In het najaar wordt daarover een kadernota verwacht, die met het oog op het behalen van de doelstellingen van max. 750 doden in 2010 - over 2 jaar dus - het accent zal leggen op de maatregelen die inzake handhaving en communicatie zullen genomen te worden. Er zal ook nagegaan worden welke maatregelen kunnen worden genomen op langere termijn om de doelstelling van max. 500 doden in 2015 te behalen.