

Een terugblik op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2013

In tegenstelling tot de traditie werden dit keer de laatste *definitieve* cijfers betreffende de verkeersongevallen in het Vlaams Gewest niet gepresenteerd bij de aanvang van de vergadering. Het was Hilde Crevits zelf die er de voorkeur aan gaf om in de plaats hiervan de 'betere' *voorlopige* cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer december 2012 toe te lichten. Daarenboven werd blijkbaar alles in het werk gesteld om de cijfers als primeur mee te delen gezien de nieuwe cijfers pas op de dag van het Congres (16 mei 2013) door het BIVV werden bekend gemaakt. Vorig jaar had het BIVV de Verkeersveiligheidsbarometer december 2011 reeds vrijgegeven op 5 maart. Bestonden hieromtrent afspraken tussen de minister en het BIVV? Het is wel positief dat we bij het verlaten van het Congres ook het Jaarrapport Verkeersveiligheid 2011 – regio Vlaanderen, uitgewerkt door het BIVV, in handen kregen.

De vraag wordt hier gesteld of de minister door die keuze voor voorlopige cijfers het probleem van de verkeersveiligheid voldoende ernstig aanpakt. Een kwaal kan enkel adequaat bestreden worden als de oorzaken ervan grondig worden onderzocht en de betrokkenen hierover voldoende worden ingelicht. Dit gebeurt zeker niet door de definitieve cijfers van een bepaald jaar achterwege te laten en toevlucht te nemen tot voorlopige en onvolledige cijfers. Om volgende redenen is het risicovol om deze voorlopige cijfers te hanteren als norm voor het beleid.

1. De barometer registreert enkel het aantal doden ter plaatse, niet de slachtoffers die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden. Het BIVV zelf geeft de waarschuwing dat de ongevallencijfers nog kunnen variëren tot vier à zes maanden na de publicatie. Zo gaf de barometer december 2011 aan dat er in het Vlaams Gewest een stijging was betreffende het aantal doden ter plaatse van 378 naar 382. De definitieve cijfers gaven een daling aan van 437 verkeersdoden naar 430.
2. De barometer december 2012 maakt geen onderscheid tussen de zwaargewonde en lichtgewonde verkeersslachtoffers. Daardoor ontbreekt essentiële informatie.
3. Op het congres werd tijdens de ochtendsessies niet gesproken over de minder goede plaats die België inneemt inzake verkeersveiligheid in de Europese Unie. Uit voorlopige resultaten blijkt dat ons land slechts op de 21^{ste} plaats komt onder de 27 landen van de EU. Als deze rangorde wordt gehandhaafd zou dit betekenen dat ons land sinds meer dan 20 jaar nog nooit zo ver is achterop geraakt. Die achterstand ten overstaan van de buurlanden was duidelijk vermeld in de barometer van december 2012.
4. In de barometer worden volgende factoren aangehaald als verklaring voor de 'goede' cijfers voor 2012: "de slechte weersomstandigheden in bepaalde maanden (bijzonder koud of regenachtig weer) waardoor bepaalde categorieën weggebruikers afgeschrikt werden om zich nog te verplaatsen of aangezet werden tot meer voorzichtigheid op de openbare weg", "de verbeteringen aan de voertuigen en de infrastructuur en aan de geleidelijke gedragsverandering van de weggebruikers (de gedragsmetingen van het BIVV laten een geleidelijke toename zien van het gordeldrachtpercentage en een lichte afname van de

gereden snelheden).” De handhaving speelt bijgevolg duidelijk een rol mag maar mag zeker niet als de doorslaggevende factor aangezien worden.

Dat het Jaarrapport Verkeersveiligheid 2011 – regio Vlaanderen, uitgegeven door het BIVV, voluit onze aandacht verdient, moge blijken uit de volgende vaststellingen.

- Om de doelstelling voor het jaar 2015 (maximaal 250 verkeersdoden) te halen mocht het aantal verkeersdoden in 2011 niet hoger liggen dan 376. Het werden er 430!
- Om de doelstelling 2015 (maximaal 2000 zwaargewonden) te halen mocht het aantal zwaargewonden in het verkeer in 2011 niet hoger zijn dan ongeveer 3000. Integendeel was er in dat jaar een stijging vast te stellen tot 3697 zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)!
- De ongevallenstatistieken zijn ondermaats in ons land. *Algemeen wordt aangenomen dat niet meer dan 50% van de zwaargewonden in de ongevallenstatistieken worden geregistreerd.* (Jaarrapport, p. 6) Het BIVV geeft dan ook als aanbeveling
 - o om naast de gegevens aangeleverd door de politie ook de gegevens over verkeersslachtoffers in ziekenhuizen op te nemen. Dit zou het probleem van de onderregistratie verminderen.
 - o Daarnaast zou de politie ook meer informatie moeten leveren over de omstandigheden van het ongeval.
- Betreffende de doden en zwaargewonden bij fietsers zagen we in 2011 een stijging met 16,2% t.o.v. 2010!

Tijdens de sessie over voetgangers op het Congres werd door een spreker gemeld dat het aantal zwaargewonde fietsers dat wordt bekomen uit de registratie in ziekenhuizen **vijf keer** hoger is dan het aantal zwaargewonde fietsers afgeleid uit de gegevens van de politie! Bij een enkelvoudig ongeval (botsing tegen een obstakel) wordt het slachtoffer meestal, zonder dat de politie erbij wordt geroepen, naar het ziekenhuis gebracht. In Nederland en Zweden staat men heel wat verder op dit gebied en vormt de ziekenhuisregistratie een essentieel onderdeel van de verkeersstatistieken. Dit betekent dat de huidige statistieken in ons land niet representatief zijn en geenszins volstaan om een degelijk verkeersveiligheidsbeleid uit te werken.

In geen enkele categorie werden de doelstellingen van 2010 inzake verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest gehaald. Er moet onderzocht worden waarom dit zo was en de nodige lessen moeten getrokken worden. De doelstellingen voor 2015 (maximaal 250 doden en 2000 zwaargewonden) en voor 2020 (maximaal 200 doden en 1500 zwaargewonden) mogen geen onhaalbare kaart blijven.

In vergelijking met de landen van de Europese Unie doet Vlaanderen het weliswaar beter dan België inzake verkeersveiligheid maar blijft onder het Europees gemiddelde.

De resultaten betreffende voetgangers en vooral van fietsers in de recente barometer blijven zorgwekkend. Sinds 2005 is er inderdaad geen duidelijke verbetering merkbaar.

Toen vorige maand de stijgende tendens betreffende het aantal zwaargewonde fietsers en in het bijzonder de forse toename ervan in 2011 werd voorgelegd aan Werner De Dobbeleer, woordvoerder van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, was zijn antwoord dat 2010 een

uitzonderlijk sterk jaar was met weinig slachtoffers in vergelijking met voorgaande jaren. “Of de situatie daadwerkelijk achteruit gaat, zal pas blijken met de cijfers van 2012.” (De Morgen, 19 april 2013) Volgens de eerste onvolledige gegevens van de barometer december 2012 zijn er in 2012 meer fietsers omgekomen in het Vlaams Gewest. Het is wachten op de volledige cijfers om de evolutie van het aantal zwaargewonde fietsers te kunnen omschrijven. Maar een aangepaste actie had reeds lang moeten plaatsgehad hebben.

Volgens een onderzoek door FIA ((Internationale Automobielfederatie) bekleedt ons land inzake het aantal doden en gewonden bij voetgangers, de voorlaatste plaats onder de West-Europese landen. Touring besloot om onmiddellijk een sensibilisatiecampagne op te starten onder de verkeersdeelnemers. Dergelijke alerte respons vinden we spijtig genoeg niet terug bij de overheden.

Iedereen weet dat er in ons land en in Vlaanderen in het bijzonder nog heel wat moet gepresteerd worden om tot een aanvaardbare verkeersveiligheid te komen. Voorstellen zijn er meer dan genoeg maar de moed ontbreekt blijkbaar om ze uit te voeren.

- In het Congres werd voorgesteld om de verrijking van de ongevalregistratie, zoals die nu reeds wordt toegepast in de politiezone Antwerpen, uit te breiden naar andere politiezones. Deze methode schept de mogelijkheid om tot een betere analyse te komen van elk verkeersongeval waardoor nieuwe ongevallen kunnen voorkomen worden.
- Het is bekend dat de dode hoek nog steeds te veel slachtoffers maakt, vooral bij senioren die in hun kindertijd hierover geen opleiding hebben gekregen. Het is nodig om iedereen regelmatig persoonlijk aan te spreken en te wijzen op de gevaren bij het naderen van een vrachtwagen. Andere voorstellen zijn: het uitwerken van een verder doorgedreven scheiding tussen traag en snel verkeer, effectieve campagnes lanceren tot bewustzijnsverhoging aangaande de negatieve gevolgen van alcoholgebruik, waarbij ook voor de omgeving van de autobestuurders een taak is weggelegd, snelheidsbeperking door infrastructurele maatregelen in zone 30 (het eenvoudig plaatsen van een bord is onvoldoende), onderzoek verrichten en waarschuwingcampagnes uitwerken over de problematiek van het in slaap vallen achter het stuur. Dit probleem heeft waarschijnlijk een grotere impact op de verkeersveiligheid dan tot nu toe werd gedacht. Ook zouden de nieuwe verkeersborden B22/B23, die al te sterk gelijken op het voorrangsbord B1 dat alomtegenwoordig is en waardoor de roodlichtnegatie bij fietsers opgeflakkerd is, moeten worden afgeschaft. Uiteraard is deze lijst met voorstellen niet volledig.

Van de overheden wordt voldoende slagkracht verwacht om doelgericht in te spelen op de zwakke punten van het dagelijks druk verkeer in het Vlaams Gewest. Daarvoor is het in de eerste plaats vereist dat het beleid degelijke analyses maakt gebaseerd op definitieve en duidelijke gegevens en waarbij het alle aspecten durft onder ogen te zien. Het BIVV verleent hierbij uitstekend werk.

Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid geeft te veel de indruk een grote geregistreerde show te zijn waarbij het ‘goede nieuws’ dreigt voorrang te krijgen op de feitelijke problemen waarmee het verkeersbeleid te kampen heeft. Kritische vragen betreffende het beleid worden angstvallig geweerd. De toehoorders wensen een objectief en op degelijke cijfers steunend verslag te vernemen over de verkeersveiligheid in Vlaanderen met inbegrip van *alle* pijnpunten. Een serieus onderzoek is vereist en niet een charmeoffensief om de Vlaamse regering in een gunstig daglicht te stellen. Het thema

verkeersveiligheid dient daarvoor niet maar moet als enige doelstelling hebben om het verkeer veiliger te maken. De straten mogen niet langer het uitzicht hebben van een oorlogsgebied maar van een veilige plek, ingericht op maat van de zwakste weggebruiker. De tijd is gekomen om meer inspraakprocedures te voorzien in het Vlaams Congres Verkeersveiligheid zodat niet nog meer mensen gaan afhaken. Dit jaar waren er immers 13 deelnemers minder dan vorig jaar.

Rik Gheysens

20 mei 2013