

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

1. PROBLEEMSTELLING

Om actief aan het maatschappelijk leven deel te nemen moeten alle bevolkingsgroepen zich zonder al te veel risico kunnen verplaatsen, ongeacht hun verplaatsingsmodus. Dit betekent dat ook de zgn. “zwakke weggebruikers”¹, zoals voetgangers, fietsers, bromfietzers, personen met beperkte mobiliteit, maar ook die andere categorie “kwetsbare weggebruikers”, de motorrijders, op veilige wijze aan het verkeer moeten kunnen deelnemen.

Toch blijkt uit de officiële verkeersstatistieken voor België² dat alle categorieën samen van bovengemelde “kwetsbare weggebruikers” +- 40% van het aantal *verkeersdoden en ernstig gekwetsten* uitmaken. Dit is een zeer hoog percentage in vergelijking met andere landen³ en de oorzaken daarvan zijn niet duidelijk. Daarnaast vallen er elk jaar in België ook nog een *onbekend aantal lichtgewonden* in het verkeer onder deze categorie weggebruikers die gekenmerkt worden door het feit dat zij, in tegenstelling tot automobilisten, niet beschermd worden door de speciaal uitgeruste cocoon van hun voertuig.

Bovendien blijkt uit de internationale wetenschappelijke literatuur en epidemiologische studies op basis van de opnamecijfers van spoedgevallendiensten van ziekenhuizen in ons land dat de officiële verkeersstatistieken een verontrustende mate van onderregistratie van ongevallen met “zwakke weggebruikers” vertonen. Het probleem is niet beperkt tot België, maar uit recent onderzoek blijkt het probleem van de onderregistratie van ongevallen, vooral met zwakke weggebruikers, veel groter dan gedacht.

Sinds de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001-2002 heeft ons land op vandaag het aantal verkeersdoden met +- een derde kunnen terugdringen. Toch lijkt het aantal gekwetsten niet in gelijke mate te zijn gedaald en door de onvolledigheid van de cijfergegevens m.b.t. vooral de zwakke weggebruikers is het niet duidelijk in welke mate hun verkeersveiligheid is verbeterd. Voor die categorie “kwetsbare weggebruikers” waarvoor wèl meer sluitende ongevallenstatistieken bestaan, nl. de motorrijders, blijken de cijfers verontrustend.

De onderregistratie in de officiële verkeersstatistieken betekent dat niemand zicht heeft op de werkelijke maatschappelijke implicaties van de verkeersongevallen. Dit heeft scheeftrekkingen in de visie van de wetgevende en handhavende overheid voor gevolg, maar geeft ook een vertekend beeld van deze problematiek aan de bevolking, de media, de verzekeringsmaatschappijen, de verenigingen van weggebruikers en andere stakeholders.

Bovendien mag verwacht worden dat het probleem groter zal worden naarmate het aantal « kwetsbare weggebruikers » in het verkeer - onder invloed van een reeks maatschappelijke fenomenen – verder zal toenemen. Onder druk van de mobiliteitsproblemen was er de jongste jaren een aanzienlijke aangroei van het aantal gemotoriseerde tweewielers, terwijl ook het aantal voetgangers en fietsers toeneemt tengevolge van sensibiliseringscampagnes

¹ Voor de doelstellingen van onderhavig verslag wordt de terminologie “zwakke weggebruikers” en “kwetsbare weggebruikers” in een specifieke betekenis gebruikt: gelet op de problematiek van kwetsbare categorieën weggebruikers als de motorrijders en in mindere mate van de bromfietzers, kan men hier wel van kwetsbare weggebruikers” gewagen, hoewel zij traditioneel niet tot de categorie van de “zwakke weggebruikers” worden gerekend.

² Grafiek BIVV: “Spreiding in % van het aantal doden 30 dagen + zwaar gekwetsten volgens de aard van de weggebruiker 2005” Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info.

³ In Canada is dit bijvoorbeeld slechts 20%.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

voor een meer duurzame mobiliteit⁴, maar ook ten gevolge van de vergrijzing en de groeiende recreatiemogelijkheden van de bevolking. Verwacht wordt dat het aandeel van de weggebruikers waarover deze Werkgroep FCVV zich buigt zal toenemen in alle leeftijdscategoriën.

Al deze bevindingen vragen om een bijsturing van het beleid wil België de sinds de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001-2002 ingezette verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten en de doelstelling halen - waartoe het zich tegenover de Europese Commissie heeft verbonden - het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren. Het is dan ook belangrijk tijdig adequate maatregelen te nemen om hun verkeersveiligheid beter te waarborgen; deze maatregelen gaan van infrastructurele ingrepen, aanpassing van de reglementering, handhaving, sensibilisering en vorming, enz. tot een dringende inspanning van België inzake accidentologie. Good governance vereist bovendien dat voor deze maatregelen voldoende mensen en middelen worden vrijgemaakt, dat er overleg is met de betrokkenen en dat het beleid geregeld wordt geëvalueerd met het oog op bijsturing.

De WG stelt zich tot doel bijzondere aandacht te vragen voor de noden van de "kwetsbare weggebruikers" in de diverse betrokken beleidsdomeinen.

Omwille van de specificiteit van de problematiek van de motorrijders, bevat onderhavig verslag wel een aantal bevindingen, maar geen aanbevelingen m.b.t. deze categorie weggebruikers; de WG wijst op de noodzaak van een specifieke WG ter zake.

De WG verwijst parallel naar de conclusies van diverse andere WG van de FCVV "Statistieken en indicatoren", "Infrastructuur", "Overdreven en onaangepaste snelheid" en de WG die zich bezig houden met bestuurders onder invloed van alcohol, geneesmiddelen en drugs, evenals de WG "Zwaar vervoer". "Kwetsbare weggebruikers" zijn immers veelal niet alleen in het verkeer op de openbare weg.

⁴ Voor diverse aspecten van duurzame mobiliteit is nu reeds (beperkte) overheidsaandacht op grond van gezondheidsargumenten, klimaatproblemen en specifieke mobiliteitsproblemen zoals congestie op de wegen.

2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË

2.1. Gegevens m.b.t. de verkeersongevallen**Vergelijking Algemene trend 1999-2006 met Europees Witboek en doelstellingen SGV 2001-2002**

Uit de ongevallencijfers voor België voor de periode 2001-2006 van het DG Statistiek en Ec.Info. van de FOD Economie blijkt een gestage verbetering van de verkeersveiligheid. Niet enkel het aantal doden, maar ook het aantal zwaargewonden is globaal gedaald; het aantal lichtgewonden blijft evenwel stabiel op een hoog peil.

De doelstelling om op Belgisch niveau tot een halvering van het aantal verkeersdoden te komen (750 tegen 2010) lijkt haalbaar bij het huidige tempo.

De cijfers voor 2005 en de voortschrijdende Barometer van de Verkeersveiligheid van het BIVV wijzen evenwel op een toename van het aantal letselongevallen. Voor sommige categorieën ongevallen, bvb. de ernstige ongevallen tijdens de weekendnachten, is waakzaamheid geboden. Ook verschilt de trend van gewest tot gewest.

Om zicht te krijgen op de evolutie van de ongevallen met "kwetsbare weggebruikers" maakte de WG gebruik van matrices ter beschikking gesteld door het BIVV voor de periode 1999-2005:

- per slachtoffer;
- per opponent;
- per totaal van de ongevallen;

Omdat sommige reeksen in deze matrices zeer kleine absolute getallen⁵ bevatten, werd vooral met de jaartotalen gewerkt en baseerde de WG haar werkzaamheden ook op de typologie van de ongevallen zoals die naar voor komt in de internationale literatuur.

In het algemeen verbetert de verkeersveiligheid bij alle categorieën "kwetsbare weggebruikers" gestaag. Het tempo is niet voor alle categorieën hetzelfde:

Tabel 1. Matrix per slachtoffer, per opponent en per totaal van de ongevallen met "kwetsbare weggebruikers", 1999-2005

Cat.	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Abs.	%
motorfiets	142	118	147	164	124	120	123 ⁶	-19	-13,4
bromfiets	56	64	63	66	45	33	30	-26	-46,4
fiets	122	134	128	108	109	78	71	-51	-41,8
voetganger	154	142	158	132	113	101	108	-46	-29,9

Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info, bewerkt door BIVV.

Enkele cijfers uit de matrix per slachtoffer en per opponent vragen om extra waakzaamheid:

- Het aantal verkeersdoden in ongevallen tussen bestelwagens en voetgangers lijkt toe te nemen;
- Het aantal verkeersdoden in ongevallen tussen vrachtwagens en motorrijders lijkt toe te nemen;

Nog in verband met deze en andere cijfers besteed de WG bijzondere aandacht aan de zogenaamde "**paradox van de motorrijder**": bij het analyseren van de

⁵ Waardoor zij op grond van de "Wet van de grote getallen" onbetrouwbare resultaten kunnen geven.

⁶ Het aantal "doden 30 dagen onder motorrijders bedroeg 121.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

ongevallencijfers moet men voor ogen houden dat het aantal motorrijders sinds de jaren negentig exponentieel gegroeid is. Dit wijst op een relatieve verbetering van hun verkeersveiligheid.

Toch staat vast dat er een groot probleem qua kwetsbaarheid in het verkeer is: de motorrijders vertegenwoordigen in België nl. slechts 1% van het aantal afgelegde kilometers en 12% van het aantal verkeersdoden. (Dit komt ongeveer neer op 14X het risico voor een automobilist; de situatie in Frankrijk is analoog: 0,8% van de afgelegde km, tegenover 16,8% van de slachtoffers, d.i. 20X het risico van de doorsnee Franse automobilist).

Verfijnde statistische gegevens 2003/2004/2005

Op grond van een tweede reeks verfijnde statistische gegevens 2003/2004/2005 m.b.t. de "kwetsbare weggebruikers" volgens leeftijd en verplaatsingsmodus⁷ die aan de WG verstrekt werden door het BIVV in de vorm van uitvoerige tabellen en grafieken komt de WG nog tot volgende bevindingen:

Aantal doden 30 dagen

Het tempo waarmee de dodelijke ongevallen afneemt bij de 60-plussers lijkt lager te liggen dan voor de jongere leeftijdscategorieën. Dit kan verband houden met de grote mobiliteit van de ouderen en het toenemend aantal bezitters van een rijbewijs, want het aantal verkeersdoden stijgt vooral onder de automobilisten.

Tabel 2. Excerpt uit tabel doden 30 dagen

	2005	2004	2003
0 tot 24 jaar	264	298	372
25 tot 59 jaar	588	626	640
60-plus	231	234	201
Totaal	1.089	1.162	1.213

Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info, bewerkt door BIVV

Met betrekking tot de problematiek van de zwakke weggebruikers is de trend enerzijds niet eenduidig: in de cijfers 2005 merkt men bij de 75-plussers een plotse stijging van het aantal fatale ongevallen met voetgangers van 10 eenheden en tegelijk een daling van dergelijke ongevallen onder de bejaarde fietsers met 16 eenheden. Dit kan een toeval zijn, maar gelet op de stijging van het aantal ongevallen met bejaarde voetgangers en fietsers in Duitsland bvb. vragen deze cijfers toch om waakzaamheid m.b.t. deze categorieën weggebruikers; omwille van de kleine absolute getallen en het fenomeen van de onderregistratie van ongevallen met zwakke weggebruikers in België is scheeftrekking van de onderliggende trends immers niet uitgesloten.

Bij de jongeren tussen 10 en 25 jaar zien wij daarentegen over de hele periode 2000-2005 een gestage en zeer aanzienlijke daling van het aantal verkeersdoden. Gelet op het groot aantal "kwetsbare weggebruikers" in deze leeftijdsgroep wijst dit op een verbetering van de verkeersveiligheid van deze categorie weggebruikers. Dit is een zeer verheugend fenomeen. Dat de grootste afvlakking van de curve er gekomen is sinds 2003 wijst wellicht op het effect van de reeks maatregelen ten gunste van de

⁷ Bron: FOD Economie, Directie Statistiek en Economische Informatie, 2005.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

zwakke weggebruikers die door het federaal parlement genomen werden op grond van de aanbevelingen van de SGVV van 2001-2002.

Het opnieuw lichtjes stijgend aantal doden 30 dagen bij de motorfietsers in 2005 is een verontrustend fenomeen: na een eerdere piek van 140 slachtoffers onder de motorrijders in 2002 viel hun aantal terug naar 117 in 2003 en naar 115 in 2004; voor 2005 steeg het aantal doden 30 dagen evenwel opnieuw naar 121 (en het jaartotaal naar 123). De BIVV-grafieken 2000-2005 m.b.t. de *Evolutie van de doden 30 dagen per type weggebruiker* en m.b.t. de *Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers per type weggebruiker* bevestigen de minder gunstige trend voor de motorrijders.

Al deze gegevens wijzen op de noodzaak van, enerzijds, een diepgaande accidentologische analyse, en anderzijds, specifieke maatregelen voor de categorie van de motorrijders.

Tabel 3. Aantal doden 30 dagen en ernstig gekwetsten

Excerpt uit tabel doden 30 dagen + ernstig gekwetsten	2005	2004	2003
0 tot 24 jaar	2432	2587	2823
25 tot 59 jaar	4610	4190	4895
60-plus	1244	1220	1412
Totaal	8346	8075	9296

Het aantal slachtoffers bij de leeftijdscategorieën 0 tot 24 jaar vertoont een daling over ieder van de beschouwde jaren.

Het aantal slachtoffers bij de 25 tot 59-jarigen en de 60-plussers evenals het totaal voor alle categorieën weggebruikers en alle leeftijden vertoont na een daling in 2004 evenwel opnieuw een stijging in 2005.

Ook in de verfijnde analyse per categorie "kwetsbare weggebruiker" zien we voor voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders na een daling van het aantal doden en ernstig gekwetsten in 2004 opnieuw een stijging in 2005.

Dit kan er o.a. op wijzen dat:

- het aantal verkeersdoden daalt maar het aantal ernstig gekwetsten stijgt;
- dat de wijze van registratie niet constant is;
- andere onbekende factoren die eerder met exposure te maken hebben, zoals het weer.

Totaal aantal slachtoffers 2003/2004/2005

Ook hier doet het erratisch verloop van de cijfers, zowel wat de totalen als wat de verfijnde gegevens per categorie weggebruikers en per leeftijdsgroep betreft, vragen rijzen over de validiteit van de onderliggende trends die men geneigd zou kunnen zijn hieruit af te leiden.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

Ongevallenregistratie: problematiek van de onderregistratie en de kwaliteit van de gegevens

Enkele fluctuaties in bovenstaande cijfergegevens wijzen op artefacten die wellicht eerder iets te maken hebben met de wijze van registratie, dan met de daadwerkelijke onderliggende trend inzake verkeersveiligheid in België.

Uit bestaand Belgisch wetenschappelijk onderzoek⁸ blijkt trouwens een uitgesproken onderregistratie van de ongevallen met “kwetsbare weggebruikers”, vooral van fietsers en voetgangers.

Dit komt vooral tot uiting in de discrepantie tussen de officiële ongevallenstatistieken (op basis van de cijfers van politie⁹ en parket) en de registratie van ongevallen met deze categorieën weggebruikers door spoedgevallendiensten van ziekenhuizen¹⁰. Voor het gemotoriseerd verkeer - waaronder de motorrijders - zijn ook de cijfers van de verzekeringsmaatschappijen een goede indicator.

De internationale medische literatuur bevestigt de ernstige onderregistratie in de verkeersstatistieken van ongevallen – ook ernstige – met zwakke weggebruikers in vele landen.

Tabel 4. Levels of accident reporting in official (police-reported) road accidents statistics in European countries¹¹

Country	Year of most recent study of accident reporting	Percent of injured road users reported in official statistics
Denmark	2004	21
France	2006	42
Germany	1992	39
Great Britain	1996	56
Hungary	2005	76
Netherlands	1990	43
Norway	1995	37
Spain	2000	18
Sweden	1987	54
Switzerland	1990	25
Mean of listed countries		41

Source: Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe, ETSC, Brussels, February 2007

⁸ Cfr. o.a. de bevindingen van Johan Demol, expert aan het Centrum voor Verkeersveiligheid van de Universiteit Gent in een reeks publicaties; cfr. Bibliografie alsook publicaties over fietsongevallen van de spoedgevallendiensten van het UZ Gent en UZ Gasthuisberg Leuven.

⁹ “Verkeer” moet de 7^{de} basisfunctionaliteit van de lokale politie worden.

¹⁰ Wegens ontbreken financiering gegevensregistratie door ziekenhuispersoneel en de beperking van gegevensoverdracht op grond van de strafrechtelijke bepalingen m.b.t. het medisch geheim.

¹¹ Estimates presented here are based on a study by Elvik and Mysen (1999), whose main findings have also been reported by Elvik and Vaa (2004). This initial work has been updated by incorporating several additional studies (Amoros 2006, Binderup Larsen et al 2004, ETSC 2001, ETSC 2006, Hollo 2005, Plasencia 2000, Simpson 1996). The results of multiple studies made in the same country have been combined by applying techniques of meta-analysis.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

Naast het probleem van de onderregistratie van ongevallen - vooral ongevallen met zwakke weggebruikers - is er ook het grote verschil in classificatie van de ernst van de letsel tussen Europese landen:

Tabel 5. Levels of road accident reporting in European countries by injury severity

Country	Percent of serious injuries reported	Percent of slight injuries reported	Percent of all injuries reported
Denmark	57	14	16
France	39	18	18
Great Britain	38	60	56
Hungary	87	69	76
Netherlands	82	26	43
Norway	69	36	37
Switzerland	77	25	25

Source: Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe, ETSC, Brussels, February 2007.

Een analyse van de gegevens voor Denemarken is interessant voor België, waarvoor nog geen gelijkaardige gegevens voorhanden zijn¹². Het betreft hier immers een land dat qua grootte, bevolking, ontwikkelingsniveau, welvaart en mobiliteit vergelijkbaar is met België. In Denemarken registreren vele ziekenhuizen alle significante letselongevallen. Een vergelijking van de officiële statistieken 2002 met de cijfers over de letselongevallen van het Odense University Hospital voor dat jaar geven evenwel slechts een dekking voor deze opname regio van 11% voor AIS¹³ 1-traumata (slight), 45% voor AIS 3-traumata (serious) en 100% voor AIS 5 en 6- traumata (critical or fatal).

De dekking voor alle fietsongevallen was 6% en voor fietsongevallen zonder andere weggebruikers bedroeg de dekking niet meer dan 1.5%. Het niveau van rapportage van letselongevallen in de officiële statistieken lijkt bovendien nog te zakken: in 1992 bedroeg de totale dekking door de officiële cijfers nog 27%; in 2002 was dat nog 16%.

Hoe partieel de officiële Belgische verkeersstatistieken m.b.t. zwakke weggebruikers wel zijn blijkt uit een steekproef met fietsongevallen bij kinderen uitgevoerd door Prof Dr. P. Van de Voorde, specialist in de pediatrie traumatie van de Universiteit Gent, aan de hand van gegevens uit een tussentijds rapport dd. 30.11.2006 van de PENTA-studie¹⁴.

Aantal kinderen overleden >30d of ernstig gekwetst (>24u opname) in Vlaanderen na fietsongeval:

- 0-4j: **48** voor 18 ziekenhuizen in Vlaanderen (**tegenover 6** voor heel België in de cijfers FOD Ec, Directie Statistiek)
- 5-9j: **112 tegenover 21**
- 10-14j: **208 tegenover 107**
- 15-17j (Penta registreerde enkel tot en met 17j): **160 tegenover 81** voor de 15 tot 19-jarigen)

Bovendien werd in de PENTA-registratie 48u als het echte criterium voor ernstig trauma genomen; dit lijkt de medici veel meer valide.

¹² Voor België zijn enkele oudere, partiële studies beschikbaar; voor lopende studies cfr voetnoot 9.

¹³ Abbreviated Injury Scale

¹⁴ PENTA-studie: studie in opdracht van het FWO (Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek van de Vlaamse overheid) door een pediatrie netwerk rond trauma in 18 ziekenhuizen in Vlaanderen gefinancierd door het Levenslijn Kinderfonds.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS****Remediëring**

Een van de manieren om te remediëren aan het probleem van de onderregistratie en verkeerde classificatie van de ernst van de verwondingen bestaat erin de ongevallenregistratie te koppelen aan de ziekenhuisgegevens. Een voorbeeld van een dergelijk reeds ruim verspreid systeem van data-linking is het Zweedse STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) geïmplementeerd door het Zweedse ministerie van Transport en Infrastructuur en ontwikkeld in samenwerking met de politiediensten, de federatie van regionale overheden, de nationale raad voor Gezondheid en Welzijn, de vereniging van lokale besturen en het Zweedse Onderzoeksinstituut voor Mobiliteit en Vervoer (Sjölinder, 2001) Het Crash Outcome Data Evaluation System (CODES) in de USA is een ander model van een dergelijke data-uitwisseling.

Naast het evidente voordeel van een correcter "beeld" van de verkeersongevallen biedt een systeem als STRADA verscheidene andere voordelen. Het zou een stimulans geven aan de samenwerking tussen de overheidssector (politie, andere overheidsinstellingen) en de private sector (ziekenhuizen en de hele zorgsector) om samen te werken voor een beter begrip van de oorzaak, gevolgen en preventie van verkeersongevallen. Zo'n uitwisseling van gegevens zou informatie opleveren over de pre-crash, crash en post-crash fases van ongevallen. Het zou ongetwijfeld ook informatie opleveren voor het optimaliseren van de registratiesystemen en eventueel uitmonden in een multifunctionele database die door verschillende instanties voor uiteenlopende research zou kunnen gebruikt worden. Op het lokale bestuurlijke niveau zou dit bijvoorbeeld informatie over gevaarlijke infrastructuur kunnen opleveren, terwijl het op landelijk niveau tot evaluatie van en bijsturing van de reglementering kan leiden en op EU-niveau een basis kan zijn voor het uitwerken van nieuwe normen en doelstellingen om het aantal en de ernst van de ongevallen terug te dringen in de diverse EU-landen.

Belang van betere accidentologische gegevens voor het te voeren beleid

Om ongevallen waarin zwakke weggebruikers betrokken zijn te analyseren is het trouwens niet enkel van belang te weten WAT DE LETSELS zijn en HOEVEEL voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders door auto's, bromfietsen, bestelwagens, vrachtwagens enz. worden aangereden, maar ook **HOE** die ongevallen gebeuren.

Om het bij één categorie te houden - aanrijdingen tussen fietsers en auto's, b.v. - is het van belang te weten: op welk type weg gebeurde het ongeval, is er een fietspad, gaat het om een éénrichtingsfietspad, gebeurde het ongeval op een kruispunt, is dit met verkeerslichten uitgerust, reden fietser en auto op dezelfde weg of kwamen ze uit verschillende wegen, reden ze in dezelfde richting, voerde één van hen een richtingsverandering uit, enz..

Naast bovengemeld systeem van data-uitwisseling tussen diverse bevoegde instanties en nieuwe normen voor letselregistratie lijkt ook een hervorming van de constatactie van het ongeval door politie en parket wenselijk. Daarom zou bij vaststelling van de verkeersongevallen de politie systematisch gebruik moeten maken van gestandaardiseerde manoeuvre-diagrammen, welke dan naderhand als onderzoeks- en statistisch materiaal kunnen gebruikt worden bij het uitwerken van maatregelen om dergelijke ongevallen te voorkomen.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

Het project inzake het opstarten van een onafhankelijk instituut voor ongevalanalyse (BART-project), dat op een zijspoor is beland, moet nieuw leven ingeblazen worden.

Tussentijdse conclusie

De onderregistratie van ongevallen met zwakke weggebruikers wordt door de WG als een zeer ernstige aangelegenheid beschouwd waaraan dringend geremedieerd moet worden. Er zijn immers directe implicaties voor:

- het verkeersveiligheidsbeleid, het handhavingsbeleid en het bestraffingsbeleid;
- de allocatie van middelen en mensen m.b.t. het verkeersveiligheidsbeleid (registratie van ongevallendata, infrastructuur, campagnes, enz);
- monitoring van het beleid;
- Europese benchmarking;
- enz.

De WG meent dat al deze bevindingen wijzen op de noodzaak van:

- betrouwbare registratie van verkeersongevallen door samenwerking tussen politie, parket, verzekeringsmaatschappijen en medische instanties¹⁵;
- structurele financiering hiervan;
- wetenschappelijke aanpak met linking van databases, bvb. volgens de lijnen van het STRADA-systeem;
- de bundeling van expertise op het federale niveau in een "instituut voor accidentologie en verkeersveiligheid";
- "awareness" van het beleid voor de bestaande lacunes.

¹⁵ Een oplossing dient uitgewerkt voor het strafrechtelijk probleem m.b.t. de bescherming van het medisch geheim.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

2.2. Wetgeving

De WG is bezorgd om de geplande wijzigingen aan het art.7 van het Verkeersreglement. In geen geval mogen deze wijzigingen het beschermd statuut van de “zwakke weggebruikers” afzwakken of de verworvenheden van de SGVV van 2001-2002 terugschroeven, zoals: gedeeld gebruik van de openbare weg krachtens de “Straatcode”, zones 30 aan scholen, snelheidsmatiging in de bebouwde kom, enz.

Daarnaast constateert de WG een gebrek aan *wetenschappelijke evaluatie* van de genomen verkeersmaatregelen in België. Een “standstill” in de hervorming van de verkeersreglementering voor evaluatie-doeleinden is weliswaar ondenkbaar in het huidige stadium, maar toch vraagt de WG meer evaluatie en monitoring van het beleid;

Bij elke wijziging in de verkeersreglementering dient ook rekening gehouden met de belangen van de “kwetsbare weggebruikers”. Vrijwel alle verkeer op onze wegen is immers gemengd, ook al is er in beperkte mate specifieke infrastructuur voor handen voor voetgangers, fietsers en bromfietsers en genieten zij soms van bijzondere regelingen m.b.t.hun plaats op de openbare weg. Bij een impact is het immers steeds de “kwetsbare weggebruiker en niet het gemotoriseerd verkeer die de zwaarste tol betaalt, met uitzondering voor de specifieke problematiek van de gemotoriseerde tweewielers

Volgens gegevens van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat¹⁶ ligt het risico van deze groep op 75 doden per miljard reizigerskilometers voor motorfietsers en 91 voor bromfietsers, terwijl dit risico voor automobilisten en fietsers respectievelijk 3 en 12 doden per miljard reizigerskilometers is. Daarbij moet men bedenken dat de Belgische cijfers inzake verkeersveiligheid aanzienlijk slechter zijn dan de Nederlandse. Bijgevolg zou men om het risico voor de gemotoriseerde tweewielers terug te brengen naar het niveau van de andere weggebruikers werkelijk draconische maatregelen moeten treffen, waarvoor geen maatschappelijk draagvlak is.

Gelet op het onaanvaardbaar hoog risico voor de categorie van de gemotoriseerde tweewielers in ons land dringen zich niettemin toch dringend specifieke maatregelen op:

Bromfietsers:

- **bromfietsers klasse A** zijn momenteel aan geen enkele vereiste onderworpen qua kennis van de verkeersreglementering of rijvaardigheid in het verkeer; het invoeren van een fietsbrevet in de eindtermen van het basisonderwijs en het opnemen van **minimumvereisten** inzake kennis van de verkeersreglementering en rijvaardigheid in het programma voor het secundair onderwijs zou tot hun veiligheid kunnen bijdragen; het verdient aanbeveling te bestuderen of dit gepaard moet gaan met de toekenning van een **brevet of certificaat**;
- om de drempel voor het behalen van dit brevet niet te hoog te leggen (voor dit meestal zeer jonge publiek) moet aan een specifieke korte opleiding gedacht worden, eventueel georganiseerd door lokale secundaire scholen en ondersteund door afstandslernen via internet;
- Meer controlecampagnes naar bromfietsen met opgevoerd vermogen;

¹⁶ “Door met Duurzaam Veilig”, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, SWOV, Leidschendam, 2005

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

- Uit de handel halen van “opvoerkits” door de Economische Inspectie (Consumentenzaken)

Motorrijders: In onderhavig verslag beperkt de WG “Kwetsbare weggebruikers” zich tot een aantal bevindingen en suggesties; de WG meent dat de problematiek van de motorrijders sterk verschilt met die van de “zwakke weggebruikers” en beveelt aan een specifieke werkgroep op te richten voor de motorrijders;

De WG verwijst naar de bevindingen vervat in de SWOV-aanbevelingen¹⁷ voor deze categorie “kwetsbare weggebruikers”, evenals van aanbevelingen verschenen in diverse artikels in de nrs 65 en 69 van Via Secura. Het betreft hier het uitbreiden van de verplichte veiligheidsuitrusting naar speciale beschermkledij, handschoenen en veiligheidsschoenen, zoals dit in verscheidene Europese landen, waaronder Duitsland, reeds jarenlang verplicht is en niet gecontesteerd wordt; Daarnaast verwijst de werkgroep naar de noodzaak het getrappt rijbewijs voor motorrijders verder uit te werken, net als het systeem van opfrissingscursussen zoals die nu reeds aangeboden worden door de motorrijdersvereniging MAG.

Gemotoriseerde tweewielers in het algemeen:

- **Infrastructuur: de berminrichting dient “vergevensgezind” te zijn.** De wegbeheerders moeten er rekening mee houden dat brede, obstakelvrije zones voor motorrijders een noodzaak zijn, een inrichtingseis die overigens ten goede komt aan alle weggebruikers; het gaat hier voornamelijk om de wijze van plaatsing en het ontwerp van verkeersborden, lichtmasten en vangrails.
- **Sensibilisering van de andere weggebruikers voor de problematiek van de bromfietzers**, gekoppeld aan de campagne voor de motorrijders in het kader van een campagne die meer respect vraagt voor de gemotoriseerde tweewielers;
- **Gemotoriseerde tweewielers op busbanen:** Vrijwel alle leden van de WG formuleren voorbehoud tegen de voorstellen in het Belgisch Parlement m.b.t. het systematisch toelaten van motorrijders (aantal: 360.000) op voorbehouden rijstroken van het openbaar vervoer. De WG ziet hierin een bedreiging voor de uitstappende passagiers van het OV en voor de fietsers; het verschil in massa, snelheid en acceleratievermogen tussen deze categorieën weggebruikers achten zij te groot. In tegenstelling tot de chauffeurs van het OV krijgen motorrijders bovendien geen speciale vorming om met het specifiek verkeer op de busbanen om te gaan. De WG vestigt er bovendien de aandacht op dat een dergelijk voorstel logischerwijze impliceert dat ook de bromfietzers klasse A en klasse B dan tot de inrichtingen voorbehouden aan het openbaar vervoer zouden moeten worden toegelaten en dat het hiernaar schatting om 600.000 weggebruikers.
- **Bromfietzers klasse B op fietspaden:** diverse leden van de WG uiten hun bezorgdheid over de recente wijziging van de verkeersreglementering terzake die ingaat tegen het veiligheidsprincipe dat weggebruikers met een groot verschil in snelheid zoveel mogelijk

¹⁷ “PROMISING (Promotion of mobility and safety of vulnerable road users)” – Final report, Contribution of SWOV-Institute for Road Safety Research, The Netherlands, July 2001.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

- van elkaar gescheiden moeten worden op de openbare weg. In Nederland nam men daarom in 2004 precies de omgekeerde maatregel, wat zowel voor bromfietzers als fietsers in een daling van het aantal ongevallen resulteerde. Uit het debat hierover komt de wens naar voren dat deze nieuwe situatie van nabij zou worden gevolgd en dat de uitkomst ervan het voorwerp zou uitmaken van evaluatie door de FCVV;
- **Nummerplaten voor bromfietsen:** bij de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt momenteel bestudeerd of, hoe, wanneer en tegen welk tempo nummerplaten verplicht kunnen worden gemaakt voor de honderdduizenden bromfietsen die het land rijk is, naar analogie met de situaties in Nederland en Frankrijk. Door het ontbreken van nummerplaten is de controle en het handhavingsbeleid m.b.t. opgefokte bromfietsen immers problematisch;
 - **Fietspaden en rotondes:** cfr. aanbevelingen WG Infrastructuur m.b.t. het Reglement voor de Wegbeheerder;
 - **Fietsverlichting:** Bij het uitblijven van CEN-normen voor fietsverlichting dient de verkeersreglementering eventueel aangescherpt met minimum-normen op basis van de bestaande ISO-normen.

2.3. Maatschappelijk draagvlak – attitudes

Op dit ogenblik is er weinig maatschappelijk draagvlak in België om aan de “kwetsbare weggebruikers” bepaalde veiligheidsuitrustingen op te leggen. Hierbij wordt gedacht aan veiligheidskledij en dito schoenen voor motorrijders, witte helmen voor gemotoriseerde tweewielers, helmdracht voor fietsers of toch zeker voor fietsende kinderen, enz.

Zoals de ervaringen met de helmplicht voor gemotoriseerde tweewielers, de gordeldracht in de auto en de kinderzitjes uitwijst, is dit evenwel geen statisch maar een dynamisch gegeven. Wetenschappelijke kennis en technologische ontwikkeling evenals informatie en sensibilisering kunnen het maatschappelijk draagvlak voor bepaalde maatregelen verbreden en de attitude van de weggebruikers wijzigen.

Verwijzend naar het recht op mobiliteit van de zwakke weggebruikers, verzet de WG zich evenwel tegen bvb. verplichte fluohesjes voor fietsers en voetgangers omdat dit te ver gaat en het indruist tegen een beleid van duurzame mobiliteit dat het stappen en trappen wil bevorderen en de leefbaarheid van de (groot)steden wil bevorderen.

2.4. Gedrag van de weggebruikers

De WG prefereert preventie en informatie boven repressie, maar meent dat “kwetsbare weggebruikers” geenszins boven de wet staan.

De WG constateert ook veel onwetendheid: zo beseffen vele fietsers niet dat zij van op relatief grote afstand moeten kunnen gezien worden door het gemotoriseerd verkeer. Vaak verkeren zij in de waan dat wanneer de straatverlichting voor hen volstaat, dit ook het geval is voor de automobilisten.

Sommige weggebruikers nemen bewust risico's voor de “kick”; de vraag rijst of zij zich van de ernst van de gevolgen voor de verdere kwaliteit van hun leven wel bewust zijn...zonder nog te spreken van de maatschappelijke kost van hun onverantwoord gedrag in het verkeer..

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

Informatie en sensibilisering kunnen hieraan remediëren. Bij het uitwerken van alternatieve straffen voor bepaalde inbreuken, zoals bijvoorbeeld het “jongeren –PV +verkeersklas” moet men daarnaast evenwel ook denken aan werkstraffen in revalidatiecentra wil men de attitude van sommige verkeersovertreders bijsturen.

2.5. Controlebeleid door de politiediensten

Alle leden van de WG zijn het eens over het gunstig effect van de verhoogde pakkans en de hervorming van het handhavingsbeleid in het algemeen op de verkeersveiligheid in ons land. Er blijft nochtans een grote nood aan “enforcement”.

De WG meent dat het vele geld van het Verkeersboetefonds ook specifieke projecten ten gunste van de “kwetsbare weggebruikers “ zou moeten ten goede komen.

Wat handhavingsproblemen m.b.t.opgefokte bromfietsen betreft verwijst de WG naar de studie die momenteel wordt gemaakt bij de FOD Mobiliteit en Vervoer van de invoering van nummerplaten voor bromfietsen. Dit zou de identificatie en controle van de daders moeten bevorderen.

2.6. Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid**- Project van “Jongeren-Proces-verbaal +Verkeersklas”.**

Op initiatief van de provinciegouverneur werd in 16 van de 19 politiezones in West-Vlaanderen, op een uniforme wijze, een alternatief bekeuringssysteem voor de doelgroep van de 12- tot 18-jarige bromfietzers, fietsers en voetgangers uitgewerkt. Aan deze jongeren, die strafrechterlijk gesproken geen boete kunnen opgelegd krijgen, wil men via het “Jongeren-Proces-verbaal” toch duidelijk maken dat ook zij hun verantwoordelijkheid moeten opnemen in het verkeer. De “Verkeersklas”fungeert daarbij als alternatieve straf.

De inhoud van de verkeersklas is uitgewerkt door de politie i.s.m.preventiewerkers, met ondersteuning van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid en is erop gericht de jongeren te laten reflecteren over hun risicogedrag en hun maatschappelijke verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid en hen op een didactisch verantwoorde wijze het verkeersreglement bij te brengen (= attitude + reglementering).

De hoge successcore van dit en analoge initiatieven in Limburg en Gent doet er de WG toe besluiten dat het eenvoudiger zou zijn als het “Jongeren-Proces-verbaal” als verkeersveiligheidsproject in het hele land zou bestaan, via een nieuw te creëren standaard-jongeren-PV, gelinkt aan een online te raadplegen database

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

2.7. Informatie en sensibilisatie

De WG stelt op grond van de BIVV-grafiek 2005 m.b.t. de doden 30 dagen en de ernstig gekwetsten vast dat er wel degelijk fluctuaties in de cijfers per leeftijdsgroep kunnen worden gedetecteerd die wijzen op risicovolle momenten in het leven van jongeren en op lacunes in hun perceptie van de risico's. Zo pieken de ongevallen bij de voetgangers op 7 en op 11-jarige leeftijd, wat samenhangt met de overgang naar respectievelijk het basisonderwijs en het secundair onderwijs. Bij de fietsers zit de grootste risicogroep bij de jonge tieners, maar het aantal slachtoffers neemt ook toe onder de 60-plussers.

Bij de bromfietzers situeert de risicogroep zich bij de 16 tot 19-jarigen.

- De **preventie** dient hiermee rekening te houden. De instellingen die instaan voor preventie, zoals het BIVV moeten over de nodige middelen beschikken om gerichte acties te kunnen voeren.

- Wat de jongeren betreft, pleit de WG ook voor een systematische aanpak via het **onderwijs**: de kennis van het verkeersreglement en de rijvaardigheid bij jongeren blijkt immers bedroevend gering. In het (Nederlandstalig) basisonderwijs bevatten de eindtermen weliswaar een aantal normen inzake kennis en vaardigheid om in het verkeer te komen; in het Franstalig basisonderwijs is dit minder evident. In het secundair onderwijs blijkt de opleiding inzake kennis van het verkeersreglement en de rijvaardigheid bij jongeren zowel in het Nederlandstalig als in het Franstalig onderwijs problematisch. Als ze al aan bod komen, zijn mobiliteit en verkeersveiligheid er verspreid over een zeer divers lessenspakket waardoor geen enkele leerkracht zich in het bijzonder verantwoordelijk voelt met alle gevolgen van dien voor de verkeerseducatie van de jongeren die nochtans voor het eerst enige vervoersautonomie verwerven als voetgangers, fietsers en bromfietzers.

De WG meent dat in de 3 Gemeenschappen en in alle netten zowel voor het basisonderwijs als in het secundair onderwijs een aan de leeftijd aangepaste kennis van de verkeersreglementering + rijvaardigheid met de fiets moet aangeboden worden.

- **Rol van de media**: het verkeersveiligheidsbeleid en de problemen rond de "kwetsbare weggebruikers" verdienen blijvende media-aandacht; de expertise van de journalisten is de jongste jaren wel toegenomen; de toon m.b.t. het belang van verkeersveiligheid voor alle categorieën weggebruikers is in de meeste kranten en audiovisuele media eigenlijk omgeslagen sinds de eerste editie van de SGVV in 2001-2002. De WG meent niettemin dat de massamedia een grotere sensibiliserende rol zouden kunnen spelen;

2.8. Voertuiguitrusting

Onder de potentiële maatregelen die de verkeersveiligheid van de "kwetsbare weggebruikers" ten goede kunnen komen onderscheidt de WG:

- Kwaliteit van fietsen en fietsonderdelen:
In juli 2006 werden de nieuwe CEN-normen voor 4 grote categorieën fietsen gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie; het toezicht op de productveiligheid van fietsen die in de handel worden gebracht alsook die fietstypes of toebehoren waarvoor nog geen normen bestaan blijft een opdracht voor de ministers van Consumentenzaken van de Lidstaten. De fietsverenigingen vragen bijzondere aandacht voor de kwaliteit van de veiligheidsuitrustingen zoals verlichting en remmen

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

Dit Europees dossier wordt eveneens opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

- Bull bars en “car fronts” in het algemeen: cfr. Richtlijn 2003/102/EG m.b.t. de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers. Dit Europees dossier wordt eveneens opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer ;
- Technologische veiligheidsuitrusting van voertuigen zoals “zwarte dozen”, snelheidsbegrenzers voor bestelwagens, ISA, alcolocks, enz. Ook deze dossiers worden opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en zijn eerder materie voor andere WG;
- Dodehoekspiegels en andere inrichtingen van indirect zicht voor grote voertuigen: idem

2.9. Research, benchmarking & evaluatie

De WG onderkent een grote nood aan research, benchmarking en evaluatie m.b.t. verkeersveiligheidsbeleid in België. Sinds de SGVV 2001-2002 is er weliswaar vooruitgang geboekt; maar de onzekerheden m.b.t. de effectiviteit van het beleid blijven nog te groot.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE
VERKEERSVEILIGHEID**Woord vooraf**

M.b.t. de motorrijders beveelt de WG aan dat een specifieke WG "Motorrijders" zou worden opgericht .

3.1. Prioritaire aanbevelingen FCVV m.b.t. de "kwetsbare weggebruikers"

3.1.1. Op grond van de ernstige onderregistratie van ongevallen met "zwakke" weggebruikers vraagt de FCVV tegen 2010 (cfr. ook aanbevelingen WG Statistiek):

- betrouwbare registratie van verkeersongevallen door samenwerking tussen politie, parket, verzekeringsmaatschappijen en medische instanties¹⁸;
- met aandacht voor de oorzaak van ongevallen door incorporatie van "manoevrediagrammen" in de pv's van de politie;
- gestandaardiseerde registratienormen uit te werken door de overheid;
- structurele financiering hiervan;
- wetenschappelijke aanpak met linking van databases;
- de bundeling van expertise op het federale niveau in een "instituut voor accidentologie en verkeersveiligheid";
- "awareness" van het beleid voor de bestaande lacunes.

3.1.2. Om te remediëren aan de risicovolle onwetendheid van de jongeren m.b.t het verkeersreglement en hun gebrek aan rijvaardigheid in het verkeer wil de FCVV dringend volgende maatregelen:

- **aan de leeftijd aangepaste kennis van het verkeersreglement moet tegen 2010 opgenomen worden in de eindtermen van zowel basisonderwijs als secundair onderwijs van alle onderwijsnetten;** Hiertoe is in het federale België overleg nodig tussen de ministers van Onderwijs en de ministers van Mobiliteit (verruimde ICMIT). Ook overleg met Binnenlandse Zaken is aangewezen, maar onderwijs is geen specifieke taak voor de politie, die zich moet beperken tot specifieke projecten. Hier is in een eerste fase ook een taak weggelegd voor de Afdeling Educatie van het BIVV;
- naast basiskennis van het verkeersreglement moeten de **eindtermen van het basisonderwijs en de 1^{ste} cyclus van het secundair onderwijs ook rijvaardigheid met de fiets in het verkeer omvatten:** ieder kind in België moet de kans krijgen te leren fietsen en te leren hoe men zich veilig beweegt in het verkeer; aan deze kennis moet naar analogie met het Zwembrevet een **Fietsbrevet** verbonden zijn;
- aan de gebrekkige rijvaardigheid en kennis van het verkeersreglement bij de bromfietzers klasse A – waarvoor geen rijbewijs vereist is - dient geremedieerd via een speciaal laagdrempelig brevet, aan te bieden via regionaal gespreide secundaire scholen: dit brevet moet gebaseerd zijn op het theoretisch deel van het bromfietsexamen + fietsbrevet;
- Veralgemening over alle politiezones van het project "**Jongeren-Proces-verbaal + verkeersklas**" als verkeersveiligheidsproject in het hele land, via

¹⁸ Een oplossing dient uitgewerkt voor het strafrechtelijk probleem m.b.t. de bescherming van het medisch geheim.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

een nieuw te creëren standaard-jongeren-PV, gelinkt aan een online te raadplegen database.

3.2. Andere aanbevelingen FCVV:

- **Sensibilisering** van de weggebruikers voor de specifieke problematiek van de “kwetsbare weggebruikers”, gekoppeld aan een campagne die van alle weggebruikers meer wederzijdse hoffelijkheid en voorzichtigheid vraagt;
- In afwachting van degelijk onderzoek naar de werkelijke oorzaken van ongevallen met kwetsbare weggebruikers, zou het nuttig zijn om bij campagnes inzake verkeerseducatie en veiligheidssensibilisatie niet enkel te focussen op het rijgedrag van de gemotoriseerde weggebruikers, maar ook aandacht te hebben voor de **responsabilisering** van de kwetsbare weggebruikers zelf;
- De FCVV meent dat, in bepaalde omstandigheden, de rechtbanken wellicht ook de **ouders** zouden moeten kunnen sanctioneren: de attitude van de ouders wijst soms op manifeste onwil, bvb. om veiligheidsuitrusting zoals fietsverlichting te kopen of om hun kinderen de verkeersklassen te laten volgen als alternatieve straf;
- Ook het **belang van sensibilisering en educatie i.v.m. verkeersveiligheid buiten de onderwijscontext** mag niet worden verwaarloosd; de FCVV meent dat de instanties en verenigingen die hiermee bezig adequate financiële ondersteuning verdienen. Naast het Fietsbrevet / Brevet du cycliste moeten initiatieven als “Pedibus” (asbl GAMAH), , “Tandem scolaire” van de asbl Empreintes, gecombineerde fietsopleidingen voor ouders en kinderen door de Gezinsbond en de Ligue des Familles, Fietspooling van Mobiel21 vzw, Vélobus van GRACQ & ProVelo, dodehoeksensibilisering van transportfederaties, zoals “Veilig op weg” van SAV en diverse andere fietseducatieprojecten voor kinderen en volwassenen van de fietsverenigingen Fietsersbond, GRACQ en Provelo, e.a. van overheidswege ook ondersteund worden met mensen en middelen op grond van argumenten van verkeersveiligheid en niet enkel in het kader van de sensibilisering voor het “stappen en trappen”. Enerzijds is dit noodzakelijk gelet op de ongevallencijfers voor alle categorieën “zwakke weggebruikers; anderzijds is het niet wenselijk dat de “achterbankgeneratie” zomaar, zonder enige verkeerservaring, zonder vereisten inzake rijbewijs, als 16-jarige in het gemotoriseerd verkeer kan komen met de bromfiets²⁰... Het eigenlijke Fietsbrevet / Brevet du cycliste te verwerven via het onderwijs (mét opleiding in het verkeer) is een prioritaire aanbeveling, de andere initiatieven kunnen gelinkt worden aan de systematische invoering van School- en Bedrijfsvervoerplannen (SVP en BVP).
- **Fietsverlichting:** de FCVV vraagt aanscherping van de verkeersreglementering met technische normen en wijst op de noodzaak

¹⁹ “PROMISING (Promotion of mobility and safety of vulnerable road users)” – Final report, Contribution of SWOV-Institute for Road Safety Research, The Netherlands, July 2001.

²⁰ Ervaringen in het buitenland hebben uitgewezen dat het zeer vormend is wanneer jongeren eerst met de fiets in het verkeer leren komen

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

van een federale campagne over het belang van visibiliteit in het verkeer; verder wijst de FCVV op de noodzaak van controle door de minister van Consumentenzaken op de kwaliteit van het aanbod van fietsverlichting in de handel;

- Verkeersongevallen houden vaak verband met gehaastheid en onoplettendheid; De FCVV meent dat er nood is aan een **BIVV-campagne** gericht op jongeren en hun ouders: **“Je pars à temps // Ik vertrek op tijd”**;
- Bromfietsers klasse B op fietspaden: de FCVV is bezorgd over de recente wijziging van de verkeersreglementering ter zake die ingaat tegen het veiligheidsprincipe dat weggebruikers met een groot verschil in snelheid, massa en acceleratievermogen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden moeten worden op de openbare weg en wil een evaluatie.
- Nummerplaten voor bromfietsen²¹: de FCVV ziet in de invoering van nummerplaten voor deze categorie “kwetsbare weggebruikers” een ondersteuning van het handhavingsbeleid en een middel in de strijd tegen de “opgefokte bromfietsen” die aan de basis van heel wat ongevallen met jongeren liggen;
- De FCVV gelooft sterk in de indicaties gegeven door de “typologie van ongevallen”, bvb. de klassieke uitleg van automobilisten die een fietser aanrijden bij het verlaten van de snelweg: “ik heb de fietser niet gezien”...hij heeft de fietser niet gezien omdat hij geen fietsers verwacht;
- De FCVV pleit voor een opwaardering van de rol van de media voor sensibilisering en verkeerseducatie; de WG pleit voor TV-Spots in prime time en het integreren van thema’s van verkeersveiligheid in de populaire programmatie, zoals in Frankrijk;
- De FCVV wijst op het afschrikkingseffect van de hogere pakkans en meent dat het strakkere handhavingsbeleid van de voorbije jaren moet worden voortgezet.

²¹ Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt momenteel bestudeerd of, hoe, wanneer en tegen welk tempo nummerplaten verplicht kunnen worden gemaakt voor de honderdduizenden bromfietsen die het land rijk is, naar analogie met de situaties in Nederland en Frankrijk.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**4. MONITORING**

Het lijkt niet opportuun de werkzaamheden van de huidige WG “Kwetsbare weggebruikers” – die pas eind 2006 werden opgestart – een einde te laten nemen met onderhavig verslag aan de FCVV.. Er moet immers nog veel studiewerk gebeuren en er zal ook nood zijn aan een specifieke monitoring van de verwezenlijking van de hier geformuleerde doelstellingen en door de CFVV weerhouden prioriteiten.

Toekomstgericht moet de WG ook instaan voor evaluatie van de ondernomen actie, Europese benchmarking en aanspreekpunt voor België voor de uitwisseling van good practices.

Het verdient bijgevolg aanbeveling de huidige werkgroep te laten uitgroeien tot een vaste begeleidings- en overleggroep, die op geregelde tijdstippen samenkomt en rapporteert aan de FCVV . Naar gelang de behandelde topics kan de WG uitgebreid worden met experts, al dan niet uit het netwerk van deskundigen van de FCVV.

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 20 van 22
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS	

BIJLAGE 1 - REFERENTIEDOCUMENTEN

Statistieken m.b.t.de verkeersongevallen in België

Verfijnde analyse van de statistische gegevens 2003/2004/2005 m.b.t. de "kwetsbare weggebruikers" volgens leeftijd en verplaatsingsmodus - Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info, bewerkt door BIVV.

BIVV, Grafiek: *Spreiding in % van het aantal doden 30 dagen + zwaar gekwetsten volgens de aard van de weggebruiker 2005*- Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info.

BIVV, Grafiek: *Evolutie van de doden 30 dagen per type weggebruiker 2000-2005* - Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info.

BIVV-grafiek. *Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers per type weggebruiker 2000-2005*.- Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info.

Matrices per slachtoffer, per opponent en per totaal van de ongevallen met "kwetsbare weggebruikers"1999-2005 - Bron: FOD Economie, DG Stat. en Ec. Info, bewerkt door BIVV.

Bibliografie

Amoros, E., Martin, J. L., Laumon, B. (2006) Under-reporting of road crash casualties in France. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 627-635.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, Communication de la Commission concernant le Programme d'action européen pour la sécurité routière. Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée, COM (2003)311 final – Non publié au journal officiel : Sécurité routière : programme d'action pour le Sécurité routière (2003-2010).

Cryer, P. C., Westrup, S., Cook, A. C., Ashwell, V., Bridger, P. and Clarke, C. (2001) Investigation of bias after data linkage of hospital admissions data to police road traffic crash reports. *Injury Prevention* 7, 234-241.

DE MOL J. (2003), "ISA in een hogere versnelling. Beleids- en implementatieacties voor het veiligheidsverhogend systeem", in: *Verkeersspecialist*, 95, 2003, blz. 10-12.

DE MOL J. (2003), "[Bestelwagens: een drama voor de verkeersveiligheid. De maximale snelheidsbegrenzer: een nieuwe Europese richtlijn](#)", in: *Verkeersspecialist*, 95, februari 2003, blz. 13-16.

DE MOL J., VLASSENROOT S. (2003), "[Op de voet gevolgd. Onderzoekresultaten van het Zweedse ISA-project](#)", in: *Verkeersspecialist*, 94, pp. 6-11.

DE MOL J. (2002), 'Verkeershandhaving en –vervolging moeten gekaderd worden binnen het verkeersveiligheidsbeleid', in: *Orde van de Dag. Criminaliteit en samenleving*, Mechelen, Kluwer documenta, 20 (thema: verkeershandhaving) december 2002, pp. 65-72.

DE MOL J. (2002), "[Opteren voor OPTIMA, Betrouwbaar registratiesysteem voor verkeersslachtoffers](#)", in: *Verkeersspecialist*, 87, pp. 5-8.

DE MOL J. (2002), *Optimalisatie van de verkeersongevallenstatistieken, Inleiding tot STRADA*, Gent, februari 2002, 20 blz.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**

Elvik, R., Mysen, A. B. (1999) Incomplete accident reporting. Meta-analysis of studies made in 13 countries. *Transportation Research Record*, 1665, 133-140.

Elvik, R., Vaa, T. (2004) *The Handbook of Road Safety Measures*. Oxford, Elsevier Science.

European Transport Safety Council (ETSC), *Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe: The true scope and impacts of traffic injury; Long-term impacts of traffic injury; Socio-economic dimensions of traffic injury*, Brussels, February 2007, 63 p.

European Transport Safety Council (ETSC) (2001) *EU transport accident, incident and casualty databases: current status and future needs*, Brussels.

European Transport Safety Council (ETSC) (2006) *Road accident data in the enlarged European Union: learning from each other*, Brussels.

Farmer, C. M. (2003) Reliability of Police-Reported Information for Determining Crash and Injury Severity. *Traffic Injury Prevention* 4, 38-44.

Gennarelli, T. A. and Wodzin, E., Eds. (2005) *Abbreviated Injury Scale 2005*, Association for the Advancement of Automotive Medicine, Des Plaines IL, USA.

Graham, D., Glaister, S., Anderson, R. (2005) The effects of area deprivation on the incidence of child and adult pedestrian casualties in England. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 125-135.

Hollo, P. (2005) Estimation of the real number of road casualties. Unpublished paper. Budapest, Institute for Transport Sciences (KTI).

Jones, S. R., Lyons, R. A., John, A., Palmer, S. R. (2005) Traffic calming policy can reduce inequalities in child pedestrian injuries: database study. *Injury Prevention*, 11, 152-156.

Kuppa, S., Wang, J., Haffner, M. and Eppinger, R. (2001) Lower extremity injuries and associated injury criteria. International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, Amsterdam.

MAIDS – *In-Depth investigation of Motorcycle accidents – the first complete European in-depth study of motorcycle accidents*, September 2004.

Martin, A. (2006) *Factor Influencing Pedestrian Safety: A Literature Review*. Unpublished Project Report UPR SE/199/05. TRL Limited.

PENTA-studie: studie in opdracht van het FWO (Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek van de Vlaamse overheid) door een pediatriesch netwerk rond trauma in 18 ziekenhuizen in Vlaanderen gefinancierd door het Levenslijn Kinderfonds, UGent – KuLeuven, november 2006.

SWOV, "PROMISING (Promotion of mobility and safety of vulnerable road users)" – Final report, Contribution of SWOV-Institute for Road Safety Research, The Netherlands, July 2001.

SWOV, "Door met Duurzaam Veilig", Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, SWOV, Leidschendam, 2005

VLASSENROOT, S., DE MOL, J. (2004), "ISA-gebruikers kunnen niet meer zonder: Gentse demoproject wijst op grote aanvaarding van ISA", in: *Verkeersspecialist*, 112, November 2004, Wolters Kluwer, Mechelen, pp. 12-16. [pdf-file](#)

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 22 van 22
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : KWETSBARE WEGGEBRUIKERS	

BIJLAGE 2 - SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP

Theo Beeldens, Ondervoorzitter MAG²²
 Pierre-Jean Bertrand, BHGewest
 Jacques Dekoster, Ligue des Familles
 Ann DE BOECK, Gezinsbond
 Bernard Dehaye, GRACQ
 Patrick D'Haese, Afgevaardigd Bestuurder Fietsersbond
 Michèle Guillaume, BIVV Sylvie Lemaire, Politiezone 3869
 Karel Van Coillie, Touring
 Anne Vandenberghe, FOD Mobiliteit en Vervoer
 Commissaris Rudi Wagelmans van de VCLP

Lieve Vermoere, FOD Mobiliteit en Vervoer, die de vergaderingen voorzat en tevens fungeert als verslaggever

Mail-adressen van de leden:

Michele.guillaume@ibsr.be; rudi.wagelmans@ibz.fgov.be; sylvie.lemaire.3869@police.be;
pjbertrand@mrbc.irisnet.be; uschollaert@mrbc.irisnet.be; karel.vancoillie@touring.be;
ddekoster@yucom.be; president@mag.be; patrick@fietsersbond.be; bernard.dehaye@skynet.be;
ann.de.boeck@gezinsbond.be; anne.vandenberghe@mobiliteit.fgov.be; lieve.vermoere@mobiliteit.fgov.be

²² De heer Theo Beeldens was enkel aanwezig op de vergadering van de werkgroep op 11.01.2007; op verzoek van de MAG zullen de aangelegenheden m.b.t. de motorrijders behandeld worden in een specifieke WG FCVV. Onderhavig verslag bevat dan ook enkel de bevindingen van de WG, maar geen "Aanbevelingen FCVV" m.b.t. de motorrijders.