

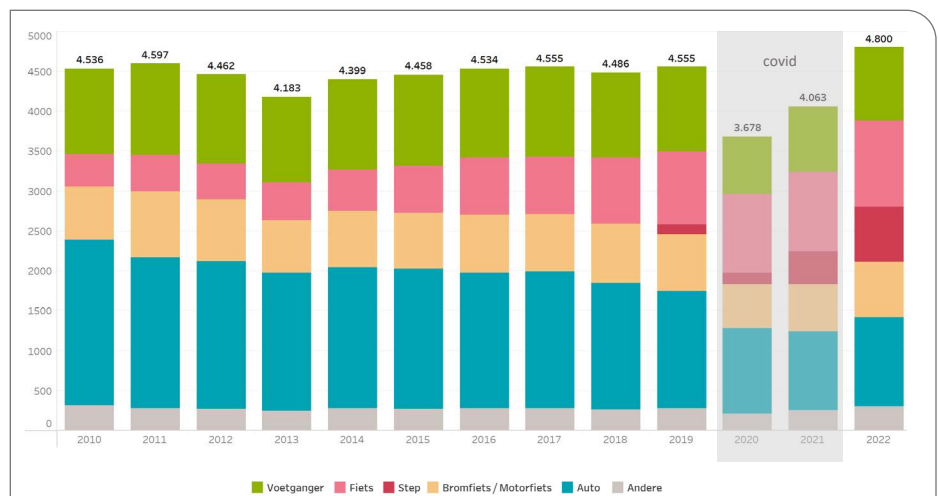
> Korneel Debaene, Attaché – Organiserende overheid van de mobiliteit - Brussel Mobiliteit

VERKEERSONGEVALLEN IN BRUSSEL: EEN SNEL VERANDEREND FENOMEEN

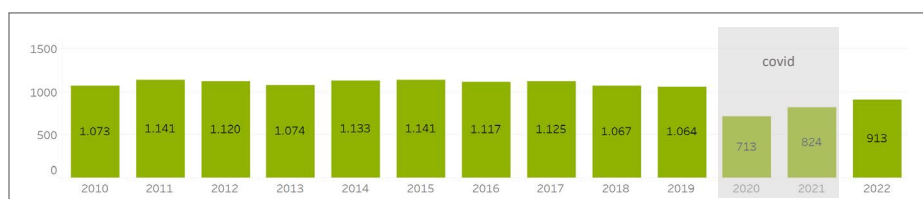
De afgelopen jaren heeft de mobiliteit in Brussel een grondige evolutie doorgemaakt. Wat betreft de auto zien we langs de ene kant een licht verminderd autogebruik, met sinds Stad 30 ook lagere snelheidslimieten en zelfs een verbeterd respect voor de snelheidslimieten, maar langs de andere kant ook zorgwekkende evoluties zoals een tendens naar grotere en zwaardere automodellen, de aanwezigheid van de smartphone aan het stuur, en een stijgend aandeel bestuurders onder invloed van alcohol en drugs. Wat betreft de kwetsbare vervoerswijzen zien we een sterk gestegen fietsgebruik, met meer afgescheiden fietsinfrastructuur, en op enkele plekken ingrepen om wijken autoluw te maken, maar ook de popularisatie van nieuwe technologieën zoals elektrische steps, die momenteel inherent gevaarlijker zijn dan bijvoorbeeld de fiets. Een aantal van deze evoluties accelereerden tijdens de covidcrisis, maar de meeste waren reeds eerder gestart. In dit artikel onderzoeken we hoe zich dat alles vertaalt in de cijfers van de verkeersongevallen: is het geweest veiliger, of minder veilig, dan voorheen, en voor wie?

In eerste instantie kunnen we kijken naar de grafiek 1 met het aantal gewonden in het verkeer per jaar. (figuur 1).

De totale aantallen gewonden op deze grafiek suggereren op het eerste zicht dat de ongevallensituatie globaal genomen stabiel zou zijn in Brussel, op een covid-periode in 2020 en 2021 na, waarbij afgelopen jaar een lichte uitschieter was in negatieve zin. Kijkende naar de types weggebruikers die zich in deze data bevinden, kunnen we echter absoluut niet over een stabiele situatie spreken. Op basis van de cijfers per type weggebruiker kunnen we een aantal sterk verschillende tendensen onderscheiden:

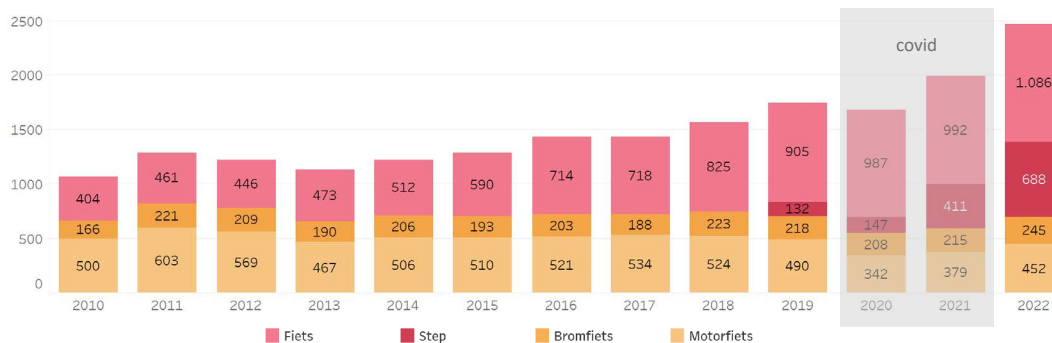


> Figuur 1: Aantal gewonden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar



> Figuur 2: Aantal gewonde voetgangers in het verkeer per jaar

Wat betreft gewonde voetgangers (figuur 2) hadden we tot en met 2019 een behoorlijk stabiele situatie, met een sterke daling tijdens covid gevolgd door een significant beter bilan in het eerste post-covidjaar 2022. Afgelopen jaar was voor voetgangers, ondanks de opnieuw normale verkeerssituatie, beduidend veiliger dan de pre-covid periode. Het is altijd moeilijk om echte oorzaak-gevolgrelaties af te leiden, maar de invoering van Stad 30 kan hier toch enkel geholpen hebben.



> Figuur 3: Aantal gewonde tweewielers in het verkeer per jaar

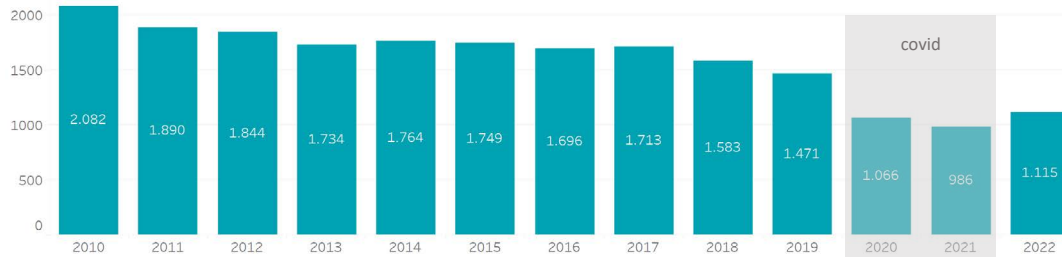
Bij de tweewielers kunnen we een erg verschillende evolutie optekenen tussen fietsers, steppers en brom- en motorfietser. **Fietsers** (roze in de grafiek 3) blijven sinds 2010 gestaag jaar na jaar in de statistieken stijgen – zelfs doorheen de covid-crisis – met na 12 jaar een groei van bijna 170%. Dit is indrukwekkend, maar de stijging van het werkelijke **gebruik** is nog hoger, met volgens de tellingen van Provélo een stijging van meer dan 300% sinds 2010. De covidcrisis was hier een echte accelerator, ook onder invloed van op korte termijn gerealiseerde fietsinfrastructuur (de zogenaamde covidfietspaden): enkel en alleen al tussen 2021 en 2022 werd een stijging van ~40% opgemeten, wat ook bevestigd werd door de automatische fietstelpalen van het gewest. Het feit dat de stijging in ongevallen trager gaat dan de stijging in gebruik toont dat het relatieve risico om een ongeval te hebben daalt. Het risico op ongevallen daalt en is zelfs nog nooit zo laag geweest, maar deze trend moet zich voortzetten met het oog op de doelstelling van nul doden en ernstig gewonden. De inzet blijft hoog gezien de meer dan 1.000 gewonde fietsers per jaar.

Steppers (donkerroze in de grafiek 3) hebben op zeer korte tijd hun plaats in de ongevallencijfers veroverd, na de massale introductie van deelstepsystemen in het gewest

sinds 2019. Het gaat voor alle duidelijkheid niet enkel om deelsteps, in de gegevens kunnen we geen onderscheid maken tussen deelsteps en privésteps. De groei volgt de groei van het gebruik van de elektronische steps, met hoopvolle tekens van een vermindering van het aantal ongevallen met steps in de laatste 6 maanden van 2022, na het in voege treden van de nieuwe regels die de snelheid verminderen in de voetgangerszone in het centrum, de minimumleeftijd op 16 jaar vastlegt, en verbiedt om met meerdere personen op een step te staan. Het is echter nog te vroeg om definitieve conclusies te formuleren en zeker om voorspellingen naar te toekomst te maken. De eerste sensibilisatiecampagne voor gebruikers van Steps is in maart van dit jaar van start gegaan. De tijd zal leren of dit effect heeft gehad op het gebruikersgedrag en de ongevallencijfers.

Brom- en motorfietzers (donker- en lichtoranje in de grafiek 3) zijn tenslotte over het algemeen in het laatste decennia min of meer stabiel gebleven, op een lagere covid-periode na. Echter kunnen we ook hier sinds 2020 complementaire tendensen onderscheiden die elkaar min of meer opheffen – een daling van de gewonde motorfietzers en een stijging van de gewonde bromfietzers.

“ Een eerste conclusie : erwel degelijk een positieve tendens, met name voor voetgangers en auto-inzittenden, die gemaskeerd wordt door een stijging van het aantal ongevallen onder tweewielers – een stijging die sterk gelinkt is aan het stijgende gebruik van deze modi. ”



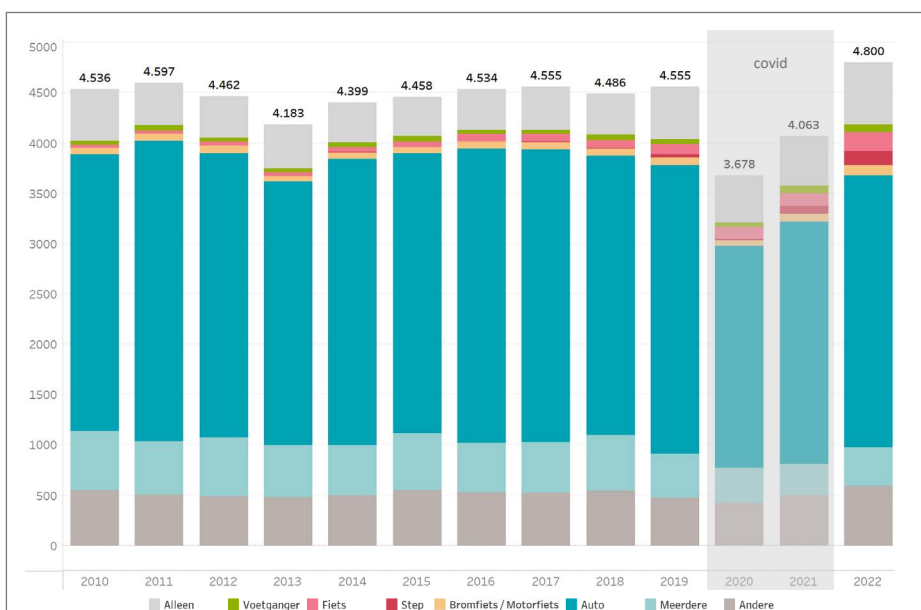
> Figuur 4: Aantal gewonde auto-inzittenden in het verkeer per jaar

Wat betreft gewonde **auto-inzittenden** (figuur 4) stellen we een continue daling vast – rijden met de auto lijkt sinds Stad 30 momenteel veiliger dan ooit. Merk op dat het jaar 2020 voor alle andere vervoerswijzen het jaar met de minste gewonden was, met een stijging in 2021 – er waren minder lockdowns & restricties in 2021 dan in 2020 – maar voor auto-inzittenden waren er in 2021 nog minder gewonden dan in 2020 – Stad 30 lijkt dus

heel goed te werken voor auto-inzittenden. In een stad van 30 km/u is het dan ook zeer onwaarschijnlijk dat een inzittende van een auto gewond raakt, omdat de snelheid lager ligt en de veiligheidsgordel zijn beschermende rol ten volle kan spelen.

Laat ons de zaak eens van de andere kant bekijken, en onze focus verleggen van de gewonde partij naar de andere partij in een

ongeval. Voor elke gewonde kan namelijk bepaald worden welk vervoerswijze de tegenpartij gebruikte (tenzij er geen, of meerdere tegenpartijen aanwezig waren). Onderstaande grafiek telt voor alle gewonden de vervoerswijze van de opposent. In contrast met de verschuivingen bij de gewonden, zien we een veel stabiel beeld bij de opposenten.



> Figuur 5 : Aantal opposenten per vervoersmiddel bij verkeersongevallen met gewonden per jaar

Het valt op dat de meerderheid van de opposenten autobestuurders zijn, en dat deze meerderheid nauwelijks verandert tussen 2010 en 2022. Het contrast met het aandeel in de slachtoffers, waarin auto-inzittenden tussen 2010 en 2022 bijna halveerden, is frappant. Hoewel de veiligheid van de auto-inzittenden dus sterk verbeterd is – een beoogd en verwacht gevolg van Stad 30 - zijn zij echter nog steeds de belangrijkste tegenstander bij ongevallen in het gewest.

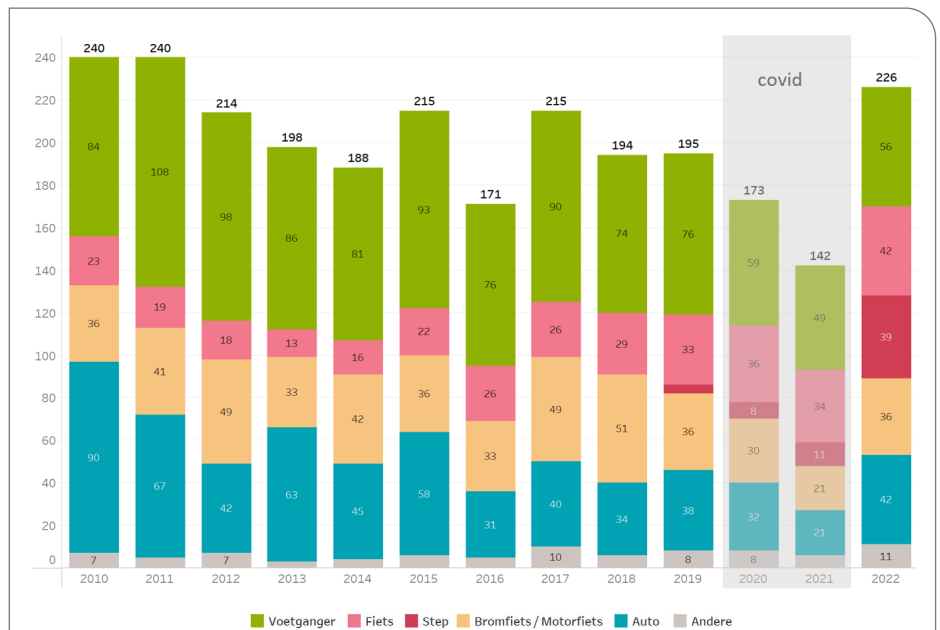
Een laatste aandachtspunt is de ongevalzwaarte en het hoge aantal **zwaargewonde en dode slachtoffers** in het verkeer (cf. figuur 6). In 2022 vielen opmerkelijk veel doden en zwaargewonden te betreuren: 21 doden en 205 zwaargewonden, een pak meer dan in de laatste paar jaar. Ook hier kunnen we verschillende dynamieken onderscheiden bij voetgangers, tweewielers, en auto-inzittenden.

Voor **voetgangers** is er een **verbetering**, met 56 zwaargewonden of doden in vergelijking met minstens 74 in de jaren pre-covid. Deze verbetering is zelfs nog uitgesprokener dan de vermindering van het aantal lichtgewonde voetgangers: de graviteit – de ratio van het aantal zwaargewonden & doden gedeeld door het aantal lichtgewonden – is voor voetgangers namelijk gedaald van 7 à 9% tussen 2010-2020 naar 6% sinds 2021. Dit effect kunnen we met Stad 30 in verband brengen, de kracht van de impact bij een ongeval staat immers rechtstreeks in verband met de snelheid (en het gewicht) van het voertuig dat tegen de voetganger rijdt.

Voor **tweewielers** is er **geen verandering** in graviteit – het aantal zwaargewonden en doden reflecteert 1 op 1 de hoger beschreven cijfers voor tweewielers.

Voor **auto-inzittenden** constateren we een **verhoging** van de graviteit. Het is echter een artificiële verhoging van de graviteit – er zijn niet persé **méér zwaargewonden of doden** (het zijn er een 40-tal, gelijkaardig aan de laatste paar jaar voor covid), er zijn gewoon **minder lichtgewonden**, waardoor de ratio dus stijgt. Het beveiligend effect van Stad 30 lijkt voor auto-inzittenden logischerwijs beperkt tot de straten waar de snelheid effectief tot 30 km/h verlaagde, en lijkt daar dus vooral ongevallen met lichtgewonde auto-inzittenden te vermijden (of te degraderen tot ongevallen met enkel blikshade). De ongevallen met zwaargewonde of dode auto-inzittenden bevinden zich dan ook in ~75% van de gevallen op locaties met snelheidslimiet 50 of meer, waar het effect van Stad 30 niet genoeg doorweegt.

“ Brussel verandert: de uitdagingen in verkeersveiligheid zijn helemaal anders dan 10 jaar geleden ”



> Figuur 6: Aantal zwaargewonden of doden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar

De **veranderende uitdagingen** op vlak van verkeersveiligheid illustreren de evolutie die de mobiliteit in het Brussels gewest op 10 jaar tijd, en zeker sinds de covid-crisis, doormaakte. Hoewel met de invoering van de Ville 30 een belangrijke stap is gezet, moeten we blijven handelen om de **doelstelling van nul doden en zwaargewonden** tegen 2030 te halen. In dit streven stelt de komst van de steps en hun enorme succes ons voor een nieuwe uitdaging. Het afremmen van de groei in fietsersongevallen is ook een prioriteit, zeker in het licht van de gewestelijke ambitie om het fietsgebruik verder te stimuleren. Hier dient zowel ingezet te worden op de nodige aanpassingen aan de infrastructuur als aan het verbeteren van de ervaring van nieuwe fietsers. Ten slotte moet nu de vooruitgang geboekt door Stad 30 verdergezet worden door de wegen waar de **maximumsnelheid 50 km/u of meer** bedraagt en waar ernstige ongevallen gebeurden, veiliger te maken. 📍

> Meer info

Het artikel sluit aan bij het artikel "autobestuurders rijden trager sinds stad 30" in Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr 67 <https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-67>