

1 INLEIDING

Het aantal doden 30 dagen¹ in het Belgische verkeer is afgenomen van 1531 in 2001 naar 1089 in 2005 (cf. Bijlage 1.1.). We zijn dus op de goeie weg om de vooropgestelde halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2010² te bereiken. Voor deze periode staat België in vergelijking met de andere Europese landen op de derde plaats qua vooruitgang op het vlak van verkeersveiligheid.

Toch was de toestand in België in 2001 één van de slechtste in de Europese Unie (cf. Bijlage 1.2.). Sindsdien werden er aanzienlijke inspanningen geleverd om de verkeersveiligheid in België te verbeteren waarbij het beleid kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. De tot op heden behaalde resultaten zijn dus zeker bemoedigend en voor een groot deel te verklaren door de verhoogde aandacht voor verkeersveiligheid op alle niveaus, doch er zullen bijkomende inspanningen nodig zijn om de vooropgestelde doelstelling tegen 2010 te behalen. Bij gebrek aan actuele statistieken konden de maatregelen onvoldoende gestuurd worden. Om de vooropgestelde doelstelling te kunnen halen zal dus meer gericht te werk moeten gegaan worden. Dit vraagt een degelijke analyse op basis van betrouwbare, volledige en snel beschikbare verkeersveiligheidsindicatoren.

In punt 2 wordt alle informatie beschreven die ideaal gezien ter beschikking zou moeten zijn.

In punt 3 geven we een kort overzicht van de huidige situatie inzake verkeersveiligheidsstatistieken: welk materiaal is beschikbaar en vooral wat zijn de problemen en gebreken?

In het vierde gedeelte zullen wij tot slot een eerste lijst opstellen met aanbevelingen en denkpijlers die ons in staat zouden moeten stellen om de huidige situatie te verbeteren, teneinde de ideale situatie van punt 2 te bereiken.

¹ Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke gedood wordt, elke persoon die overlijdt vóór zijn ziekenhuisopname, of die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

² Het is de bedoeling om tegen 2010 het aantal verkeersdoden te halveren ten opzichte van het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000 (1500 doden 30 dagen). Het is dus de bedoeling om in 2010 de 750 doden 30 dagen niet te overschrijden.

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 2 van 20
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : STATISTIEK	

2 INFORMATIE OP HET VLAK VAN VERKEERSVEILIGHEID: IDEALE SITUATIE

Onderstaande grafiek³ geeft een inventaris van de vereiste gegevens voor een informatiesysteem rond verkeersveiligheid. Om tot een performante analyse te komen, moet men dus rekening houden met de vier niveaus van de piramide.

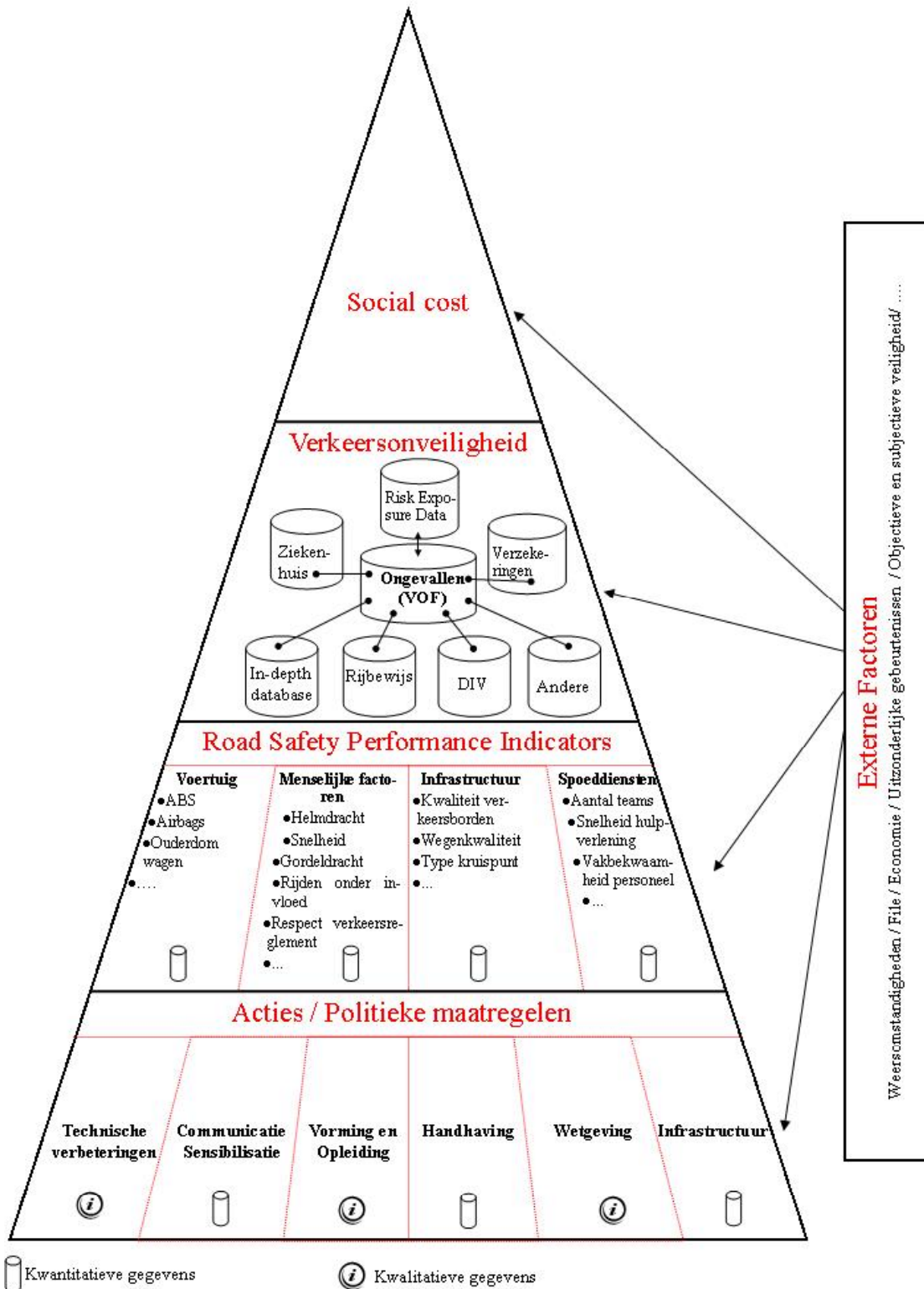
2.1. Informatie over de actieplannen en maatregelen

Onderaan de piramide vinden we de actieplannen en doorgevoerde beleidsmaatregelen. We onderscheiden 6 types acties of maatregelen.

1. **Wetgeving**
2. **Handhaving**
3. **Rijopleiding**
4. **Communicatie/Sensibilisatie**
5. **Technische verbeteringen**
6. **Verbeteringen aan de weginfrastructuur**

³ Vrij geïnspireerd op: ETSC, *Transport safety performance indicators*, Brussel, European Transport Safety Council, 2001, geciteerd in F. WEGMAN, *A road safety information system : from concept to implementation*, SWOV, 2001, pag. 11.

Grafiek 1: Informatie over de verkeersveiligheid



2.2. Performance indicators inzake verkeersveiligheid - - Road Safety Performance Indicators

Verscheidene factoren kenmerken het ongevalsgebeuren : de mens als verkeersdeelnemer, het voertuig, de weg en zijn omgeving, diverse verkeersomstandigheden (aard van het verkeer, lichtgesteldheid, weer, ...). Vooral de wisselwerking tussen deze factoren speelt een grote rol. Verkeersveiligheidsmaatregelen moeten erop gericht zijn de samenloop van deze factoren te doorbreken.

Het is dan ook belangrijk om over zoveel mogelijk objectieve gegevens te beschikken die ons toelaten om de ongevalsfactoren zoveel mogelijk te objectiveren. Deze worden gemeten via de performance indicators, die ondergebracht kunnen worden in vier categorieën :

1. **Menselijke factoren**

bijv: helmdracht, snelheid, rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen...), naleven van de verkeersregels (gsm-gebruik tijdens het rijden, overschrijden van doorlopende strepen...), etc.

2. **Voertuiggebonden factoren**

bijv: aanwezigheid van ABS, aanwezigheid van airbags, aantal EuroNCAP-sterren, staat van de banden, zicht (dodehoekspiegel...), etc.

3. **Infrastructuurgebonden factoren**

bijv: kwaliteit van de wegen, gevaarlijke kruispunten, etc.

4. **Factoren die verband houden met de hulpdiensten**

bijv.: aantal eerstehulpdiensten per inwoner, kwaliteit van de hulpdiensten, etc.

2.3. Ongevallendatabase en gelinkte databases

De geboekte vooruitgang, die door gedragsgerichte maatregelen werd bekomen, was gemakkelijk te registreren omdat in België opvallend veel weggebruikers zich niet aan het verkeersreglement hielden. Het wordt echter niet gemakkelijk om verdere vooruitgang te boeken. Hiervoor zijn meer gerichte maatregelen nodig, vandaar ook de noodzaak tot een nauwkeurige afbakening van de op te lossen problemen en de oorzaken ervan.

De belangrijkste informatiebron terzake is de database van de letselongevallen die aangevuld wordt door de politiediensten en beheerd door de FOD Economie DG Statistiek en Economische Informatie (ex-INS). Door verschillende gegevensbanken aan elkaar te koppelen, zou het mogelijk worden om risicofactoren of situaties die maatregelen vereisen beter te identificeren.

2.3.1. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED)

De risicoblootstellingsgegevens hebben betrekking op de informatie die het mogelijk maakt om de ongevalsomstandigheden te beschrijven. Deze parameters maken het mogelijk om het relatieve ongevalsrisico te berekenen, en dus om de verschillende weggebruikers, landen... te vergelijken. De meest courante risicoblootstellingsgegevens zijn:

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK

- **Het aantal voertuigen/afgelegde kilometers:** aantal door alle voertuigen afgelegde kilometers over een bepaalde tijdspanne. Het aantal slachtoffers per miljard voertuigen/afgelegde kilometers maakt vergelijking tussen landen mogelijk.
- **Het aantal personen/afgelegde kilometers:** aantal door alle personen afgelegde kilometers over een bepaalde tijdspanne
- **Lengte van het wegennet**
- **Grootte van het wagenpark**
- **Populatie:** het aantal doden per miljoen inwoners maakt het mogelijk om de verschillende doodsoorzaken te vergelijken.
- **Bestuurderspopulatie**
- **Bevolkingsdichtheid**
- etc.

2.3.2. Gegevensbank van de rijbewijzen voor informatie over de betrokken bestuurders

2.3.3. Gegevensbank van de nummerplaten voor informatie over de voertuigen.

2.3.4. Gegevensbank van de ziekenhuizen voor meer gedetailleerde informatie over de doden en de gewonden.

2.3.5. Gegevensbank van de verzekeringen voor informatie over de aansprakelijkheid bij ongevallen en over ongevallen met materiële schade.

2.3.6. Gegevensbank op basis van een diepgaande ongevallenanalyse die informatie geeft over factoren die bijdroegen tot een ongeval.

Dit informatienetwerk moet ons een duidelijke kijk geven op de verkeersonveiligheid. Zo staan de verschillende modellen voor het behalen van een rijbewijs regelmatig ter discussie zonder dat de impact van de rijopleiding op het aantal ongevallen die de eerste 2 à 3 jaren na het behalen van het rijbewijs veroorzaakt worden, kwantitatief geëvalueerd wordt. Door het dossier van de ongevallen en het dossier van de rijbewijzen in een "datawarehouse" aan mekaar te koppelen, zou men de nodige analyses kunnen uitvoeren en zou men over de nodige objectieve elementen beschikken voor een doeltreffend beleid.

Indien men hieraan het databestand van de ingeschreven voertuigen koppelt, zou men bovendien de eventuele samenhang kunnen onderzoeken tussen de technische eigenschappen van de voertuigen en hun impact op verkeersongevallen en de ernst hiervan.

Om een niet-nominatieve verwerking van de gegevens te waarborgen is het aangewezen dat het orgaan dat de dossiers in een "datawarehouse" verzamelt, verschillend is van het orgaan dat instaat voor de analyses.

2.4. Maatschappelijke kosten

Het laatste niveau van de piramide bevat de nodige informatie voor de berekening van de verkeersongevallenkosten. Zo kan men het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheidsproblematiek evalueren.

2.5. Besluit

De informatie die in dit eerste deel werd uiteengezet moet een grondige analyse van de verkeersonveiligheid mogelijk maken. Deze analyse zal des te nuttiger zijn omdat het aantal slachtoffers zal verminderen, en omdat een bijkomende afname heel gerichte acties zal vergen. Vandaar het belang voor betrouwbare, snelle en volledige gegevens op alle niveaus van de piramide.

3 HUIDIGE STAND VAN ZAKEN IN BELGIË

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de wijzigingen van de verkeerswet op 31 maart 2006 werd gestart met de ontwikkeling van een nieuw pv-registratiesysteem, PolOffice genaamd, dat zowel door federale als door lokale politie gebruikt zal worden. Volgens de huidige planning zal de lokale politie op 1/1/2008 volledig op dit nieuwe systeem overschakelen. Bij de federale politie wordt dit reeds gebruikt. De ongevallenregistratie (fase 3) en het ter beschikking stellen van gegevens over ongevallen en over handhaving voor statistische doeleinden (fase 4) zijn pas in een later stadium en niet gelijktijdig voorzien. Zonder corrigerende maatregelen zal dit nefaste gevolgen hebben voor de continuïteit van de ongevallenregistratie in België.

3.1. Ongevallengegevens

De politiehervorming heeft gevolgen gehad op de vassing van informatie over de letselongevallen. De databases van 2003 tot 2005 konden niet binnen de gebruikelijke termijnen ter beschikking worden gesteld, waardoor de Federale Commissie en alle actoren op het terrein geen cijfergegevens hadden om hun werk op te baseren. Om dit gebrek aan recente gegevens te verhelpen, werd de maandelijkse verkeersveiligheidsbarometer in het leven geroepen. De gegevens zijn weliswaar minder gedetailleerd dan die van de ongevallenaangifteformulieren van de politie, maar maken het echter mogelijk om maand per maand de evolutie te volgen van de verkeersveiligheid in België.

De gegevens moeten snel toegankelijk zijn, maar het is ook belangrijk dat ze volledig en betrouwbaar zijn. Een database die beantwoordt aan deze drie criteria, is dus een onontbeerlijke troef voor de ongevallenanalyse.

3.1.1. Exhaustiviteit:

- De zgn. éénmalige vassing is tot op heden deels gerealiseerd en blijft dus een prioriteit, opdat er voor elk proces-verbaal een ongevallenregistratie kan gebeuren.
- De onderregistratie is een gekend probleem. Om deze onderregistratie te corrigeren, zijn er acties nodig, met name de ongevallendatabase zou moeten gelinkt worden met de database van de hospitalen. Momenteel gebruiken de ziekenhuizen echter nog verschillende registratiemethodes, waardoor het onmogelijk is om de onderregistratie in te schatten door de ongevallendatabase te linken aan de database van de ziekenhuizen. Andere types oplossingen kunnen dan overwogen worden, zoals studies gebaseerd op de databases van de verzekeringsmaatschappijen.
- De resultaten van diepteonderzoek van verkeersongevallen kunnen een beter inzicht verschaffen in de echte oorzaken en de omstandigheden die bijdragen tot verkeersongevallen. Deze kwalitatieve data zijn complementair aan de kwantitatieve gegevens van de FOD Economie en de Verkeersveiligheidsbarometer. Door de analyse van gedetailleerde gegevens kan men antwoorden geven op zeer gerichte vragen rond specifieke verkeersonveiligheidsfenomenen. Het wettelijk kader voor het uitvoeren van onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek op basis van gedetailleerde gegevens van verkeersongevallen ontbreekt. De haalbaarheid voor

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK

het uitvoeren van een pilootproject BART (Belgian Accident Research Team) werd onderzocht. Hieruit bleek de principiële bereidheid van de betrokken overheidsdiensten om dit project te ondersteunen. Over de praktisch modaliteiten werd echter geen overeenstemming bereikt. De gerechtelijke overheid is vooral bekommerd over de wijze waarop inzage verleend zou worden in lopende gerechtelijke dossiers van verkeersongevallen, waar o.a. het proces-verbaal en eventuele expertverslagen deel van uitmaken.

3.1.2. Betrouwbaarheid:

- De problematiek van de doden 30 dagen verdient een specifieke aandacht. Tot op heden worden deze nog via een manueel formulier door de parketten aan de FOD Economische Zaken gemeld, waarna dit gecheckt moet worden bij de politie indien er geen VOF beschikbaar is. In het kader van het onderzoek "Optima" en van het onderzoek "Exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens" werd gesuggereerd om deze informatie, mede via de dataflow van de politiediensten, te verzamelen. Dit noodzaakt duidelijke afspraken tussen ziekenhuis, parket en politie.
- Tijdens de opleiding van de politie wordt er geen aandacht besteed aan het invullen van het ongevallenformulier. Er bestaan evenmin navolgende opleidingen hierover. De betrouwbaarheid van de politiegegevens zou verbeteren als de politie een specifieke opleiding zou krijgen over de manier waarop het formulier moet ingevuld worden en over het nut ervan.
- Er wordt geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen ongedeerd gebleven personen en lichtgewonden enerzijds, en tussen licht- en zwaargewonden anderzijds, wat ongetwijfeld tot verschillende interpretaties leidt bij de personen die de informatie invoeren.

3.1.3. Snelheid / toegankelijkheid:

- De officiële ongevallenstatistieken tot en met 2005 werden gepubliceerd op de website van de FOD Economische Zaken in juni 2006. De volledige gegevens die nodig zijn voor analyse en wetenschappelijk onderzoek werden pas 4 maanden later ter beschikking gesteld waardoor kostbare tijd verloren is gegaan. De gebruikers van de database krijgen elk jaar te maken met problemen i.v.m. toegangsrechten, waardoor een snelle raadpleging onmogelijk wordt.
- Een van de hoofdpodochten van de Federale Commissie van de Verkeersveiligheid is de opvolging van de verkeersveiligheidsstatistieken en – indicatoren. Daartoe dient deze commissie op regelmatige basis geïnformeerd te worden over de evolutie van de verkeersveiligheid. Ondertussen laat de verkeersveiligheidsbarometer toe om maandelijks de recente tendensen inzake verkeersveiligheid vast te stellen en dit op basis van de zgn. "quick indicators", de informatie betreffende het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers. Daarnaast zou een meer gedetailleerde rapportage op basis van de informatie van het ongevallenformuliers, ten minste 1 x per jaar, wenselijk zijn.

3.2. Wetgeving

De werkgroep statistiek dient rekening te houden met volgend wettelijk kader :

- Wet van 22 maart 2006 tot wijziging van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek en van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen. Deze nieuwe statistiekwet heeft tot gevolg dat de Algemene Directie van de Statistiek en Economische Informatie enkel nog geanonimiseerde individuele data kan doorsturen. Deze data worden beschreven in en beschermd door een wederzijds confidentialiteitscontract.
- Wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (art.44) – reglementering op het gebruik van de politiegegevens (DSB).
- De medische geheimhouding : artikel 458 van het Strafwetboek en hoofdstuk 5 van de geneeskundige plichtenleer van de Orde van Geneesheren

3.3. Maatschappelijke aanvaarding - attitudes

De eerste attitudemeting werd uitgevoerd door het BIVV in 2003. Het gaat om face-to-face interviews waarbij naar de attitudes van de bestuurders wordt gepeild. Daarnaast wordt via deze meting de subjectieve pakkans gemeten alsook het draagvlak voor de verkeersveiligheidsmaatregelen bevestigd. De tweede editie vond plaats in 2006. De verwerking van de gegevens die zal toelaten de evolutie tussen 2006 en 2003 vast te stellen is momenteel lopende.

3.4. Gedrag van de weggebruikers

- De gordeltellingen worden sinds 2003 jaarlijks uitgevoerd tijdens de maand mei. De resultaten tot en met 2006 op nationaal en op regionaal niveau zijn beschikbaar.
- De snelheidsmetingen worden eveneens sinds 2003 jaarlijks uitgevoerd. De meting 2006 zal plaatsvinden tijdens de maand november. Resultaten zijn beschikbaar op nationaal en regionaal niveau.
- De gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol wordt georganiseerd sinds 1998. Vanaf 2003 werd het mogelijk om deze meting uit te voeren gedurende verschillende tijdsperiodes. De voorlopige resultaten van 2005 op nationaal en op regionaal niveau zijn beschikbaar. De volgende meting zal plaatsvinden in 2007.
 - Heel wat verkeersgedragingen worden niet bestudeerd in België. Vooral wat de zwakke weggebruikers betreft, is hiernaar veel vraag (helmdracht bij de fietsers, zichtbaarheid van de zwakke weggebruikers in het verkeer...).

3.5. Handhavingsbeleid van de politiediensten

Verkeershandhaving is een noodzakelijk element van een verkeersveiligheidsbeleid. Ten einde een maximaal effect inzake gedragsbeïnvloeding te bereiken, is het belangrijk om een beleidsstrategie te ontwikkelen op lange en op korte termijn. Een dergelijke strategie is gebaseerd op beleidskeuzes die op hun beurt een prioriteitenstelling inhouden. Daarvoor dient men zich te kunnen baseren op een volledige en betrouwbare gegevensdatabank inzake verkeershandhaving.

Het BIVV coördineert de federale werkgroep “verkeershandavingsstatistieken” die eveneens in november 2000 werd opgericht. Op basis van een haalbaarheidsstudie bij de politiediensten werd door deze werkgroep een voorstel van “beperkte registratie inzake verkeershandhaving ten behoeve van de Staten-generaal” ontwikkeld. Het gaat hier om een automatische vatting van gegevens uit de processen-verbaal voor wat betreft de prioriteiten die door de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid werden geformuleerd. Het gaat hier om vaststellingen door de politiediensten, bijvoorbeeld het aantal positieve ademtesten of het aantal vastgestelde snelheidscontroles, alsook om de activiteiten van de politie, bijvoorbeeld het aantal uren snelheidscontrole of alcoholcontrole.

Uit deze haalbaarheidsstudie is gebleken dat er bij de politie een grote bereidheid bestaat om de gevraagde gegevens aan te leveren, op voorwaarde dat dit niet al te veel administratieve werklast vraagt. Als politiedienst heeft men er ook baat bij om dergelijke gegevens te registreren, ze zijn onmisbaar om de scanning uit te voeren die dient te gebeuren ter voorbereiding van de veiligheidsplannen en de actieplannen verkeersveiligheid.

Ondertussen sluiten de politiediensten in het kader van het verkeersveiligheidsfonds overeenkomsten af met de federale overheid waarbij ze zich engageren tot het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze informatie maakt een belangrijk onderdeel uit van het handhavingslandschap. Tot op heden zijn deze gegevens niet exploiteerbaar.

3.6. Vervolgingsbeleid op gerechtelijk vlak

Naast de controles door de politiediensten, maken ook de vervolging door de parketten en de bestrafing door de rechtbanken deel uit van het handhavingsbeleid. Tot op heden bestaat er geen regelmatige rapportage van deze gegevens ondanks het feit dat deze beschikbaar zijn bij het Centrum voor Informatieverwerking van de FOD Justitie.

3.7. Risk Exposure Data

Risicoblootstellingsgegevens zijn heel belangrijk om de problemen te evalueren naargelang van de graad van belangrijkheid. Sommige gegevens bestaan en zijn toegankelijk, andere niet. Er bestaat geen document waarin de beschikbare risicoblootstellingsgegevens in België geïnventariseerd worden. Dit document zou ook kunnen specificeren waar de Risk Exposure Data te vinden zijn, hoe ze moeten verkregen worden, binnen welke termijn...

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 11 van 20
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : STATISTIEK	

4	AANBEVELINGEN	VAN	DE	FEDERALE	COMMISSIE	VOOR	DE
	VERKEERSVEILIGHEID						

Onderzoek van de huidige situatie en van de aan te brengen verbeteringen, bracht de werkgroep Statistiek tot de vaststelling van:

- aanbevelingen (cf. 4.1.)
- maar ook enkele relatief gemakkelijk op te lossen gebreken (cf. 4.2.)
- vragen die diepgaander onderzoek vereisen van de werkgroep Statistiek (cf. 4.3.)

4.1. Aanbevelingen

Aanbeveling 1: De FCVV beveelt aan om op regelmatige wijze ingelicht te worden door het BIVV van de evolutie van alle verkeersveiligheidsindicatoren. Het BIVV dient daartoe ten minste 1 x per jaar ingelicht te worden van alle recente beschikbare gegevens die betrekking hebben op de verkeersveiligheid zodat de commissie deze kan evalueren met het oog op de eventuele bijsturing van de verkeersveiligheidsmaatregelen.

Aanbeveling 1.1: De betrokken organisaties en overheidsdiensten dienen ten laatste in de maand april van elk jaar, een rapport met de meest recente gegevens, en bij voorkeur die van het afgelopen kalenderjaar, aan het BIVV over te maken. Het gaat hierbij om volgende gegevens :

- de statistieken van de ongevallen met lichamelijk letsel op basis van de verkeersongevallenformulieren
- de statistieken inzake de activiteiten en de vastellingen van politiediensten
- de statistieken inzake de vervolging en de bestraffing van verkeersinbreuken
- de gedrags- en attitudeindicatoren
- alle andere nuttige statistische gegevens :
 - de gegevens inzake het rijbewijs en de slaagpercentages bij de examens
 - de gegevens inzake de inschrijving van de voertuigen

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK**

- de gegevens van de verzekeringen over de ongevallen met materiële schade en over letselongevallen
- de gegevens vanuit volksgezondheid over bijvoorbeeld doodsoorzaken, arbeidsongevallen, ...
- de gegevens inzake de technische controle van voertuigen en de vastgestelde gebreken
- de gegevens van controlediensten, andere dan de politie bv. Inzake zwaarvervoer

Aanbeveling 2: De FCVV beveelt aan dat alle nodige maatregelen worden genomen om zo snel mogelijk over de statistieken van politie en justitie te beschikken over het strafrechtelijk beleid, met inbegrip van het opsporings- en vervolgingsbeleid.

- Aanbeveling 2.1: De FCVV beveelt aan dat er op het niveau van de politie prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkelingen in PoOffice die het mogelijk moeten maken om over de statistieken inzake de activiteiten en de vaststellingen van de politiediensten te kunnen beschikken en dit uitgaande van het principe van de éénmalige vatting. Deze toepassing dient mogelijk te zijn vanaf 1 januari 2008.
- Aanbeveling 2.2: Op het niveau van justitie beveelt de FCVV aan dat de FOD Justitie ten minste 1 x per jaar een rapport ter beschikking stelt aan het BIVV met alle recente gegevens over de vervolging van de verkeersinbreuken, de bestrafing ervan en de uitvoering van de sancties voor rapportering aan de FCVV.
- Aanbeveling 2.3: In afwachting van de ontwikkelingen van PoOffice wordt aanbevolen om de gegevens inzake de objectieve en subjectieve pakkans, alsook inzake de preventieve maatregelen die worden genomen in het kader van de verkeersveiligheidsovereenkomsten op basis van de evaluatieverslagen die door de politie aan de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gestuurd, jaarlijks te rapporteren aan de FCVV.

Aanbeveling 3: De FCVV beveelt aan om de ontwikkeling van een performant ongevallenregistratiesysteem met spoed verder te zetten opdat betrouwbare, volledige en snel beschikbare ongevallengegevens beschikbaar zijn voor analyse. De exploitatie van deze gegevens dient zo optimaal mogelijk te zijn.

- Aanbeveling 3.1: De FCVV beveelt aan dat de maandelijkse rapportage van de verkeersveiligheidsbarometer verder gezet wordt.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK**

- Aanbeveling 3.2: De FCVV beveelt aan de nodige prioriteit en budgettaire middelen ter beschikking te stellen opdat het gedeelte "ongevallenstatistieken" in PoOffice zo snel mogelijk en gelijktijdig met het veralgemeend gebruik door alle politiediensten van deze applicatie geïmplementeerd wordt.
- Aanbeveling 3.3: De FCVV beveelt aan dat gegevens van de Directie Statistiek van de FOD Economie op een vrijwel automatische wijze ter beschikking worden gesteld van de regelmatige gebruikers. In deze procedure dient het vernieuwen en updaten van de confidentialiteitscontracten voor de transmissie van individuele data vervat te zitten.
- Aanbeveling 3.4: De FCVV beveelt aan dat er binnen de opleiding van PoOffice de nodige aandacht wordt besteed aan het correct registreren van de verkeersongevallen.
- Aanbeveling 3.5: De FCVV beveelt aan dat de nodige maatregelen worden genomen opdat de registratie van de plaats waar de verkeersongevallen gebeuren op een correcte wijze gebeurt.
- Aanbeveling 3.6: De FCVV beveelt aan dat de werkgroep statistiek van de commissie onder leiding van het BIVV het probleem van de onderregistratie van letselongevallen evalueert en maatregelen tot oplossing voorstelt.

Aanbeveling 4: De FCVV beveelt een verdere verfijning van de analyse van verkeersveiligheidsdata aan opdat meer gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen genomen worden.

- Aanbeveling 4.1: De FCVV beveelt aan dat de nodige beleidsbeslissingen worden genomen opdat het project BART in 2007 van start kan gaan, het gaat hier in het bijzonder om de medewerking van de parketten en de ter beschikking stelling van budgettaire middelen om dit onderzoek mogelijk te maken.
- Aanbeveling 4.2: De FCVV beveelt aan dat er een werkgroep wordt opgericht om de mogelijkheden, de haalbaarheid en de maatregelen te analyseren, nodig voor de realisatie van een datawarehouse in het BIVV die toegankelijk is voor de verschillende instituten en onderzoeksinstituten die aan verkeersveiligheidsonderzoek doen.
- Aanbeveling 4.3: De FCVV beveelt een kwantitatieve analyse aan van de gevolgen op de verkeersonveiligheid van het buitenlandse transitverkeer.

4.2. Te ondernemen acties

4.2.1. Bestaande gegevensbronnen

De ongevalgegevensbank kent een onderregistratie. Er bestaat weinig informatie over de omvang van deze onderregistratie in België. De werkgroep Statistiek stelt dan ook voor om hier bijkomende inspanningen voor te leveren. Omdat een link tussen de ongevallenbank en de ziekenhuisbanken op korte termijn uitgesloten is, **wordt voorgesteld om op zoek te gaan naar bestaande informatiebronnen die onmiddellijk gebruikbaar zouden kunnen zijn (in het bijzonder bij de FOD Volksgezondheid).**

4.2.2. Beschrijving van de informatiestroom

Bij sterfgevallen na een verkeersongeval wordt de informatie van de ziekenhuizen waarschijnlijk eerst in geschreven vorm doorgegeven aan de parketten en vervolgens aan het NIS, die de link maakt met het letselgegevensregistratieformulier van de politie. Deze ingewikkelde procedure is nog erg onduidelijk voor de leden van de werkgroep Statistiek en doet vermoedens rijzen dat er eventueel gegevens verloren zouden gaan. **De werkgroep stelt dan ook voor om over te gaan tot een beschrijving van de weg die de informatie over de doden 30 dagen aflegt van het ziekenhuis tot de gegevensbank van het NIS.**

4.2.3. Goedkeuring van de resultaten van de Agora-studie

Het analyseformulier voor verkeersongevallen is reeds in gebruik sinds 1991 en de leden van de Werkgroep Statistiek menen, uit ervaring met dit document, dat er bepaalde wijzigingen in kunnen doorgevoerd worden. **De werkgroep Statistiek stelt dan ook voor dat de leden van de Werkgroep het systeem voor de invoering van ongevalgegevens, voorgesteld in de AGORA-studie op basis van een behoeftenanalyse in 2003, zouden aanvaarden en goedkeuren.**

4.2.4. Risicoblootstellingsgegevens

De risicoblootstellingsgegevens zijn zeer belangrijk om de ongevalgegevens te analyseren. **De Werkgroep Statistiek stelt voor om over te gaan tot een inventaris van de risicoblootstellingsgegevens die in België beschikbaar zijn.** Om volledig te zijn zou de inventaris de betrouwbaarheid, de regelmaat van verschijning en de vindplaats van de risk exposure data moeten kunnen nagaan.

4.3. Stof tot nadenken

4.3.1. Nieuwe performance-indicatoren

Er worden reeds enkele studies gevoerd over performance-indicatoren, nl. over gordeldracht, rijden onder invloed, overdreven snelheid of attitude van de weggebruikers, maar de Werkgroep Statistiek wijst erop dat dit type gedragsstudies ook kan gaan over andere onderwerpen. De Werkgroep Statistiek zal een prioriteitenlijst van de mogelijke onderwerpen moeten vastleggen (zwakke weggebruikers, zichtbaarheid, gebruik van beveiligingssystemen

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 15 van 20
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : STATISTIEK	

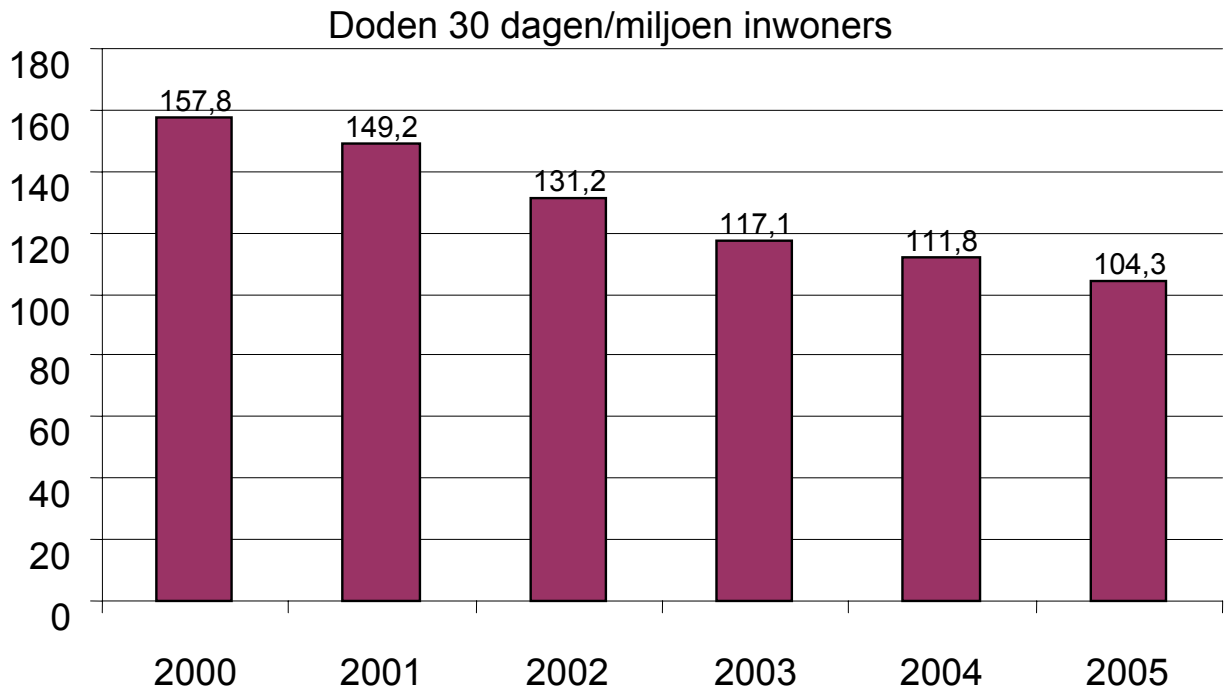
voor kinderen, GSM-gebruik enz.), en dient de te verzamelen indicatoren nauwgezet te definiëren.

4.3.2. Definitie van lichtgewonden en zwaargewonden

De leden van de Werkgroep wijzen op een gebrek aan duidelijkheid in de definitie van lichtgewonden en zwaargewonden en op de moeilijkheden die men in de praktijk ondervindt om slachtoffers op het terrein volgens deze categorieën in te delen. De Werkgroep zal moeten nadenken over mogelijke nieuwe en duidelijkere definities die makkelijk toepasbaar zijn op het terrein en bij voorkeur vergelijkbaar zijn met internationale definities.

BIJLAGE 1 – GRAFIEKEN EN TABELLEN

1.1 Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in België



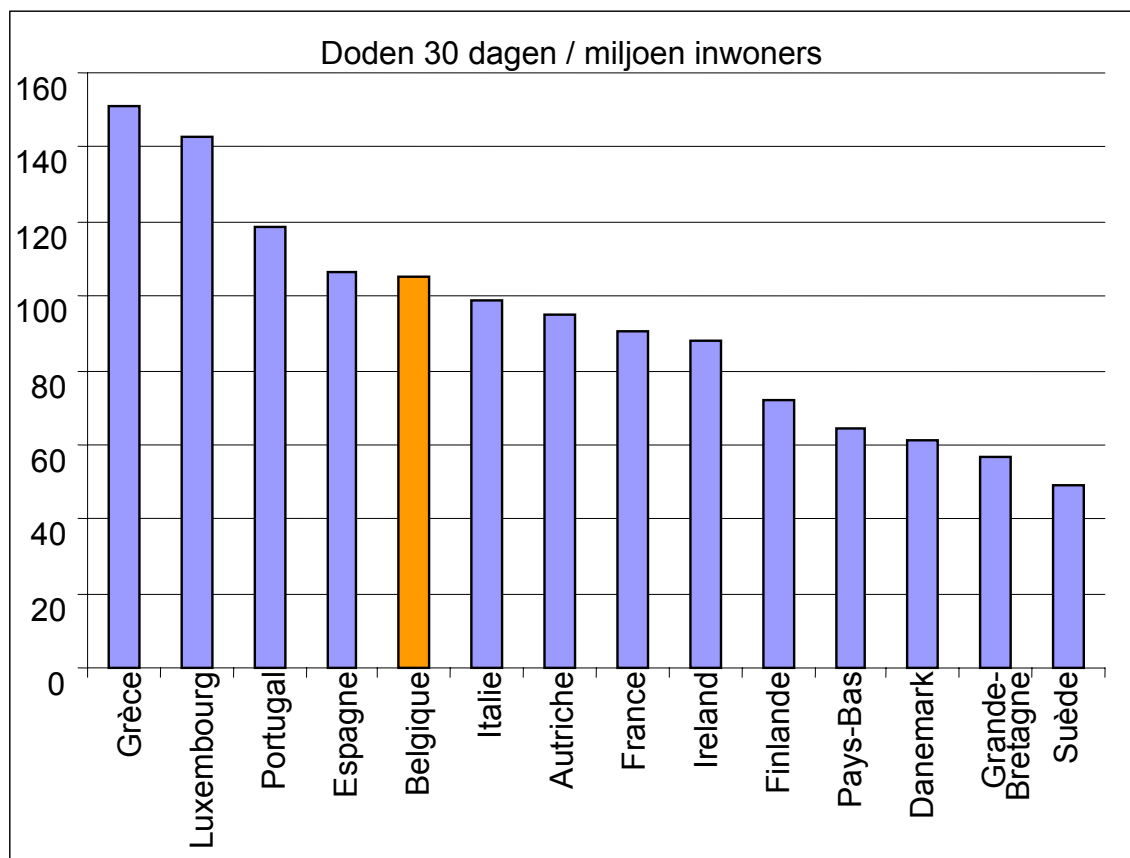
Bron : FOD Eco. Alg. Dir. Stat. en Info. Eco.

1.2 Evolutie van de ongevalgegevens van 2001 tot 2005

	2001	2002	2003	2004	2005	Evolutie 2001/2005
Aantal letselongevallen	47489	47619	50675	48790	49286	+ 3,8 %
Aantal lichtgewonden	56345	56759	58174	56719	58057	+ 3,0 %
Aantal zwaargewonden	8949	8230	8083	6913	7253	- 19,0 %
Aantal doden 30 dagen	1531	1353	1213	1162	1089	- 28,9 %

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK

1.3 Internationale vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners



Bron : Care en Eurostat

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 18 van 20
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : STATISTIEK	

BIJLAGE 2 - BIBLIOGRAFIE

Nuttige informatie :

- www.ERSO.eu
- www.ikbenvoor.be/www.bivv.be : de verkeersveiligheidsbarometer
- www.statbel.fgov.be
-
- 2001, EU transport accident, incident and casualty database : current status and future needs, ETSC.
- 2003, Transport safety performance in the EU, ETSC
- 2004, Exploitatie van gegevens inzake verkeerveiligheid. In opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid, uitgevoerd door BIVV, LUC en PHL.
- 2004, Optimalisatie van verkeersveiligheidsstatistieken. In opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid, uitgevoerd door BIVV en UGent.
- 2005, Note sur l'évaluation de la loi sur la circulation routière. Liste des indicateurs retenus en matière de Justice , SPF Justice
- 2005, Het nut van ongevallenstatistieken en andere verkeersveiligheidsindicatoren bij de evaluatie van de verkeerswet. F. VAN DEN BOSSCHE, Steunpunt Verkeersveiligheid – werkdocument van de federale werkgroep
- 2006, Justitie in Cijfers, FOD Justitie
- 2006, Pin Flash 2, ETSC (www.etsc.be)
- 2006, verslag van de werkgroep statistiek van 29 juni 2006 m.b.t. de behoeften inzake verkeersveiligheidsstatistieken.
- 2006, Working Group on Achieving Road Safety Targets. Country reports on road safety performance. Joint OECC/ECMT Transport Research Centre.
- 2006, Note d'information : Mortalité routière en Europe : réalités régionales et nationales.
- 2006, Haalbaarheidsstudie voor de correctie van ongevallengegevens. Steunpunt Verkeersveiligheid

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 19 van 20
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : STATISTIEK	

BIJLAGE 3 – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP

De federale werkgroep “verkeersveiligheidsstatistieken” bestaat uit volgende leden :

- Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken

De heer R. WAGELMANS, Vaste Commissie van de Lokale Politie

De heer P. MATTHIEU, COC, Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken

- Federale Politie

Mevrouw W. DE WESER, DSB

Mevrouw P. KLINCKHAMERS, DSB

De heer K. RICOUR, WPR

- Algemene Directie voor de Statistiek (NIS) - FOD Economie

De heer B. KESTEMONT

De heer Th. COPPENS op pensioen sinds 12/2006 en vervangen door de heer Jan Robben

De heer R. NARDI

- Federale Overheidsdienst Justitie

De heer W. DE PAUW, Dienst Strafrechtelijk Beleid

De heer A. DE NOVELLIS, Centrum voor Informatieverwerking

De heer B. Daminet, Centrum voor Informatieverwerking

- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

De heer C. LATHUY, Mobiliteitscel, wetenschappelijk medewerker

De heer J. WIJNANT, Mobiliteitscel

De heer G. DESMET, domeinverantwoordelijke onderwijs en mobiliteit, DAR

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : STATISTIEK

- Waals Gewest

De heer D. ANTOINE, Directie Verkeer en Verkeersveiligheid

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De heer J. SCHOLLAERT, cel verkeersveiligheid, BUV-A1

- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Mevrouw A. MEERKENS

- Steunpunt Verkeersveiligheid/IMOB

De heer F. VANDENBOSSCHE

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Mevrouw M. SCHEERS, Afdeling Gedrag en Beleid

De heer Y. CASTEELS, Afdeling Gedrag en Beleid

De heer J. PELCKMANS, Afdeling Gedrag en Beleid

Voor de werkzaamheden van de Federale Commissie werden hier volgende leden aan toegevoegd :

Mevrouw S. LE MAIRE, federale politie/WPR

Mevrouw V. GALLUCI, FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer P. KENIS, Advocaat-Generaal bij het Hof van Beroep te Gent

De heer E. STEEGMANS, MAG Belgium

De heer G. POPELIER, VTB-VAB