



BRUSSEL 29 september 2014

## BIVV : Ongevallencijfers federale politie onvolledig.

In ziekenhuizen verzorgde slachtoffers niet altijd opgenomen in cijfers.



EVER  
eigen  
berichtgeving  
en ervaring



22/04/2007 09:22 foto EVER

Het BIVV heeft vandaag de resultaten van haar onderzoek naar ongevallen die in verband staan met te hoge snelheid, aan de pers voorgesteld. Daaruit blijkt dat de cijfers die de federale politie hanteert gunstiger zijn dan deze van het BIVV. Die uitleg klinkt logisch, het BIVV heeft ook onderzoek gevoerd bij de ziekenhuizen waar slachtoffers werden verzorgd waarvoor geen ongeval werd opgetekend en dus niet in de statistieken voorkomen.

Dodelijk ongeval veroorzaakt door de bestuurder van de BMW -voorgrond- die na een nachtje stappen en dancingbezoek uit de bocht ging en frontaal in botsing kwam met de tegentligger waarvan de bestuurster, een 29 jarige vrouw, de dood vond. Overdreven snelheid was hier de oorzaak.

ongevallen is te wijten aan overdreven of onaangepaste snelheid wat betekent dat snelheid ongeveer 38 letselongevallen veroorzaakt per dag.

### Go for zero.

Met deze persconferentie gaf het BIVV het startsein voor het tweede luik van de snelheidscampagne waarvan het eerste luik dit voorjaar startte onder de noemer "Go for zero" waarbij de zero staat voor

nul verkeersdoden. Echter, ondanks de inspanningen op gebied van sensibilisering en controle, blijft overdreven en/of onaangepaste snelheid een groot probleem.

### Enkele cijfers.

Maar liefst 724 doden vielen er vorig jaar in het Belgische verkeer en er waren maar eventjes 41.279 verkeersongevallen met gewonden. 1 op 3 van de

### Snelheidsmeting.

Omdat de vestigingsplaats van het

meer p. 2 ►

Links naar websites ivm dit artikel

<http://www.bivv.be/nl/pers/verkeersveiligheids-barometer>

© Morsum Magnificat 16e jaargang 230-13 september 2014 BIVV Snelheid 1/3.

Morsum Magnificat® Professioneel

Is een periodiek dat maandelijks één of meerdere malen, zowel online als in geprinte versie, verschijnt. Het is totaal onafhankelijk en onderscheidt zich van andere tijdschriften wegens het dieper ingaan op het "maatschappelijke". De belangen van de burger staan aan de top, zonder politieke of andere inmenging waardoor onderwerpen behandeld kunnen worden die elders onvoldoende of helemaal niet aan bod komen. We bestrijden de corruptie, de incompetentie en het machtsmisbruik. Lezers kunnen reageren via de postbus of via e-mail.

**Jaarabonnement :** Online 80 euro, online sociaal 50 euro, losse nummers in kleur : 10 euro  
Verantwoordelijke uitgever hoofdredacteur : Erik Verbeeck - Postbus 3 3120 Tremelo 0473 76 25 73

◀ van p. 1 BIVV langs de Haachtsesteenweg

één van de belangrijkste invalswegen naar Brussel is, werd ter hoogte van het BIVV een discrete radar opgehangen. De metingen werden in april en mei, gedurende 14 dagen uitgevoerd tussen 07.00u. en 20.00u. waarbij de snelheid van meer dan 160.000 voertuigen werd gemeten. Momenteel zijn er werken bezig aan de Haachtsesteenweg maar zodra de werken afgerond zullen zijn, zal de meting herhaald worden. De resultaten van deze eerste meting liegen er niet om.

## Resultaten.

Alhoewel er een snelheidslimiet van 50km/



**Kris Verbeeck** Directeur BIVV : Vorig jaar hebben 724 personen in een verkeersongeval het leven verloren. Een ongeval op drie is oorzaak van onaangepaste snelheid.

u geldt, reden tijdens de week 4 op 10 van de bestuurders te snel en tijdens het weekend zelfs 6 op 10. Er werden snelheden boven de 100km/u gemeten op elk uur van de dag of de nacht met een piek van maar liefst 174km/u 's nachts. De gemiddelde snelheden waren voor resp. bus en vrachtwagens, motorrijders, bestelwagens en auto's 45, 44, 49 en 51km/u met

maximum snelheden van 93, 157, 125 en 174 km/u. Op weekdays ontwikkelde 30% van de bestuurders een snelheid tussen 51 en 60km/u en in het weekend was dit zelfs 41%.

## Besluit.

De problemen stellen zich vooral 's nachts met zware snelheidsovertredingen maar ook overdag tijdens de weekends zodat sensibilisering en repressie onmisbaar blijven om het gedrag van bestuurders te veranderen. De cijfers tonen ook aan dat er nog een lange weg moet worden afgelegd en dat de inspanningen verdubbeld moeten worden, dit zowel op het vlak van bewustmaking als op het vlak van controles en infrastructuur.

## Nieuwe campagne.

BIVV opteert na de campagne van het afgelopen voorjaar "Hij is te snel gegaan" met een emotionele aanpak die hard en confronterend was, nu voor een harde campagne met een meisje in een rolstoel die vraagt "Waarom reed je zo snel?" De affiche zal te zien zijn op



De persconferentie bij het BIVV - Ook Kristof De Pauw van de federale wegpolicie -pijl- was aanwezig, maar vertrok vóór de vraagstelling.

650 borden langs de autosnelwegen. De boodschap van het BIVV blijft, indien we allemaal wat trager rijden, dan kunnen we veel ellende en levens sparen.

## Nieuwe studie / analyse.

Behalve het voorstellen van de nieuwe campagne gaf het BIVV, bij monde van Wouter Van den Berghe, Directeur Kenniscentrum BIVV, toelichting op een recent onderzoek dat werd gevoerd naar de aard van

de verwondingen van de verkeersslachtoffers, een studie die op dat niveau nog nooit in België heeft plaatsgevonden. Ze hebben zich ook voor het eerst kunnen baseren op ziekenhuisgegevens van 2004 tot 2011, de meest recente gegevens die beschikbaar waren. Het gaat om meer dan 100.000 slachtoffers. Ter verduidelijking ; daarin zitten niet de mensen die zelf naar de spoed gaan en daarna naar huis terugkeren.

## Aanpak.

De hoofddoelstelling van de analyse was meer inzicht te verwerven in de ernst en de aard van de verwondingen van de verkeersslachtoffers. De studie is gebaseerd op alle gehospitaliseerde verkeersslachtoffers in België die minstens één nacht werden opgenomen in een ziekenhuis in de periode 2004-2011. Het ging om de gegevens van 117.044 gehospitaliseerde slachtoffers -lichte onderschatting van het reële aantal- en de focus van de analyse lag op de aard en de plaats van de letsels en de ernst van deze letsels



**Wouter Van Den Berghe** Directeur kenniscentrum BIVV : Studie naar de aard van meer dan 100.000 verschillende mensen met verwondingen. Zonder te spreken over deze die bij de spoed zijn geweest en terug naar huis keerden, indien deze zouden worden meegeteld, spreken we zeker over 500.000 personen.

meer p. 3 ▶



van p. 2 volgens de MAIS-ernstschaal -Maximum Abbreviated Injury Score-. De studie werd gemaakt door Nina Nuytens en Griet Van Belleghem van de medische faculteit van de VUBrussel.

## Verplaatsingswijzen.

Het grootste aantal slachtoffers valt in de categorie fietsers met 31% gevolgd door de passagiers van gemotoriseerde voertuigen met 21%. Het zijn vooral de fietsers jonger dan 15 jaar die slachtoffer worden van een verkeersongeval 56% gevolgd door de 60-plussers met 47%.

## Aard en plaats.

Meer dan de helft van de verkeersslachtoffers wordt opgenomen in een ziekenhuis met een fractuur van de schedel en fracturen aan de bovenste en/of onderste ledematen. De ernst van deze letsels wordt berekend middels de MAIS-ernstschaal en de meest ernstige letsels komen voor bij de schedelfracturen -86% haalt een score van 3 of meer op de MAIS-, interne letsels van de romp -68%, score van 3 of meer op de MAIS- en de fracturen aan de onderste ledematen -42% score van 3 of meer op de MAIS-

## Vervoersmiddel.

Wanneer de wijze van vervoer en de letsels worden bekeken, kan men vaststellen dat vooral de zwakke weggebruikers -fietsers en voetgangers- en de automobilisten gehospitaliseerd worden voor interne letsels aan de hersenen, hieronder vallen ook de hersenschuddingen. Bestuurders van motorfietsen lopen dan weer een groot risico op fracturen aan zowel de

onderste als de bovenste ledematen. De voetgangers zijn ook kwetsbaar voor fracturen aan de onderste ledematen terwijl de fietsers dan weer vaker letsels oplopen aan de bovenste ledematen. De autobestuurders zijn dan weer kwetsbaar aan de wervelzuil en worden in 23% van de gevallen daarvoor gehospitaliseerd.

## Conclusies.

- Het aantal verkeersdoden daalt maar het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers stagneert.
- De aard en de plaats van de verwondingen verschilt sterk tussen de verschillende weggebruikers.
- Bepaalde letsels zijn ernstiger dan andere, bijv. fracturen van de schedel en interne letsels van de romp.

Er zal in de toekomst meer diepgaand onderzoek gedaan worden door het BIVV dat zich daartoe ook engageert.

## De vragen, opmerkingen en bevindingen van Morsum Magnificat.

Het BIVV heeft het allemaal uitgezocht en in een professioneel, prachtig en geïllustreerd rapport verwoord. Een rapport waar de politie een staaltje aan mag nemen. Daar tegenover staat de praktijk en wat we daar zien zijn schrijnende toestanden. Er klopt duidelijk iets niet en dat is het toezicht, de handhaving ontbreekt. Als de handhaving er al is, wordt ze selectief toegepast.

## Tremelo.

Tijdens de rit vanaf Tremelo zien we, nadat we maar vijf minuten op de weg zijn, onaanvaardbare

## Tremelo en de verkeersveiligheid voor fietsers en schoolkinderen ..



foto EVER 29/09/14 08:51

Tremelo - Kruispunt met lichten aan de Grote Bollostraat en de Baalsebaan - hoogwerker hindert voetgangers, fietsers en automobilisten. Er is ook geen enkele signalisatie.



toestanden. Bij een werf op het kruispunt van twee drukke straten, staat er aan een bouwwerf een hoogwerker die het voetpad volledig en de rijweg deels inneemt -inzet-.

EVDS ©



foto EVER

We stellen over dit interview op de openbare weg ook vragen. Er was binnen toch al een persconferentie! Buiten het zicht van de foto staat nog een journaliste van de Vrt quasi op het fietspad, ze draagt geen fluovest. Het is Liesbeth T., die nu toch al fatsoenlijk schoeisel draagt. Van zij die het interview afneemt kunnen we dat niet zeggen. Zijn dat Vrt werknemers, dan moeten ze PBM dragen, of zijn het toeristen dan moeten ze een andere job kiezen.

Erik Verbeeck ©