

Doodsoorzaak: **VERKEER**

Verkeersongevallen zijn wereldwijd de belangrijkste niet aan ziekte gebonden doodsoorzaak. De VN legden zich daarom met de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen een stevige ambitie op: tegen 2020 zou in vergelijking met 2015 het aantal doden en gewonden in het verkeer met de helft moeten dalen. Die doelstelling zal helaas niet gehaald worden. Het toenemend aantal voertuigen in de wereld maakt de uitdaging zelfs nog groter. Een stand van zaken.



1,3 miljoen mensen, meer dan de hele bevolking van Brussel, laten jaarlijks het leven als gevolg van verkeersongevallen. Het verkeer is doodsoorzaak nummer negen in de wereld en eist meer slachtoffers dan ziekten als aids, tuberculose en malaria. Bovenop alle doden raken jaarlijks ook nog eens 50 miljoen mensen gewond in het verkeer.

Maar het verkeer eist niet overal evenveel slachtoffers. Er zijn sterke regionale verschillen.

Wereld



Hele wereld

2,5 procent van alle mensen die wereldwijd overlijden, sterft als gevolg van een verkeersongeval.

West-Europa



West-Europa

In West-Europa is maar 0,7 procent van de overlijdens te wijten aan het verkeer. Ondanks een hogere motoriseringsgraad is het verkeer er veiliger dan in andere regio's.

Sub-Saharaans Afrika



Subsaharaans Afrika

In Subsaharaans Afrika is 2 procent van de overlijdens te wijten aan het verkeer: minder dan het wereldwijde gemiddelde, maar meer dan in West-Europa.

Noord-Afrika en het Midden-Oosten



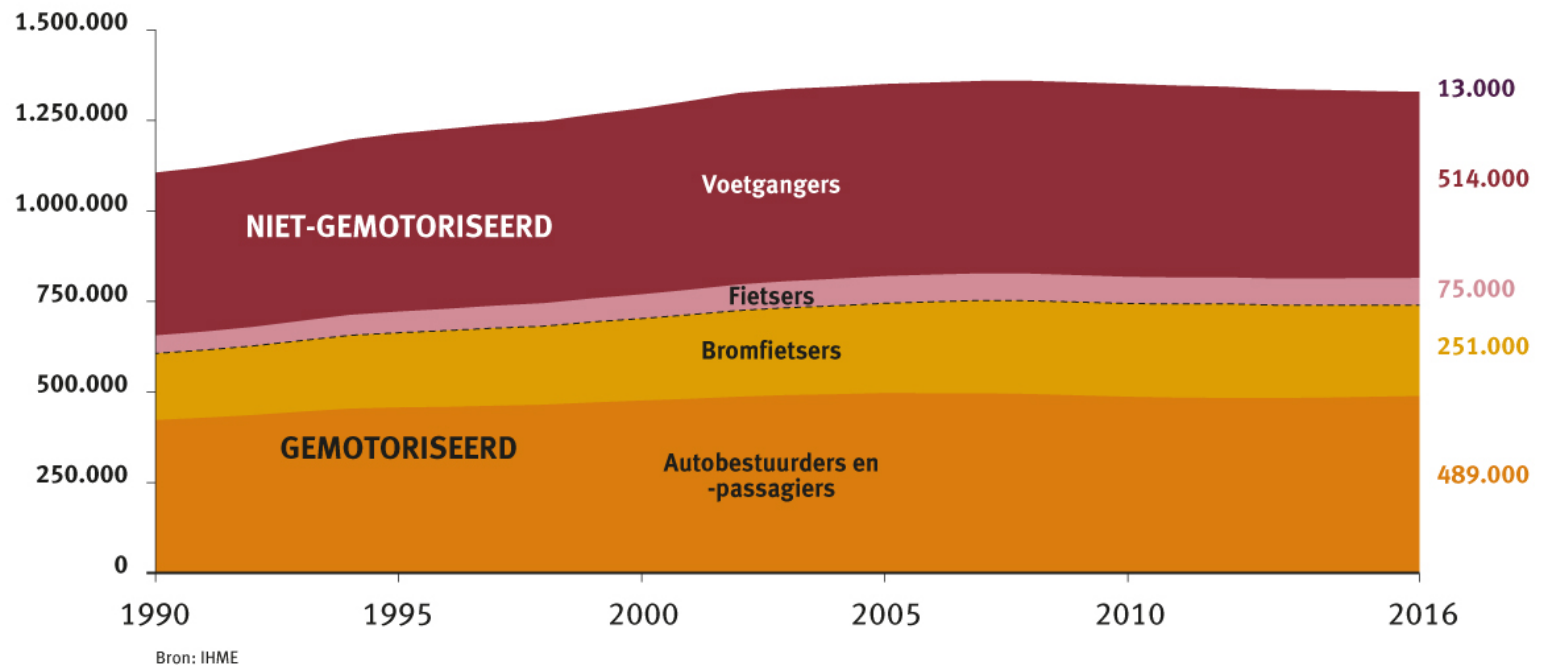
Noord-Afrika en Midden-Oosten

In Noord-Afrika en het Midden-Oosten is het verkeer doodsoorzaak nummer vier. Bijna 6 procent van de overlijdens is er te wijten aan het verkeer, het hoogste percentage van alle regio's.

De zwakke weggebruiker betaalt

De cijfers over de soorten weggebruikers die ieder jaar ten prooi vallen aan het verkeer bewijzen hoe zwak de zwakke weggebruiker eigenlijk wel is: in 2016 lieten meer dan een half miljoen voetgangers het leven op de weg. Er sterven meer voetgangers in het verkeer dan mensen die met de auto onderweg zijn.

EVOLUTIE TYPE verkeersslachtoffer



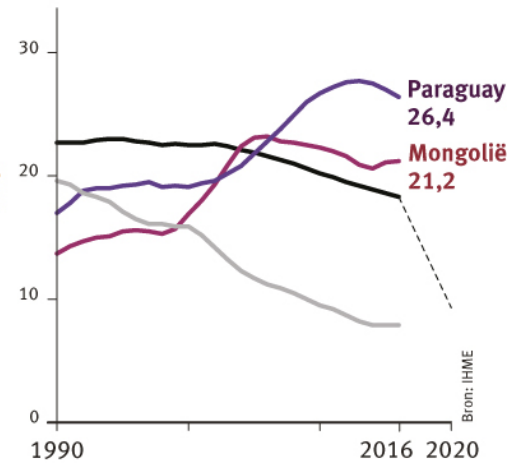
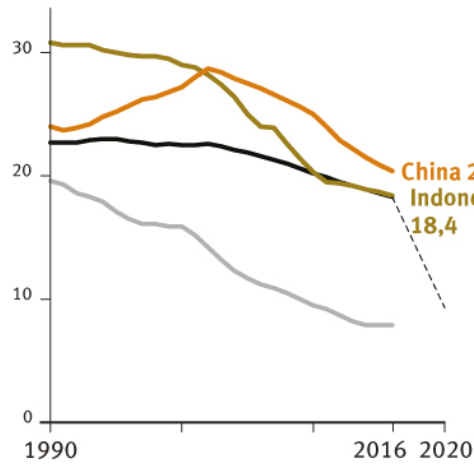
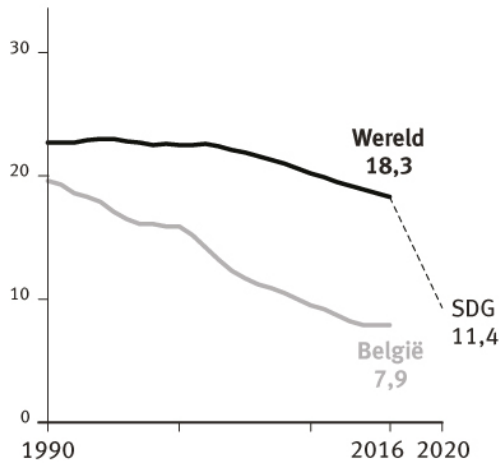
Met de duurzame ontwikkelingsdoelstelling 3.6 hebben de VN de ambitie om tegen 2020 het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer met de helft terug te dringen ten opzichte van 2015.

Bovenstaande grafiek, met een status-quo van het aantal dodelijke slachtoffers sinds 2005, suggereert al dat die doelstelling moeilijk te halen wordt. Maar de VN meten voor hun doelstelling niet het totale aantal slachtoffers, maar wel het sterftecijfer: het aantal mensen dat sterft in het verkeer per 100.000 inwoners.

Omdat het aantal mensen in de wereld stijgt en het aantal mensen dat sterft in het verkeer ongeveer gelijk blijft, daalt dit sterftecijfer wel.

Evolutie sterftcijfer verkeer

Doden in het verkeer per 100.000 inwoners



Bron: IHME

De duurzame ontwikkelingsdoelstelling om tegen 2020 het aantal verkeersslachtoffers met de helft terug te dringen lijkt niet haalbaar. Heel wat westerse landen, waaronder België, hebben wel al een sterftcijfer dat lager ligt dan wat mondiaal beoogd wordt.

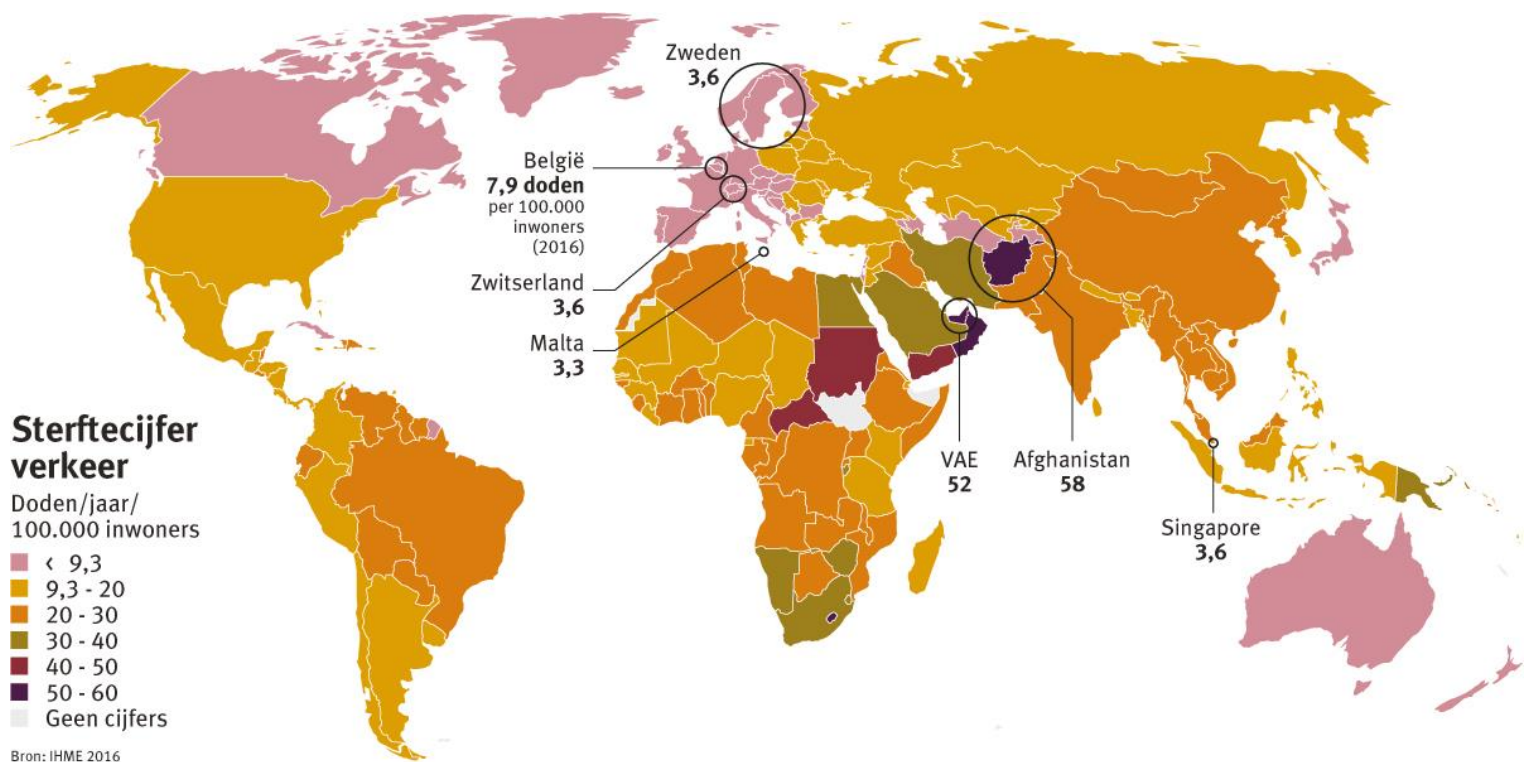
Sommige landen in ontwikkeling, zoals Indonesië en China, slagen erin om de sterke toename van de motorisering van hun verkeer gepaard te laten gaan met een daling van het sterftcijfer.

Een minderheid van landen slaagt er niet in het sterftcijfer in het verkeer te doen dalen. In enkele landen, zoals Paraguay en

Het halen van de duurzame ontwikkelingsdoelstelling voor veilig verkeer lijkt dus niet mogelijk. Maar ook nu weer zijn de regionale verschillen groot. De donker ingekleurde landen op onderstaande kaart zijn nog het verst verwijderd van de doelstelling en kampen dus met onveilig verkeer. De het lichtst ingekleurde landen zitten al onder het cijfer van de doelstelling.

De gevaarlijkste landen qua verkeer zijn Afghanistan en de Verenigde Arabische Emiraten, met respectievelijk 58 en 52 verkeersdoden per 100.000 inwoners. Boven aan de ranglijst staan Malta (3,3), Singapore, Zweden en Zwitserland (alle drie 3,6)

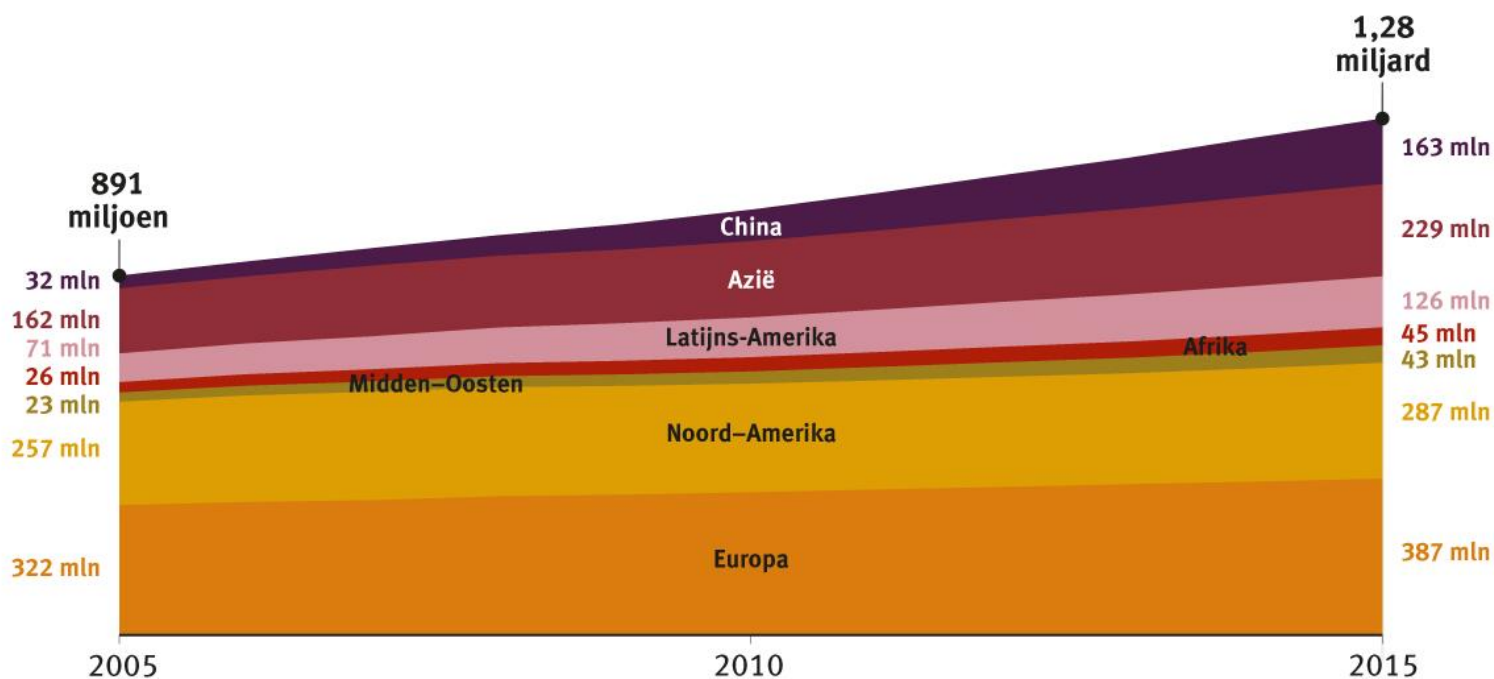
STERFTECIJFER VERKEER



De kaart toont duidelijk dat het landen in het Zuiden en landen in ontwikkeling zijn die af te rekenen hebben met hoge sterftecijfers in het verkeer. De economische ontwikkeling en de ermee gepaard gaande motorisering van het verkeer in deze landen maken de uitdaging voor hen nog groter.

In 2015 telde de wereld 1,28 miljard voertuigen. In tien jaar tijd nam het aantal voertuigen in de wereld toe met meer dan 40 procent. Vooral in Azië kwamen er massaal voertuigen bij op de weg: daar verdubbelde het aantal. Een groot deel van deze voertuigen kwam erbij in China: het aantal voertuigen op de Chinese wegen vervijfvoudigde in elf jaar tijd.

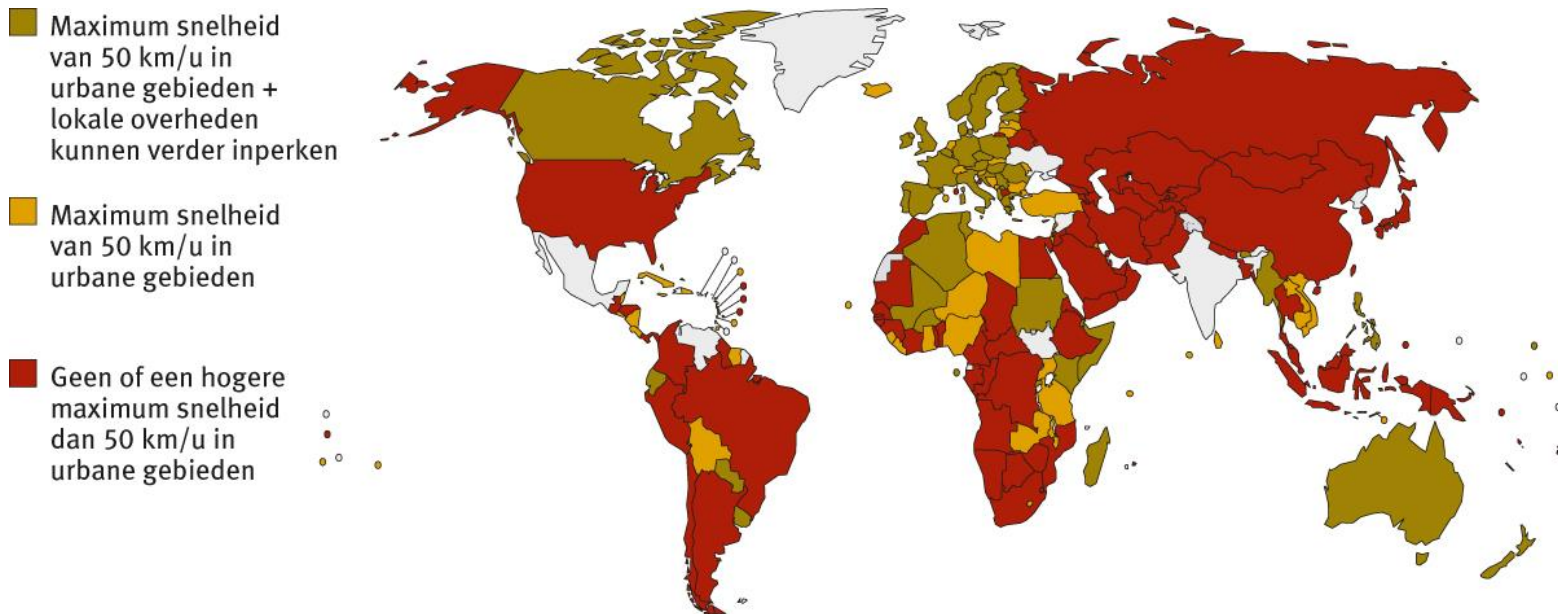
EVOLUTIE VAN HET AANTAL VOERTUIGEN



Bron: OICA

De Wereldgezondheidsorganisatie WHO publiceert een lijst met best practices om de veiligheid op de weg te verhogen. Onderstaande kaarten tonen aan dat deze lang niet over de hele wereld gevolgd worden en dat er nog heel wat ruimte is voor maatregelen om het gevaar in het verkeer terug te dringen.

OVERDREVEN SNELHEID



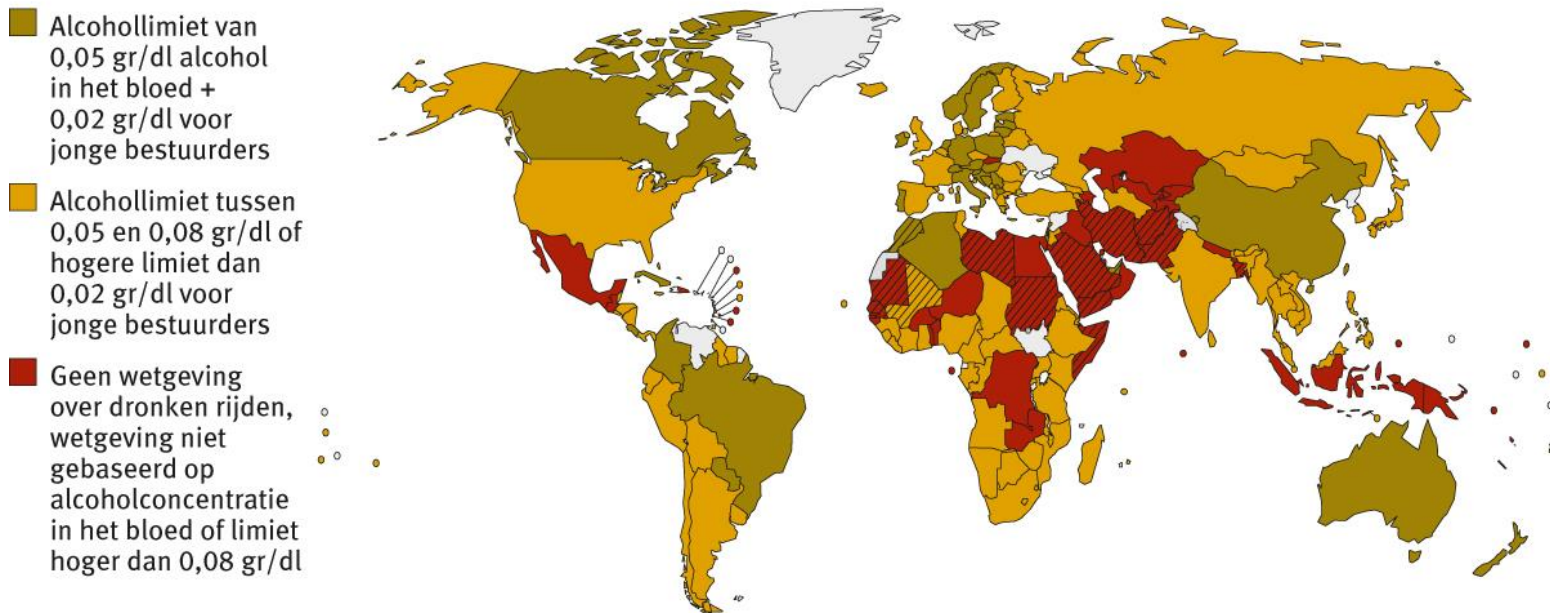
De toegelaten snelheid beperken is wellicht een van de eenvoudigste en efficiëntste manieren om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Een volwassene overleeft in 4 vier van de vijf gevallen een aanrijding door een auto met een snelheid van 50 kilometer per uur. Wanneer dat 80 kilometer per uur wordt, krimpt de overlevingskans naar twee op vijf.

Best practices van de WHO:

- maximumsnelheid van 50 kilometer per uur in stedelijke gebieden
- lokale overheden kunnen de maximumsnelheid opgelegd door hogere overheden nog verder inperken.

Aantal landen in de wereld dat beide voorschriften implementeerde: 47

DRONKEN ACHTER HET STUUR



Om rijden onder invloed tegen te gaan, adviseert de WHO wetgeving die gebruik maakt van het meten van de concentratie alcohol in het bloed.

Best practices van de WHO

- Verbod op het rijden met meer dan 0,05 gr/dl alcohol in het bloed
- Verbod op het rijden met meer dan 0,02 gr/dl alcohol in het bloed voor jonge en onervaren bestuurders.

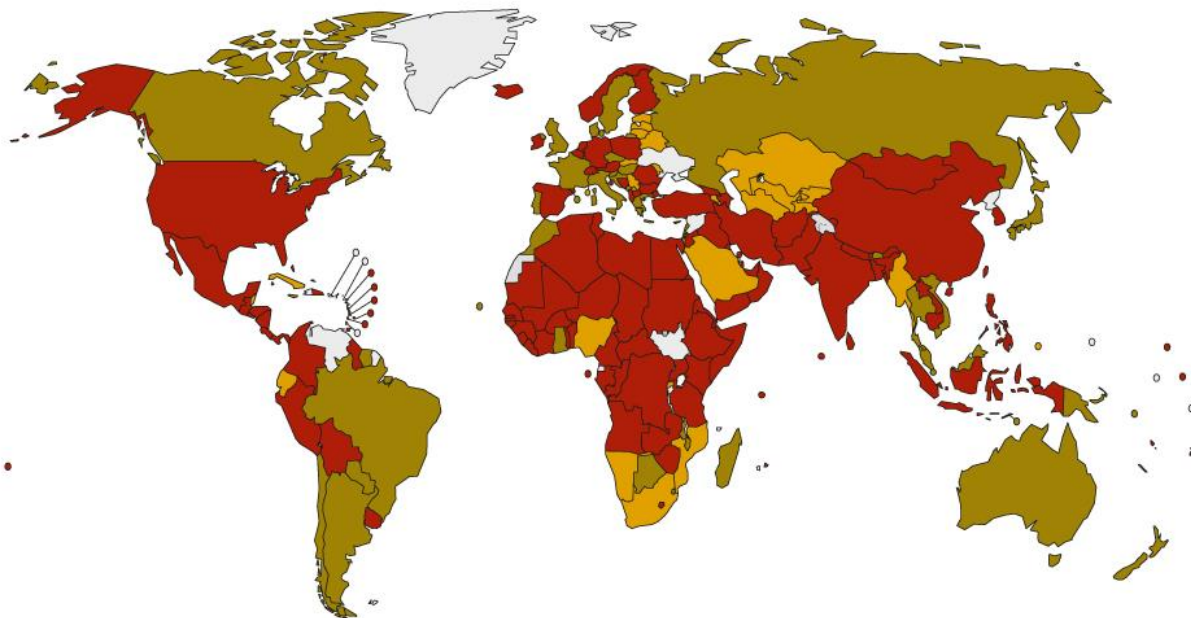
Aantal landen dat beide voorschriften implementeerde: 34

HELMGEBRUIK

 Helm altijd en overal verplicht + standaard voor helmen

 Helm altijd en overal verplicht, maar geen standaard voor helmen

 Helm niet altijd en overal verplicht, of geen wetgeving over helmen



Het dragen van een helm op een motorfiets verlaagt de kans op overlijden bij een ongeval met 40 procent en de kans op zware letsels met 70 %.

Aanbevelingen van de WHO

- Het dragen van een helm verplichten voor alle motorfietsrijders, op alle wegen, voor alle soorten motors
- De helm moet worden vastgemaakt en moet voldoen aan een helmstandaard

Aantal landen dat beide voorschriften implementeerde: 44



Dit artikel werd geschreven voor *het zomernummer* van MO*magazine. Voor slechts €28 kan u *hier* een jaarabonnement nemen!