

1 dodelijk ongeval op 3 op autosnelwegen gebeurt in de buurt van op- en afritten.

60% van de dodelijke slachtoffers op een autosnelweg droeg zijn gordel niet

Bij de dodelijke ongevallen op een autosnelweg droeg meer dan een derde van de bestuurders en meer dan de helft van de passagiers die achteraan zaten hun gordel niet. Te hoge snelheid speelde een rol in 4 op de 10 dodelijke ongevallen. Op- en afritten zijn bovendien de meest risicovolle plaatsen: 1 dodelijk ongeval op 3 gebeurt daar of in de buurt ervan. Dit zijn de belangrijkste conclusies uit een nieuwe studie van Vias institute die alle dodelijke ongevallen in België onderzocht.

In België wordt meer dan een derde (38%) van alle afgelegde voertuigkilometers op de autosnelwegen gereden. Het ongevalsrisico is er kleiner dan op andere delen van het wegennet, maar de ernst van de ongevallen is er wel hoger. We stellen 31 doden per 1000 letselongevallen vast, dat is 4 keer meer dan in een bebouwde kom (8 doden per 1000 letselongevallen).

In het kader van deze studie heeft Vias institute op basis van PV's van de federale politie 158 dodelijke ongevallen in de periode 2014-2015 op de autosnelwegen onderzocht, waarbij 529 personen betrokken waren.

Infrastructuur : vooral de opritten en afritten zijn dodelijk

Een dodelijk ongeval op 10 (10%) gebeurde op de op- of afrit en 1 ongeval op 5 (20%) in de buurt ervan.

In totaal gebeuren dus bijna 30% van de dodelijke ongevallen op of nabij een oprit of afrit. Het risico op een ongeval is er dus hoger. 5% van de ongevallen gebeurden ter hoogte van een verkeerswisselaar.

Bij één dodelijk ongeval op 8 (13%), waren er werken aan de gang op het moment dat het ongeval zich voordeed. Dit cijfer stijgt de laatste jaren en ligt 3x hoger dan in 2009 (4%).

Ongevalsfactoren : nog steeds wordt de gordel te weinig gedragen

Ongeveer een derde van de bestuurders en passagiers die betrokken waren in een dodelijk ongeval droegen hun gordel niet: 35% van de bestuurders, 21% van de passagiers voorin en...52% van de passagiers achteraan. 60% van de dodelijke slachtoffers in een ongeval op een autosnelweg droegen hun gordel niet.

Snelheid speelt een rol in tenminste 38% van de dodelijke ongevallen. Het is ook opvallend dat 1 op 5 (19%) stilstand op het moment van het ongeval.

Alcohol speelde een rol in meer dan 1 ongeval op 10 (11%), maar in 40% van de gevallen werd geen enkele betrokken bestuurder op alcohol getest.

Weersomstandigheden: regen is gevaarlijk

Bij 1 ongeval op 8 (12%) regende het toen het ongeval gebeurde. Gemiddeld regent het 6% van de tijd in België. Het risico op een dodelijk ongeval op een autosnelweg is dus hoger in geval van regen.

Ongeveer een derde van de ongevallen (28%) gebeurden in duisternis, waarbij de openbare verlichting werkte. In 1 ongeval op 6 (17%) deed het ongeval zich voor in duisternis, zonder openbare verlichting.

Het percentage dodelijke ongevallen in totale duisternis is 2x hoger op autosnelwegen dan op andere wegtypes.

Kenmerken van de weggebruikers: 1 op 20 was een voetganger

1 weggebruiker op 20 (5%) die om het leven komt in een ongeval op een autosnelweg was een voetganger. Als er zich een ongeval voordeed met een kwetsbare weggebruiker is het risico dat die overleed heel groot: 83% van de betrokken voetgangers zijn overleden. In de wagens is de mortaliteitsgraad 49%.

Profiel van ongevallen

Dit zijn de 5 meest voorkomende ongevalsprofielen:

- De bestuurder verliest de controle over het voertuig. (29%). De helft van de betrokken bestuurders overleeft dit type ongeval niet. Vaak spelen snelheid en/of alcohol een rol in dit type ongeval.
- een voertuig rijdt in op de staart van een file (16%). Vrachtwagens zijn vaker betrokken bij dit type ongevalsprofiel.
- De bestuurder wijkt af van zijn rijstrook (12%) en botst met een obstakel of met een andere weggebruiker. Deze ongevallen komen vaker voor in het duister.
- De bestuurder maakt een fout bij het inhalen (8%). Bij 4 op de 10 ongevallen gaat het over eenzijdige ongevallen.
- Een bestuurder rijdt in op een normaal rijdend voertuig (6%). Deze ongevallen gebeuren het vaakst tijdens het weekend en tijdens totale duisternis.

Autosnelwegen meest dodelijk in Vlaams-Brabant

Over de periode 2009-2015, vielen er gemiddeld 44 doden per 100 kilometer autosnelweg. De autosnelwegen in Vlaams-Brabant (53 doden per 100 km) en Henegouwen (52 doden per 100km) waren het meest dodelijk. De autosnelwegen in Limburg waren het veiligst (30 doden per 100 km).

Tabel 1. Aantal doden per 100 kilometer autosnelweg/ringweg en per gewest, 2009-2015

| | | Km snelweg | Ongevallen per 100 km | Doden per 100 km |
|-------------------|-----------------|---------------|-----------------------|------------------|
| Wallonië | Waals-Brabant | 66,8 | 36 | 36 |
| | Henegouwen | 273,6 | 47 | 52 |
| | Luik | 254,5 | 35 | 40 |
| | Luxemburg | 157 | 26 | 30 |
| | Namen | 99,7 | 31 | 35 |
| | TOTAAL | 851,6 | 37 | 41 |
| Vlaanderen | Vlaams-Brabant | 182,4 | 48 | 53 |
| | Antwerpen | 214,3 | 44 | 49 |
| | Oost-Vlaanderen | 186,4 | 43 | 47 |
| | West-Vlaanderen | 183,0 | 38 | 46 |
| | Limburg | 105,6 | 26 | 31 |
| | TOTAAL | 871,7 | 41 | 47 |
| Brussel | | 17,8 | 39 | 39 |
| TOTAAL | | 1741,1 | 39 | 44 |

Conclusie

Sensibiliseringsacties en controles zijn onontbeerlijk om tot een effectieve gedragswijziging te komen. Te vaak stellen we vast bij dodelijke ongevallen op autosnelwegen dat mensen hun gordel niet dragen en er sprake is van overdreven snelheid. Voor snelheid blijven trajectcontroles veel efficiënter dan vaste radars. Het is vooral belangrijk om controles uit te voeren in risicozones zoals bij wegenwerken en in zones dicht bij op- en afritten van autosnelwegen.

Op het gebied van infrastructuur, moet men verder inzetten op de gekende principes van vergevingsgezinde wegen. Dit wil zeggen dat de infrastructuur zo ingericht moet zijn dat de menselijke fouten niet tot een fatale afloop leiden, bijvoorbeeld voor een voertuig dat van de weg is afgeraakt.

Het gebruik van dynamische verkeersborden moet verder veralgemeend worden. Deze borden leggen een snelheidslimiet op die aangepast is aan de actuele verkeerssituatie. Ze kunnen ook de bestuurders waarschuwen in het geval van file of een ander verkeersprobleem. Het is ook belangrijk dat de snelheidslimieten op elke plaats en elk tijdstip duidelijk zijn voor de weggebruiker, vooral in de zones waar er wegenwerken aan de gang zijn.

Contactpersoon :

Stef Willems, woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44.