



PERSBERICHT

30 oktober 2014

## BIVV onderzocht dodelijke ongevallen op autosnelwegen

*Zeven procent van de letselongevallen gebeurt op de autosnelweg, maar we tellen er wel 16% van de verkeersdoden, hetzij bijna 1 verkeersdode op 6. De ernstgraad van deze ongevallen heeft het BIVV aangezet tot een diepgaand onderzoek van alle dodelijke ongevallen op de Belgische wegen tussen 2009 en 2013. Het BIVV deed deze studie in samenwerking met de federale wegpolitie.*

### 582 doden op onze autosnelwegen in 5 jaar

In België leggen alle voertuigen samen meer dan een derde van de afgelegde kilometers (36%) af op een autosnelweg. Het risico op een ongeval is er wel kleiner dan in de rest van het wegennet, maar de ernst van de ongevallen is er des te groter. Zo tellen we 35 doden per 1000 letselongevallen op de snelweg. Dat is vier maal meer dan in de bebouwde kom (9 doden per 1000 ongevallen).

In samenwerking met de federale wegpolitie onderzocht het BIVV de pv's van 521 dodelijke ongevallen, waaronder 582 doden, op de Belgische snelwegen in de periode van 2009 tot 2013.

### De 5 belangrijkste resultaten

- Bij bijna één ongeval op twee (46,5%) is **controleverlies**, samen met het afwijken van de rijstrook, de oorzaak van het ongeval.
- Het grootste gevaar voor bestuurders die controle over hun voertuig verliezen, is botsen tegen een **obstakel**. In 10,1% van de dodelijke ongevallen was de middenberm niet voorzien van een vangrail. Bij bijna 4 dodelijke ongevallen op 10 (39,1%), was er geen vangrail aan de rechterzijde van de snelweg.
- Het niet dragen van de **gordel** is een ernstig probleem bij dodelijke ongevallen op de snelweg. Bijna 1 bestuurder op 2 (45,9%) en meer dan 7 passagiers op 10 achterin (71,7%) droegen de geen gordel op het moment van het ongeval. **Alcohol** (ten minste 1 ongeval op 8) en **snelheid** zijn ook belangrijke risicofactoren.
- **Wegenwerken** verhogen ook de kans op een dodelijk ongeval op de snelwegen, meer dan op andere wegen. 8,7% van de dodelijke ongevallen vonden plaats daar waar er wegenwerken bezig waren. Dertig personen lieten daarbij het leven, waarvan 9 vrachtwagenbestuurders.
- Eén bestuurder op 12 (8,2%) die betrokken was bij een dodelijk ongeval, was **niet in orde** met de **boorddocumenten**. Dit wil zeggen: geen verzekering, geen geldig rijbewijs, of geen bewijs van technische controle. Een oorzakelijk verband met het ongeval is er niet, maar de cijfers zijn wel verontrustend.

## Ongevalsprofielen

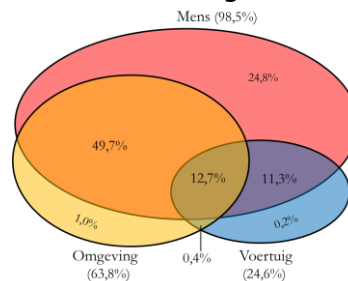
Aan de hand van de kenmerken van het ongeval, werden alle ongevallen ingedeeld in 16 categorieën. Dit is de top 5 van ongevalsprofielen:

- verliest de controle over het voertuig (29,9%);
- wijkt af van zijn rijstrook (12,3%);
- begaat een fout bij het inhalen (11,5%);
- rijdt in op de staart van een file (9,8%);
- rijdt in op een normaal rijdend voertuig (8,4%);

Bij de meest opvallende resultaten zien we dat: "slechts" 3,1% van de dodelijke ongevallen door een spookrijder wordt veroorzaakt, terwijl deze ongevallen meestal wel uitvoerig aan bod komen in de media; 4,4% van de dodelijke ongevallen zijn zelfmoorden of situaties waar er een sterk vermoeden is van zelfmoord en 6,3% van de weggebruikers die bij een dodelijk ongeval zijn betrokken, zijn voetgangers!

## Ongevalsfactoren

**Menselijke factoren** spelen de grootste rol bij een ongeval. In maar liefst 98,5% van de bestudeerde ongevallen was er sprake van minimum één menselijke factor die bepalend was voor het ongeval. In 24,8% van de ongevallen ging het alleen om menselijke factoren die een rol speelden, terwijl er in 73,3% van de gevallen er een combinatie werd vastgesteld van minstens één menselijke factor met minstens één factor die te maken heeft met het voertuig of de omgeving.



De meest voorkomende **menselijke** factoren hebben te maken met controleverlies over het voertuig. Daarna volgen de 'psychologische' factoren (afleiding, niet aandachtig zijn), rijden onder invloed van alcohol en gebrek aan ervaring. De vaakst voorkomende factoren die te maken hebben met het **voertuig** zijn het niet gebruiken of het niet aanwezig zijn van veiligheidsuitrusting (meestal, de veiligheidsgordel). Bij de factor voertuig ging het in 1 op 10 gevallen om problemen met de banden. Bij de factoren die te maken hebben met de **omgeving** (met inbegrip van de weginfrastructuur) gaat het vooral om obstakels langs de weg die de ernst van een ongeval vergroten, problemen met de aanleg van de wegen (geen vangrails) en problemen met de staat van de weg (natte, gladde of vuile wegen).

## Verschillen tussen de snelwegen

Als we naar heel België kijken, is de ring rond Gent (**R4**) de **veiligste** snelweg en de **A11** (de E34 tussen Antwerpen en Assenede) de **gevaarlijkste**. Langs de Franstalige kant, is de A602 (die door het centrum van Luik gaat) de veiligste snelweg, en de A25 (van Luik tot de Nederlandse grens) de gevaarlijkste, gevolgd door de A54 (Nijvel-Charleroi). De Brusselse ring zit ook ruim boven het gemiddelde wat het aantal doden per 100 km betreft.

De studie kan geraadpleegd worden via <http://www.ibsr.be/nl/pers/onderzoek-en-statistieken>.

### Contactpersonen:

Koen Peeters, woordvoerder BIVV: 0473/855 944.

Persdienst Federale Politie: 0477/501 801