

Onderzoek naar oorzaken van ongevallen met motorrijders

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid voerde een diepteonderzoek uit op basis van de gerechtelijke dossiers van 200 zware of dodelijke motorfietsongevallen. De studie 'MOTAC' (MOTORcycle Accident Causation) werd mede gefinancierd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het is de eerste keer dat er zo'n studie over motorfietsongevallen in België werd uitgevoerd. Het doel was om de oorzakelijke en verzwarende factoren van zware motorfietsongevallen in België vast te stellen en de typische ongevalssituaties te identificeren. Motorrijders vormen immers een kwetsbare groep binnen het verkeer. Wie een motor bestuurt, maakt twaalf keer meer kans op een dodelijk verkeersongeval dan een gemiddelde gebruiker van een motorvoertuig.

Ongevalstypes en oorzaken

Van de 200 zware of dodelijke ongevallen speelden zich 84 % af in 2010 en de overige 16% in 2009. Bij de helft van de onderzochte ongevallen waren er dodelijke slachtoffers, bij de andere helft waren er slachtoffers met zware verwondingen. 56% van de ongevallen werden door de motorfietser geïnitieerd en 41% door een andere weggebruiker. Daarbij is de "initiator" niet noodzakelijk de (enige) schuldige (in juridische zin) voor het veroorzaken van het ongeval, maar wel de persoon die de verkeerssituatie zo heeft doen keren dat een ongeval ontstond. In 3% werd het ongeval door een extern probleem veroorzaakt (bv. een wegdekprobleem).

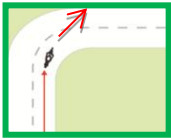
35% van de motorongevallen was een eenzijdig ongeval, dat wil zeggen een ongeval waarbij geen andere weggebruiker betrokken was. Eenzijdige ongevallen werden in 90% van de gevallen door de motorrijder zelf geïnitieerd. Bij eenzijdige ongevallen was er meestal een uitvoeringsprobleem, zoals controleverlies over het stuur of slippen bij het remmen (80%). Meer dan de helft (58%) van de eenzijdige ongevallen gebeurde in een bocht.

In 65% van de ongevallen botste de motorrijder met een andere weggebruiker. 42% van deze tweezijdige ongevallen vond plaats op kruispunten en 17% aan de uitrit van een privé-eigendom. In 54% van de tweezijdige ongevallen zagen de andere betrokken weggebruikers de motorrijder niet of te laat. In 10% van de gevallen hadden ze onderschat hoe snel de motorrijder eraan kwam.

Ongevalssituaties

Er werden vijf terugkerende ongevallenpatronen geïdentificeerd, waarin 86% van de ongevallen gecategoriseerd konden worden. De meest voorkomende ongevalssituaties zijn "motorfietser verliest controle" en "andere weggebruiker ziet motorfietser over het hoofd".

32%



Profiel 1 – De motorrijder verliest controle. Dit zijn ongevallen die door de motorrijder werden geïnitieerd. Dit soort ongevallen doet zich vaak voor op een moeilijk traject, veelal omwille van een scherpe bocht. Naast het traject waren overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol of een gebrek aan ervaring een belangrijke oorzaak.

30%



Profiel 2 – De andere weggebruiker ziet motorrijder over het hoofd bij het afslaan naar links of bij het invoegen in een verkeersstroom. De initiator was de andere weggebruiker; de aandacht van de andere weggebruiker is de belangrijkste oorzakelijke factor, waarbij de snelheid van de naderende motorrijder een verzwarende factor vormt.

13%



Profiel 3 – De motorrijder is onvoldoende zichtbaar tijdens het inhalen van een andere weggebruiker of een file. Een andere weggebruiker verwacht de motorrijder niet aan zijn linkerkant en snijdt hem de weg af omdat hij wil afslaan of zelf inhalen. De verantwoordelijkheid voor dit soort ongevallen is vaak gedeeld tussen de motorrijder en de andere weggebruiker.

6%



Profiel 4 – De motorrijder haalt in op de verkeerde wijze. Terwijl het vorige profiel inhaalmanoeuvres omvatte die correct werden uitgevoerd, vinden we in dit profiel ongevallen die werden veroorzaakt door een inhaalmanoeuvre dat op het verkeerde tijdstip, op de verkeerde plaats of op de verkeerde wijze werd uitgevoerd.

7%



Profiel 5 – De andere weggebruiker komt op het rijvak van de motorrijder. Om diverse redenen rijdt de andere weggebruiker plots op het rijvak van de motorrijder – omdat hij de controle verloor, door onoplettendheid of omdat hij iemand wou inhalen en de motorrijder niet zag.

Plaats en tijd

Gewest

Behalve in Brussel vond de overgrote meerderheid van de ongevallen plaats in de eigen regio van de motorrijder.

Plaats

Het grootste deel van de ongevallen vond plaats buiten de bebouwde kom (65%) en op een weggedeelte zonder kruispunt (70%).

Tijdstip

Ongeveer twee derde van de ongevallen (64%) vond plaats tijdens de week. Drie vierde van de ongevallen (78%) vond plaats bij daglicht; de meeste gebeurden tussen 14 en 19 uur (44%). De eenzijdige ongevallen – en met name de dodelijke ongevallen – vertonen een afwijkend patroon, want 63% van deze ongevallen vindt plaats tussen 19 uur 's avonds en 6 uur 's morgens.

Seizoen

De maanden april tot en met juli zijn de maanden met de meeste ongevallen voor motorrijders. Twee derden van de ongevallen (62%) vond plaats in deze vier maanden.

Profiel

Bijna alle motorrijders in de bestudeerde ongevallen waren mannen (98%). De gemiddelde leeftijd van de motorrijders betrokken in de bestudeerde zware ongevallen was 40 jaar.

Motorfietsers in de leeftijdscategorie 25-34 hebben een verhoogd risico op dodelijke ongevallen. Ze vormen echter niet de meerderheid van de motorrijders in de ongevallen. Drie groepen – 25-34, 35-44, 45-54 – vormen namelijk samen drie vierde van de motorrijders in de ongevallen, en elke leeftijdsgroep is ongeveer even groot.

44% van de motorrijders had het rijbewijs B vóór 1989 behaald en had daarom geen specifiek examen moeten afleggen om een motorfiets te besturen. Het aandeel van deze groep (die 40 jaar of ouder was in 2010) in de ongevallen was niet groter maar ook niet kleiner dan in de rijdende populatie. De beginnende motorrijders (met een rijbewijs van maximaal één jaar oud) vormen een relatief kleine groep (8%), maar in vergelijking met de rijdende populatie zijn ze in de zware, met name de dodelijke ongevallen sterk oververtegenwoordigd.

Motorfietstype

1 op 3 motorrijders in de zware ongevallen reed met een sportieve motorfiets. De sportieve motorfietsen komen in alle leeftijdsgroepen voor, maar terwijl bij de jonge bestuurders 3 op 5 met een sportieve motorfiets rijdt, is dat bij de 45-plussers nog slechts 1 op 5. Bestuurders van dit type hebben een sterk verhoogd risico op dodelijke ongevallen. De ongevallen met een sportieve motorfiets waren vaker eenzijdige ongevallen dan bij de meeste andere types. Ze vertoonden ook vaker overtredingen zoals overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol of een ongeldig rijbewijs.

Overtredingen

Minstens 1 op de 3 motorrijders in de bestudeerde ongevallen reed te snel. Overdreven snelheid houdt een drievoudig risico in: (1) controle verliezen over de motor; (2) niet meer tijdig kunnen remmen in een noodsituatie; en (3) niet of te laat gezien door andere weggebruikers.

1 op de 5 motorrijders in de zware ongevallen was onder de invloed van alcohol. Deze verhouding is lager dan bij autobestuurders betrokken in zware ongevallen. Motorrijders die onder invloed van alcohol waren, verloren vaker de controle over het stuur dan ander motorrijders.

Infrastructuur

Problemen met het wegdek hadden in minder dan 1 op de 10 ongevallen een bijdrage aan het ontstaan van het ongeval en waren dan meestal een bijkomstige oorzaak. In nog eens 10% van de ongevallen werden andere infrastructurele problemen gerapporteerd zoals slechte signalisatie, slechte verlichting of een inadequate weginrichting.

Een derde van de motorrijders in dodelijke ongevallen kwam terecht tegen een boom, paal of muur. Slechts in 3 van deze gevallen was de hindernis beveiligd door een vangrail.

Aanbevelingen

Op basis van de bevindingen werden een aantal aanbevelingen geformuleerd. De belangrijkste daarvan zijn de volgende:

- Garanties bieden voor defensieve rijstijl en voertuigcontrole bij de motorrijders. Verplichte rijlessen, screenings en een aanbod van (goedkope en laagdrempelige) voortgezette opleidingen voor bestuurders van de leeftijdscategorieën 25-34 en 35-54.
- Voortzetten van sensibiliseringscampagnes. Belangrijke thema's daarbij moeten zijn: gedrag van de motorrijders, vooral snelheidsgedrag en defensief rijden, en aandacht voor de motorrijder door de andere weggebruikers.
- Zorgen voor handhaving tijdens de lente en zomer, in het bijzonder snelheids- en alcoholcontroles en controle van de boorddocumenten.
- Promoten van zichtbaarheidsverhogende kledij (vooral helm) bij motorrijders en verder onderzoek voeren naar specifieke verlichting die de zichtbaarheid van de motorfiets kan verhogen.

Rapport

Het integraal rapport en de samenvatting van de studie 'MOTAC' kan geraadpleegd en gedownload worden op onze site via: <http://bivv.be/nl/pers/onderzoek-en-statistieken/weggebruikertypes/motorrijders>

Contactpersonen:

Sofie Van Damme (woordvoester BIVV): 0473/855.944

Isabel Casteleyn (woordvoester NL Melchior Wathelet): 0476/94.13.37

Sophie Van De Woestyne (woordvoester FR Melchior Wathelet): 0478/74.38.10



Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw
Haachtsesteenweg 1405 - 1130 Brussel - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42
info@bivv.be - www.bivv.be - BE 0432.570.411 -