

OBSERVATORIUM VOOR DE
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

DODELIJKE VERKEERSONGEVALLEN
OP DE AUTSNELWEGEN IN 2008



INHOUDSTABEL

Samenvatting	4
Inleiding	6
1. Ongevallen ADSEI-statistiek versus processen-verbaal: overeenkomst van de ongevallen	7
1.1. Uitgangspunten	7
1.2. Vaststellingen	7
1.3. Besluit	7
2. Gegevens van de ongevallen ADSEI-statistiek versus gegevens in de processen-verbaal: kwaliteit van de gevatte gegevens	8
2.1. Uitgangspunten	8
2.2. Bespreking parameters	8
3. Studie van de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen in 2008 op basis van de processen-verbaal	13
3.1. Nut van de studie van de processen-verbaal	13
3.2. Bespreking parameters	13
3.3. Besluit	28
4. Aanbevelingen	30
4.1. Operationele aanbevelingen	30
4.2. Infrastructurele aanbevelingen	30
4.3. Aanbevelingen met betrekking verder onderzoek	31
5. Bijlagen:	32
5.1. Het verkeersongevallenformulier	32
5.2. Samenvatting van het verloop van de ongevallen	36

SAMENVATTING

De studie bestaat uit drie delen.

In een eerste deel wordt nagegaan of de officiële statistiek van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) gegevens bevat van alle dodelijke verkeersongevallen die op de autosnelwegen gebeurden in 2008 en of alle er in opgenomen ongevallen wel degelijk op een autosnelweg gebeurden. Om een correct beeld te krijgen van de dodelijke verkeersongevallen die op de autosnelwegen gebeurden werd in samenwerking met de Federale politie, die in principe alle ongevallen op de autosnelwegen vaststelt, een lijst met alle processen-verbaal over dodelijke ongevallen opgesteld. Vervolgens werd een kopij van al deze processen-verbaal aan de vaststellende eenheden gevraagd.

Het resultaat van deze opzoeking is dat er in de ADSEI-statistiek enerzijds 13 ongevallen ontbreken, anderzijds dat er 9 ongevallen niet in de statistieken van de autosnelwegen horen

Het tweede deel gaat over de kwaliteit van de in de ADSEI-statistieken gevatte gegevens.

Uit de statistiek van de ADSEI werden de dodelijke ongevallen die werkelijk op de autosnelweg gebeurden gelicht en vergeleken met de gegevens die in de processen-verbaal worden beschreven. Het gaat dan om 116 ongevallen waarbij volgens de ADSEI 129 dodelijke slachtoffers te betreuren waren (120 doden ter plaatse en 9 dodelijk gewonden), volgens de gegevens uit de processen-verbaal 128 (119 doden ter plaatse en 9 dodelijk gewonden).

Uit de vergelijking blijkt dat de statistiek een vrij betrouwbaar beeld geeft van de omstandigheden van de ongevallen. Er zijn een aantal te vermijden fouten die waarschijnlijk het gevolg zijn van het nonchalant invullen van de basisformulieren (het verkeersongevalformulier) door de verbalisanten (bijvoorbeeld het niet registreren van zwaar gewonden, foutief vermelden van het aantal betrokken weggebruikers, foutief benoemen van het geslacht of leeftijd).

Het derde deel geeft het resultaat van de analyse van de dodelijke ongevallen die gemaakt werd op basis van de gegevens uit de processen-verbaal. Het voordeel van deze analyse is tweërlei: ten eerste wordt de analyse niet beïnvloed door de fouten die in de ADSEI-gegevens staan en ten tweede kunnen een aantal interessante gegevens die niet in de ADSEI-statistiek voorkomen bestudeerd worden.

In dit deel van de studie worden een aantal "klassieke" parameters onderzocht zoals het aantal dodelijke verkeersongevallen (129), het aantal gedode weggebruikers (144), het voorkomen van de ongevallen in tijd en ruimte, het type ongeval, de hindernis, de weersomstandigheden, ... kortom de gegevens die via het verkeersongevallenformulier gevat worden.

Interessant is dat een aantal andere omstandigheden konden geanalyseerd worden of meer in detail konden worden bestudeerd.

Zo kon worden nagegaan hoeveel bestuurders die een alcoholanalyse of een bloedproef hadden ondergaan positief waren en of deze personen een verantwoordelijkheid hadden in het ongevalgebeuren. Met kennis van het nummer van het proces-verbaal en de identiteit van deze personen kon ook de gemeten waarde van de alcoholintoxicatie bekomen worden bij de politie (resultaten ademanalyses) of de parketten (resultaten bloedproeven). Het resultaat is verbluffend, van de 24 positief geteste bestuurders

kunnen 21 een zekere verantwoordelijkheid voor het ongeval worden toegeschreven (eenzijdige ongevallen, achter in voorligger rijden, fout manoeuvre, in slaap gevallen en overdreven snelheid).

Ook de gegevens die over de gordeldracht konden verzameld worden zijn sprekend. Slechts van 55% van de bestuurders en passagiers die de gordel moesten dragen kon bepaald worden of ze al dan niet de gordel droegen. Van deze groep droeg slechts 35% de gordel. Aangezien het gemeten draagpercentage op de autosnelweg meer dan 85% bedraagt, kan worden aangenomen dat een hoger draagpercentage door de betrokkenen in de dodelijke ongevallen minder doden tot gevolg had kunnen hebben.

Andere vaststellingen die uit de studie van de processen-verbaal volgen zijn dat 2 ongevallen duidelijke zelfmoorden zijn, dat 4 ongevallen veroorzaakt werden door een spookrijder, dat twee ongevallen veroorzaakt werden door een persoon die waarschijnlijk een hartaanval kreeg, dat bij ongeveer de helft van de dodelijke ongevallen een deskundige afstapt, dat 20 bestuurders geen geldig rijbewijs hadden of het niet konden voorleggen, dat 19 bestuurders geen geldige verzekering hadden of geen verzekeringsbewijs konden voorleggen, dat 23 bestuurders geen bewijs van technische schouwing hadden of konden voorleggen. Verder werd ook getracht de ongevallen in te delen volgens de handeling of de gebeurtenis die de directe aanleiding was tot het ongeval.

Als afsluiter van de studie werden een aantal operationele en infrastructurele aanbevelingen en aanbevelingen met betrekking tot verder onderzoek geformuleerd.

Lijst met afkortingen:

- ADSEI: Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.
- WPR: Wegpolitie - Police de la Route (eenheid van de Federale Politie bevoegd voor de autosnelwegen).
- VOF: Verkeersongevallenformulier.

INLEIDING

De studie van ongevallen gebeurt in principe op basis van de gegevens die beschikbaar worden gesteld door de Algemene directie Statistiek en Economische informatie (ADSEI).

De politiediensten maken na het vaststellen van een verkeersongeval met lichamelijk letsel een formulier op (soms op papier, soms digitaal) dat een aantal gegevens over het ongeval bevat (verkeersongevallenformulier).

Deze gegevens worden overgemaakt aan het commissariaat-generaal van de federale politie die de gegevens verzameld en verwerkt en overmaakt aan de ADSEI.

Bij het opmaken en versturen van de verkeersongevallenformulieren door de politiekorpsen, bij de verzameling en verwerking van de gegevens in het commissariaat-generaal en bij de verwerking in de ADSEI kunnen fouten gebeuren die een vertekent beeld geven van het ongevalengebeuren.

Om een idee te krijgen van de fouten die in de officiële statistieken voorkomen werden alle processen-verbaal van de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen in 2008 opgevraagd aan de verkeersposten van de federale politie (de lokale politie stelt geen verkeersongevallen vast op de autosnelwegen). Basis hiervoor was een interne lijst van de federale politie. Dit gebeurde met toestemming van de Procureurs-generaal.

Deze studie heeft drie doelstellingen.

- Ten eerste wordt nagegaan of alle verkeersongevallen met minstens één dodelijk slachtoffer in de ADSEI-statistiek voorkomen en of alle in de ADSEI-statistiek opgenomen ongevallen wel degelijk dodelijke ongevallen zijn.
- Ten tweede worden de gegevens gevat in de ADSEI-statistiek vergeleken met de gegevens zoals die in de processen-verbaal zijn beschreven.
- Ten derde wordt een beeld van de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen in 2008 gegeven op basis van de gegevens uit de processen-verbaal.

1. ONGEVALLEN ADSEI-STATISTIEK VERSUS PROCESSEN-VERBAAL: OVEREENKOMST VAN DE ONGEVALLEN

1.1. Uitgangspunten

- De ADSEI-statistiek bevat gegevens van 125 dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen in 2008, waarbij 139 doden te betreuren vielen.
- Een interne lijst van de federale politie bevat 123 dodelijke verkeersongevallen (alleen doden ter plaatse) met 143 doden.
- Een vergelijking tussen deze twee lijsten toont dat er nogal wat verschillen zijn.

1.2. Vaststellingen

De processen-verbaal van alle ongevallen die hetzij op beide, hetzij op één van de lijsten voorkomen werden opgevraagd. Hieruit bleek het volgende:

- Ongevallen die op de lijst van de ADSEI voorkomen:
 - 3 ongevallen die in de lijst voorkomen betreffen geen ongevallen met doden maar enkel met licht gewonden;
 - 3 ongevallen gebeurden niet op de autosnelweg. Het zijn ongevallen die werden vastgesteld door lokale politiekorpsen (1 door de zone Ans/Saint-Nicolas en 2 door de zone Houille-Semois). De beide korpsen werden gecontacteerd en bevestigden dat de ongevallen niet op de autosnelweg gebeurden;
 - 3 ongevallen betreffen eigenlijk geen verkeersongeval. Het ging telkens om een bestuurder die een fataal hartaanval kreeg en waarbij het voertuig stapvoets rijdend in een file zonder ongeval tot stilstand kwam (1x) of door een passagier op de pechstrook zonder ongeval tot stilstand kon worden gebracht (2x);
 - 1 ongeval waarbij 4 doden werden geregistreerd betreft een ongeval met “slechts” 2 doden.
- Ongevallen die op de lijst van de WPR voorkomen:
 - 2 ongevallen betreffen ongevallen met enkel licht gewonde;
 - 3 ongevallen gebeurden niet op de autosnelweg. Het zijn ongevallen vastgesteld door lokale politiekorpsen (zone Gent, Ans/Saint-Nicolas en Houthalen/Helchteren). Deze korpsen werden gecontacteerd en bevestigden dat de ongevallen niet op de autosnelweg gebeurden;
 - de ongevallen met hartaanval komen ook in deze lijst voor;
 - 1 ongeval waarbij 4 doden werden geregistreerd betreft een ongeval met “slechts” 2 doden;
 - Een ongeval waarbij 5 doden, 16 zwaar gewonden en 11 licht gewonden zouden te betreuren zijn betreft een ongeval met 10 zwaar gewonden en 11 licht gewonden.

Tijdens het onderzoek vonden we nog 4 processen-verbaal van dodelijke verkeersongevallen (5 doden) die noch in de lijst van de ADSEI, noch in de lijst van de WPR voorkomen.

In de ADSEI-statistiek ontbreken dus 13 ongevallen (de 4 hierboven vermelde ongevallen inclus).

1.3. Besluit

De ADSEI-statistiek bevat 125 dodelijke verkeersongevallen (139 doden). 9 ongevallen (samen 9 doden) staan onterecht in lijst, 13 ongevallen (samen 16 doden) die er wel in moeten staan ontbreken.

Verder zijn er nog verschillende fouten in de ADSEI-statistiek ontdekt (voor details zie hierna).

Uit dit deel van het onderzoek konden we besluiten dat er in 2008 op de autosnelwegen 129 dodelijke verkeersongevallen gebeurden waarbij 144 doden te betreuren vielen.

2. GEGEVENS VAN DE ONGEVALLEN ADSEI-STATISTIEK VERSUS GEGEVENS IN DE PROCESSEN-VERBAAL: KWALITEIT VAN DE GEVATTE GEGEVENS

2.1. Uitgangspunten

In dit deel gaan we na in hoeverre de gegevens die de ADSEI-statistiek bevat corresponderen met de vaststellingen die in de processen-verbaal werden geschreven.

Voor deze studie werden alle niet relevante gegevens uit de ADSEI-statistiek verwijderd. Hiermee bedoelen we alle gegevens over ongevallen die niet op de autosnelweg gebeurden, ongevallen waarbij geen dodelijke slachtoffers vielen, en drie ongevallen waarbij een hartstilstand van de bestuurder de dood veroorzaakte maar waarbij geen ongeval gebeurde.

De gegevens die werden nagekeken betreffen dus 116 ongevallen waarbij volgens de ADSEI-statistiek 129 dodelijke slachtoffers (120 doden ter plaatse en 9 dodelijk gewonden) vielen en volgens de gegevens uit de processen-verbaal 128.

Om de gegevens die gevat werden in de ADSEI-statistiek te vergelijken met de gegevens die in de processen-verbaal voorkomen werden een aantal parameters uit het VOF-formulier opnieuw ingevuld op basis van de lectuur van de processen-verbaal.

Volgende parameters werden vergeleken:

- Dag, maand, uur
- Verloop van het ongeval (Type aanrijding en hindernis)
- Weersomstandigheden
- Lichtgesteldheid
- Staat van de weg
- Beweging/inzicht van de weggebruiker
- Ongevalsefactoren
- Totaal aantal betrokken bestuurders en voetgangers
- Totaal aantal doden en zwaar gewonden
- Bestuurders en voetgangers (Aard weggebruikers, Alcoholtest, Leeftijd, Geslacht, Gevolgen)
- Dode en zwaar gewonde passagiers (Leeftijd, Geslacht, Gevolgen)

2.2. Bespreking parameters

2.2.1. Dag, maand, uur

Er werd slechts één foute aanduiding aangetroffen. Een ongeval dat plaatsvond om 5 uur werd gevat als zijnde gebeurt om 9 uur (is tijdstip van ontdekking van het verongelukte voertuig).

2.2.2. Verloop van het ongeval (type eerste aanrijding)

Wat betreft het type eerste aanrijding worden geen grote verschillen vastgesteld en meestal zijn de twee vattingen verdedigbaar. Bijvoorbeeld: een motorrijder komt ten val, pas een kwartier later wordt hij aangereden door een voertuig wanneer hij zich op de weg begeeft om zijn motor van de rijweg te verwijderen. Vervolgens rijden twee andere voertuigen over brokstukken. In de ADSEI-statistiek staat dit als kettingbotsing geregistreerd. Wij beschouwen de eerste aanrijding als een ongeval met één bestuurder zonder hindernis.

In de rubriek “hindernissen – eerste aanrijding” zijn de grootste verschillen te vinden bij het aantal ongevallen waar als hindernis “boom” of “botsen tegen een vangrail zonder dat deze wordt overschreden” wordt vermeld. In de ADSEI gegevens wordt dit respectievelijk 9 en 12, bij de analyse van de processen-verbaal 14 en 19.

Op basis van het relaas van het ongeval in het proces-verbaal werd de hindernis gecodeerd. Voor wat de eerste aanrijding betreft werden 66 hindernissen ingevuld, in de gegevens van het ADSEI worden er 60 vermeld. Dit verklaart misschien al enkele verschillen.

Verder werd ook vastgesteld dat in de ADSEI-statistiek, wanneer een voertuig eerst een hindernis raakt (en dan meestal een vangrail) en vervolgens een voertuig, de eerste aanrijding (dus met de hindernis) niet wordt ingevuld maar dat als eerste aanrijding het ongeval met de twee weggebruikers wordt beschouwd.

2.2.3. Weersomstandigheden

De verschillen die werden vastgesteld zijn dat terwijl in het proces-verbaal wordt geschreven dat het regende of dat er sneeuwval was op het ogenblik van het ongeval, in de ADSEI-statistiek werd ingevuld dat de weersomstandigheden normaal waren.

2.2.4. Lichtgesteldheid

Er werden geen noemenswaardige verschillen opgetekend.

2.2.5. Staat van de weg

Een verschil wordt vastgesteld bij de vermelding dat de weg “proper” was.

De onderzoeker heeft dit enkel geregistreerd als dit expliciet in het proces-verbaal vermeld wordt. Mogelijk hebben de vaststellers van het ongeval zich ter plaatse kunnen vergewissen van de properheid van de weg, zonder dat ze dit in het proces-verbaal hebben vermeld.

2.2.6. Beweging/inzicht van de weggebruiker

Vaak is het moeilijk uit te maken wat hier moet worden ingevuld (zeker als de bestuurder overleden is, wanneer hij geen verklaring kan afleggen en er geen getuigen zijn).

2.2.7. Ongevulsfactoren

Controleverlies over het stuur wordt vaak als enige factor aangeduid omdat blijkbaar geen enkele andere factor van toepassing is. Daarom wordt deze factor misschien te vaak aangeduid (74 keer in de ADSEI-statistiek tegen 59 keer tijdens het onderzoek van de processen-verbaal).

2.2.8. Totaal aantal betrokken bestuurders en voetgangers

De ADSEI-statistiek vermeldt 211 betrokken bestuurders en voetgangers, in de processen-verbaal telden wij 214 betrokken bestuurders en voetgangers.

2.2.9. Doden en zwaar gewonden

Doden

In de rubriek Totaal aantal doden 30 dagen van de ADSEI-statistiek tellen we 129 doden. In de processen-verbaal tellen we 128 doden (95 bestuurders en voetgangers en 33 passagiers).

Bij nazicht in de rubrieken “Gevolgen Voor Bestuurders en voetgangers” en “Dode en gewonde passagiers” in de ADSEI-statistiek tellen we respectievelijk 96 en 33 doden. In deze cijfers zijn de dodelijk gekwetsten opgenomen, namelijk 7 bestuurders en 2 passagier. Eigenaardig is dat deze 9 dodelijk gekwetsten ook al in de aanvankelijke processen-verbaal (in principe enkel doden ter plaatse) vermeld zijn.

Fouten in de ADSEI gegevens zijn:

- Twee ongevallen waarbij 3 doden te betreuren zijn worden correct ingevuld bij het Totaal aantal doden, maar telkens wordt 1 gedode passagier niet ingevuld in de rubriek Dode en gewonde passagiers.
- Bij een ongeval met 1 dode (correct in Totaal aantal doden) wordt een gedode bestuurder en een gedode passagier ingevuld. In het proces-verbaal lezen we dat er slechts één voertuig betrokken is en dat er geen passagier aan boord was.
- Een voetganger wordt als passagier genoemd. Het gaat om een erg dronken persoon die als passagier van een personenauto de handrem van het voertuig had opgetrokken, nadat het voertuig was gestopt (zonder ongeval) was uitgestapt en op de pechstrook was gaan liggen. Vervolgens is hij opgestaan en naar een naderend voertuig gelopen.
- In de ADSEI-statistiek worden foutief 4 doden vermeld waar het gaat om een ongeval met 2 doden.

Wanneer we met deze fouten rekening houden bekomen we:

- voor de passagiers: $33 + 2 - 1 - 1 = 33$
- voor de bestuurders en voetgangers: $96 + 1 - 2 = 95$

Daarmee is overeenstemming met de gegevens uit de processen-verbaal bereikt.

Zwaar gewonden

Bij de processen-verbaal vinden we vermelding van 46 zwaar gewonden (18 bestuurders of voetgangers en 28 passagiers), in de ADSEI-statistiek slechts 38 (17 bestuurders of voetgangers en 21 passagiers).

Vergelijking van de gegevens uit de ADSEI-statistiek met de processen-verbaal geeft volgende resultaten:

- In de ADSEI-statistiek vinden we een ongeval met 1 dode bestuurder en 1 zwaar gewonde passagier. Volgens het proces-verbaal werd de passagier enkel licht gewond.
- Verder zijn er 4 ongevallen waarvan niet alle zwaar gewonden in de ADSEI-statistiek werden geregistreerd:
 - Een ongeval met 2 gedode bestuurders en 6 zwaar gewonde passagiers wordt in het ADSEI een ongeval met 2 doden en 2 zwaar gewonden;
 - Een ongeval waarin 3 wegenwerkers betrokken waren en waarbij één wegenwerker gedood, één wegenwerker zwaar gewond en één licht gewond werd, wordt in de ADSEI-statistiek een ongeval met 1 dode en geen gewonden;
 - Een ongeval met één voertuig waarin 1 dode en 4 zwaar gewonden vielen wordt in de ADSEI-statistiek een ongeval met 1 dode en 1 zwaar gewonde;
 - Een ongeval met 1 dode en 1 zwaar gewonde wordt in de ADSEI-statistiek een ongeval met 2 doden (er is geen melding van een dodelijk gewonde).

2.2.10. Geslacht van de gedode weggebruikers

We vinden geen volledige overeenstemming tussen de resultaten van de opzoeking in de processen-verbaal en de gegevens in de ADSEI-statistiek. Ook eigenaardig is dat in de ADSEI-statistiek tweemaal vermeld wordt dat het geslacht van het slachtoffer niet gekend is, terwijl dit in het proces-verbaal wel vermeld is.

De verschillen worden natuurlijk ook verklaard door de fouten die hiervoor al werden opgesomd.

Volgens de studie van de processen-verbaal werden 98 mannen en 30 vrouwen gedood, volgens de ADSEI-statistiek 101 mannen en 26 vrouwen (plus 2 geslacht onbekend).

2.2.11. Leeftijd van de overleden weggebruikers

De resultaten die we in de processen-verbaal vinden verschillen met de resultaten uit de ADSEI-statistiek. Tweemaal wordt in de ADSEI-statistiek opgegeven dat de leeftijd van het slachtoffer (telkens een passagier) niet kan gegeven worden terwijl dit wel in het proces-verbaal vermeldt wordt, andere verschillen worden verklaard door de fouten in het ADSEI die hiervoor al werden opgesomd (aantal doden en zwaar gewonden).

TABEL 1:
Leeftijd van de overleden weggebruikers

	Proces-verbaal		ADSEI	
	Bestuurder	Passagier	Bestuurder	Passagier
0 - 4		1		1
5 - 9				
10 - 14		2		
15 - 19	3	4	2	4
20 - 24	13	8	13	9
25 - 29	15	4	13	4
30 - 34	10	5	13	5
35 - 39	9	1	13	1
40 - 44	11	4	9	4
45 - 49	10	2	9	1
50 - 54	5		5	
55 - 59	12		10	
60 - 64	1		1	
65 - 69	5		7	
70 - 74				
75 - ouder	1	2	1	1

2.2.12. Alcohol

Zoals hiervoor al vermeld werden in de processen-verbaal 214 betrokken weggebruikers vermeld (bestuurders en voetgangers) en in de ADSEI-statistiek 210.

Verder moet er rekening mee gehouden worden dat de gedode bestuurders of voetgangers geen ademtest kunnen afleggen (vandaar het grote aantal niet uitgevoerde ademtesten) en dat we in de ADSEI-statistiek niet kunnen nagaan of er een bloedafname gebeurde.



We zien verschillen in zowel het aantal niet uitgevoerde ademtesten, het aantal positieve ademtesten en het aantal negatieve ademtesten.

2.2.13. Besluit

De vergelijking van de gegevens uit de ADSEI-statistiek met de processen-verbaal toont een aantal fouten, maar eigenlijk betreffen deze een paar ongevallen. Veruit de meeste ongevallen worden goed weergegeven in de statistiek.

Vergeeten we echter niet dat dit een “opgeschoonde” lijst van ongevallen betreft. De belangrijkste fouten zijn de ongevallen die om één of andere reden niet gevat werden in de ADSEI-statistiek of die foutief aan de autosnelweg werden toegekend.

3. STUDIE VAN DE DODELIJKE VERKEERSONGEVALLEN OP DE AUTOSNELWEGEN IN 2008 OP BASIS VAN DE PROCESSEN-VERBAAL

3.1. Nut van de studie van de processen-verbaal

Op basis van de gegevens uit de processen-verbaal kan een analyse van de ongevallen gemaakt worden zonder dat de fouten die in de ADSEI-statistiek staan de resultaten vervormen.

Verder kunnen een aantal interessante gegevens worden gevonden die niet in de ADSEI-statistiek voorkomen. Zo kan uit de beschrijving van de toestand en vermeldingen die de vaststellers maken in het proces-verbaal vaak worden uitgemaakt of de betrokkenen de gordel droegen (sommige vaststellers contacteren de brandweer of de ambulanciers die eerst ter plaatse waren met de vraag of de personen al dan niet de gordel droegen – een kleine moeite die eigenlijk een automatisme zou moeten zijn), of er een bloedanalyse werd gevorderd door het parket (geeft een andere kijk op het gering aantal ademtesten dat bij dodelijke ongevallen wordt afgenomen), of de bestuurders houder waren van een geldig rijbewijs, of het voertuig een geldig schouwingsattest voerde en of er een geldige verzekering was afgesloten.

3.2. Bespreking parameters

3.2.1. Aantal dodelijke verkeersongevallen

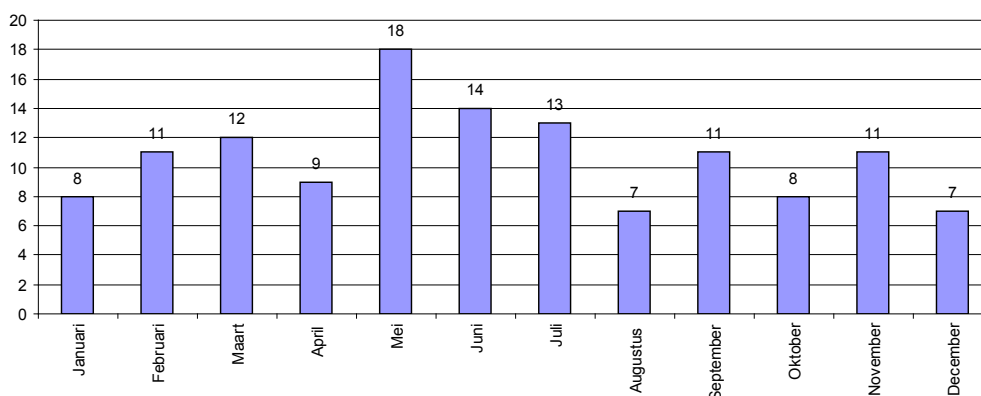
Er werden 129 dodelijke verkeersongevallen vastgesteld op de autosnelwegen waarbij 144 doden vielen. Het betreft dus alle ongevallen met doden ter plaatse en dodelijke ongevallen (betrokkenen die binnen 30 dagen na het ongeval overleden). Drie processen-verbaal die verkeerdelijk werden opgesteld als dodelijke verkeersongevallen (bestuurder die getroffen werd door een hartaanval zonder dat dit aanleiding gaf tot een ongeval) werden hier niet in opgenomen.

Bij 116 ongevallen viel er 1 dode te betreuren, er waren 11 ongevallen met 2 doden en 2 ongevallen met 3 doden.

3.2.2. Spreiding van de dodelijke verkeersongevallen in de tijd

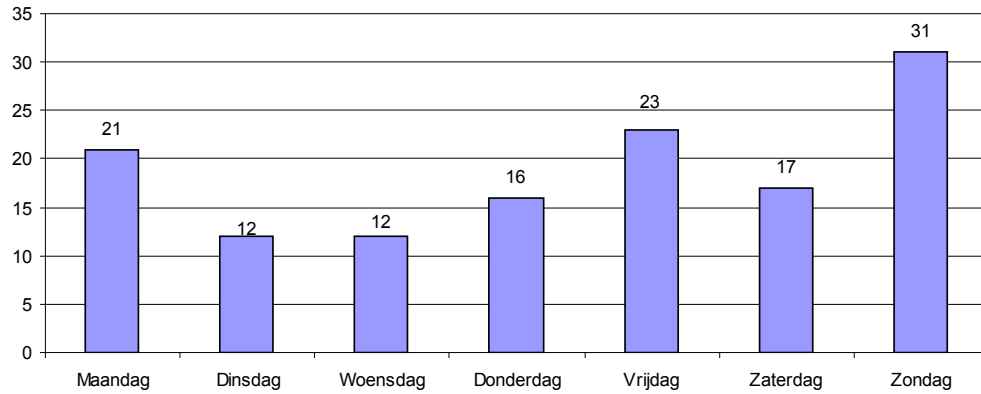
Het aantal dodelijke verkeersongevallen per maand is het hoogst in mei, juni en juli, het laagst in augustus en december.

FIGUUR 1:
Aantal dodelijke verkeersongevallen per maand



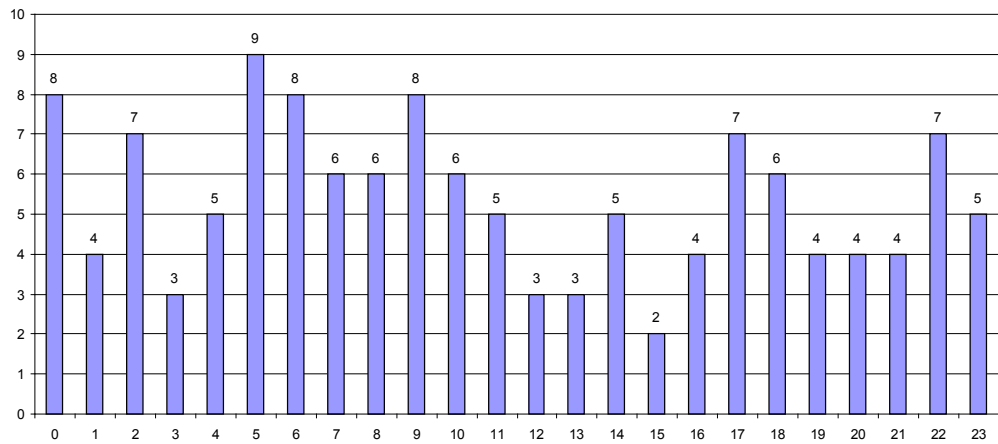
Het aantal dodelijke verkeersongevallen per dag van de week toont een belangrijke piek op zondag. Verder zien we ook veel ongevallen op vrijdag en maandag.

FIGUUR 2:
Dodelijke ongevallen per dag van de week



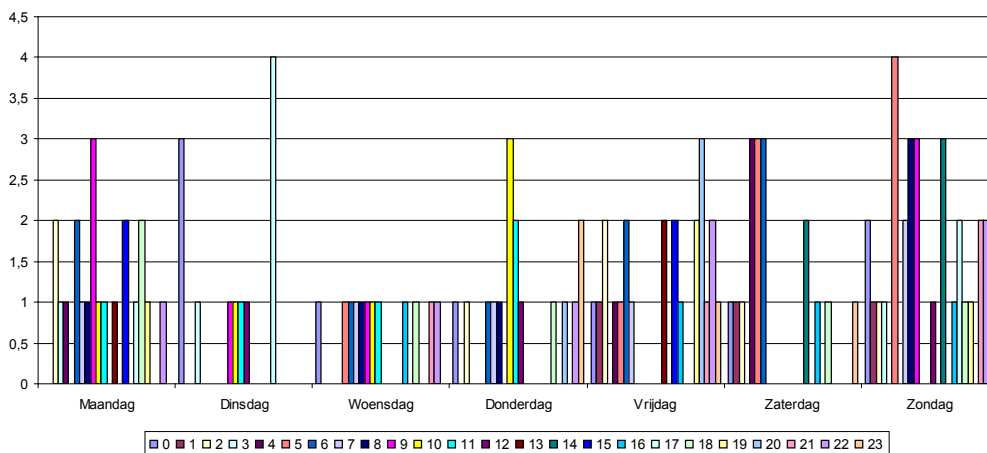
Het aantal dodelijke verkeersongevallen per uur van de dag toont pieken om 5, 0, 6, 9 uur. Het kleinst aantal ongevallen gebeurt om 15, 3, 12 en 13 uur.

FIGUUR 3:
Aantal dodelijke verkeersongevallen per uur



Het is interessant om de twee vorige grafieken in elkaar te integreren, omdat dit een meer genuanceerd beeld geeft van de tijdstippen waarop de ongevallen gebeurden.

FIGUUR 4:
Dodelijke ongevallen per dag en per uur

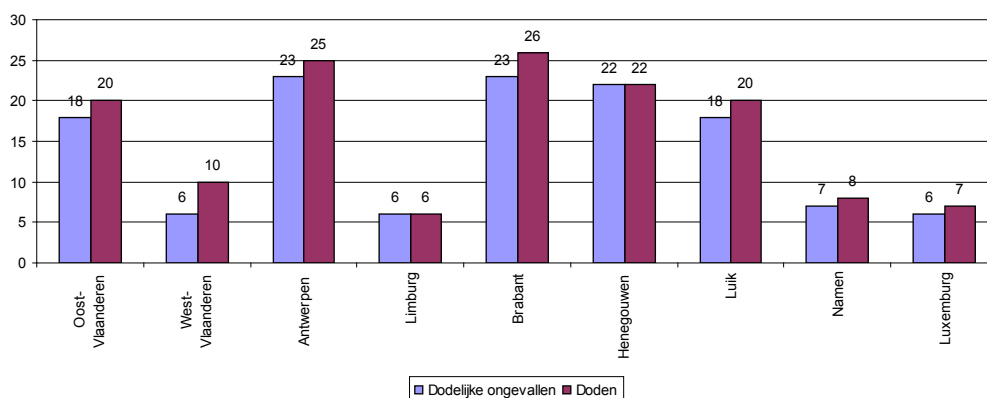


Opmerkelijk is dat er op zondag, vrijdag en maandag weinig uren zijn waarop er geen dodelijke ongevallen gebeuren.

Piekperiodes zijn zaterdag tussen 4 en 7 uur en zondag tussen 5 en 10 uur (hoewel er tussen 6 en 7 uur geen enkel dodelijk ongeval gebeurde). Verder zien we ook pieken op dinsdag tussen 17 en 18 uur en tussen 0 en 1 uur, maandag tussen 9 en 10 uur, donderdag tussen 10 en 11 uur, vrijdag tussen 20 en 21 uur en zondag tussen 14 en 15 uur.

3.2.3. Spreiding van de dodelijke verkeersongevallen naar plaats

FIGUUR 5:
Aantal dodelijke ongevallen en aantal doden per verkeersseenheid



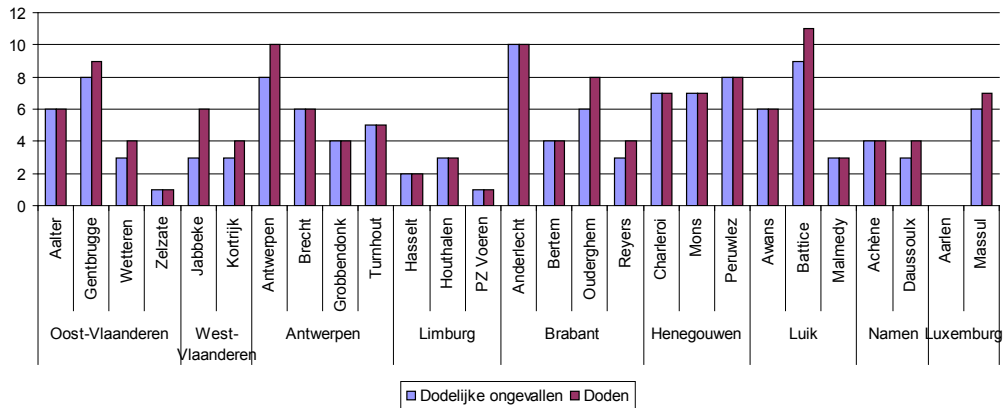
Het hoogst aantal dodelijke ongevallen werd vastgesteld door de verkeersseenheden van de provincies Antwerpen en Brabant¹ (23) en Henegouwen (22). De korpsen van Luik en Oost-Vlaanderen stelden 18 dodelijke ongevallen vast.

Dodelijke verkeersongevallen per verkeerspost.

¹ De organisatie van de WPR (Wegpolitie – Police de la Route van de Federale Politie voorziet slechts één korps voor Brussel-Hoofdstad, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant).

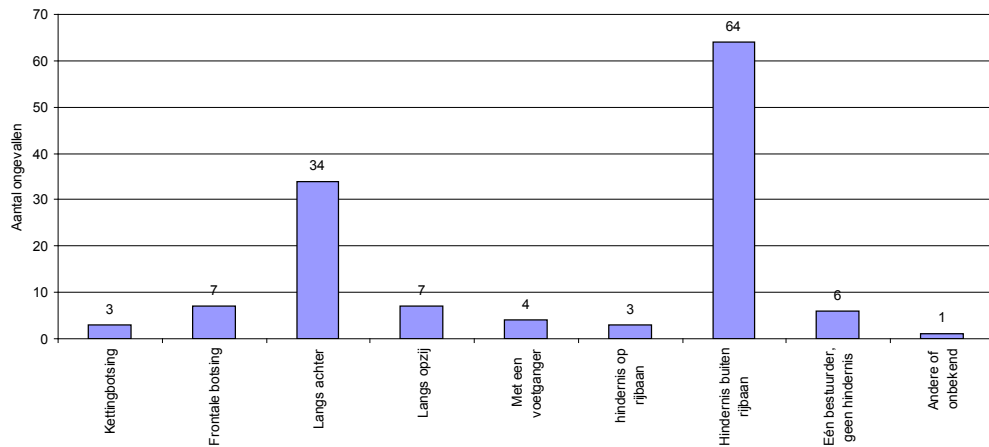
De provinciale eenheden zijn verdeeld in een aantal verkeersposten (twee tot vier). Het aantal vastgestelde dodelijke ongevallen per post ziet er als volgt uit:

FIGUUR 6:
Aantal vastgestelde dodelijke ongevallen per post



3.2.4. Type ongeval (eerste ongeval)

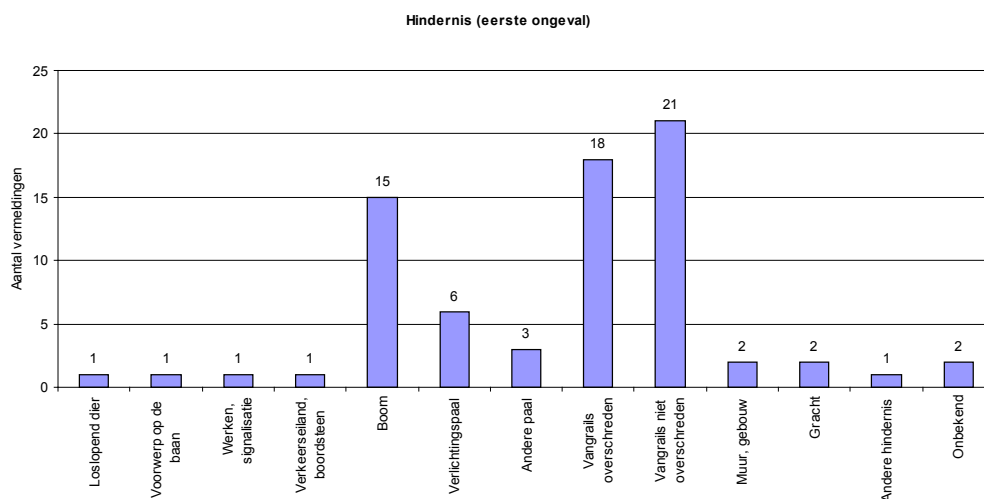
FIGUUR 7:
Type ongeval (eerste ongeval)



Het hoog aantal ongevallen waarbij de eerste aanrijding gebeurt met een hindernis buiten de rijbaan valt op. Verder zijn er ook veel aanrijdingen langs achter.

3.2.5. Hindernis (eerste ongeval)

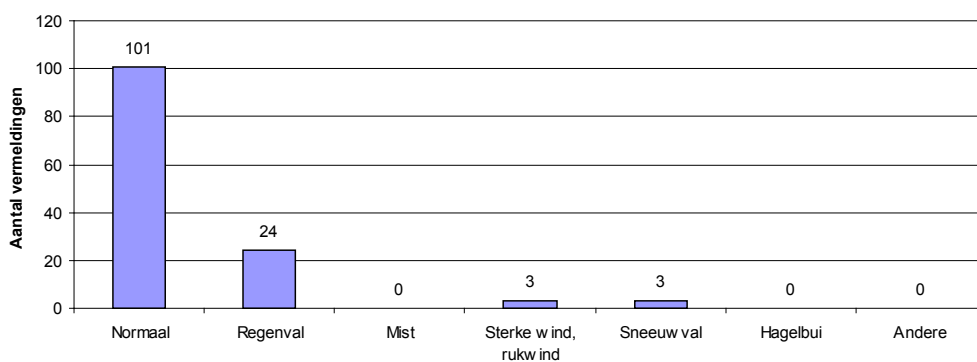
FIGUUR 8:
Hindernis (eerste ongeval)



Opvallend is dat een eerste aanrijding vaak met een vangrail gebeurt (al dan niet overschreden). Op plaatsen die niet zijn uitgerust met vangrails gebeuren de meeste dodelijke ongevallen na een aanrijding met een boom.

3.2.6. Weersomstandigheden

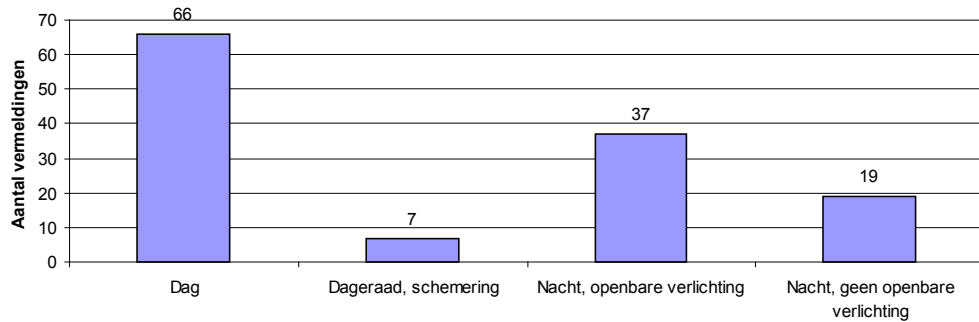
FIGUUR 9:
Weersomstandigheden



Veruit de meeste ongevallen gebeurden bij normale weersomstandigheden. Het is uit de vaststellingen in de processen-verbaal neergeschreven niet duidelijk of de ongevallen die gebeurden bij regenval of sneeuwval door deze weersomstandigheden veroorzaakt of beïnvloed werden.

3.2.7. Lichtgesteldheid

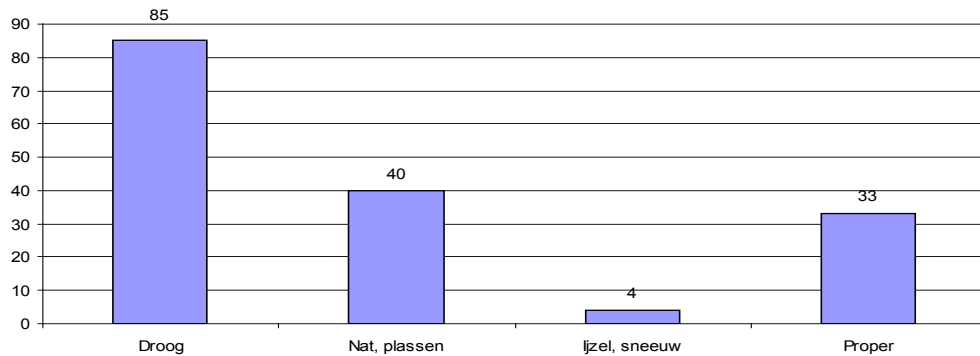
FIGUUR 10:
Lichtgesteldheid



De meeste ongevallen gebeurden bij dag en in de tweede plaats bij nacht wanneer de openbare verlichting in werking was. Of het feit dat er geen openbare verlichting was in 19 ongevallen een rol heeft gespeeld in het ongeval kan uit de lectuur van de processen-verbaal niet worden afgeleid.

3.2.8. Toestand van de weg

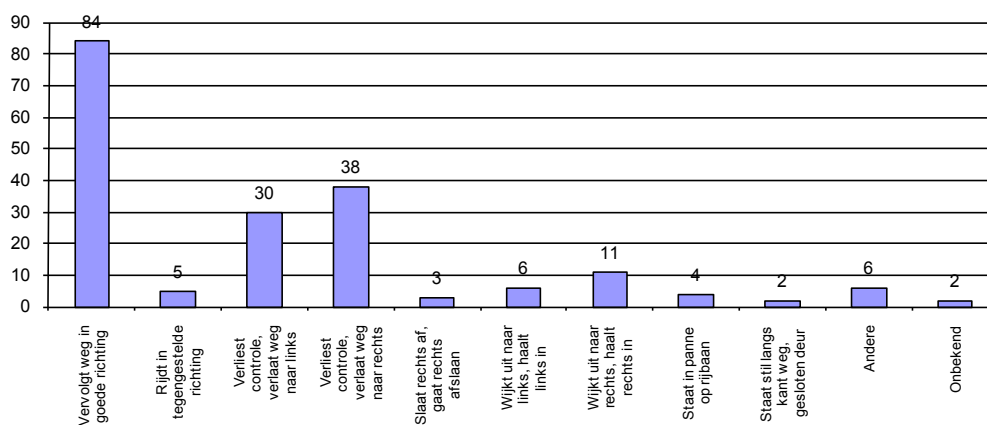
FIGUUR 11:
Toestand van de weg



De meeste ongevallen gebeurden op droge wegen, toch stellen we in een belangrijk deel van de ongevallen vast dat het wegdek nat was of dat er plassen waren. De lectuur van de processen-verbaal geeft geen idee over de invloed van de toestand van het wegdek op het ongeval.

3.2.9. Beweging of inzicht van de weggebruiker

FIGUUR 12:
Beweging/inzicht weggebruiker

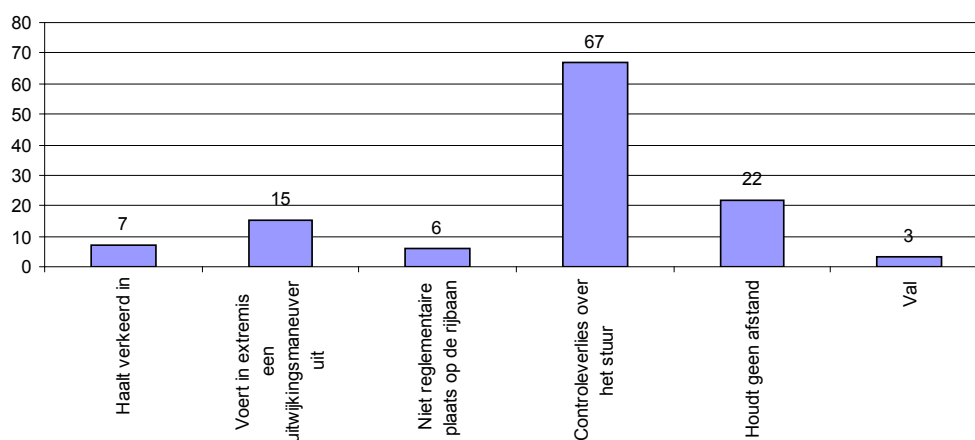


Van de 237 bestuurders en voetgangers die betrokken waren in de ongevallen kan uit de analyse van de processen-verbaal voor 191 bestuurders een beschrijving van de beweging of het inzicht daartoe gegeven worden. Voor 44% van de bestuurders wordt de code “vervolgt zijn weg in de goede richting” gegeven, het gaat daarbij vaak om de bestuurder waarvan kan verondersteld worden dat hij niet in de fout ging.

Vaak is het niet duidelijk wat de beweging of het inzicht van een weggebruiker was (bijvoorbeeld als de bestuurder overleden is), Ook is het soms niet duidelijk wat bedoeld wordt met de codes (bijvoorbeeld wordt het woord “weg” gebruikt, terwijl dat woord niet gedefinieerd is in de wegcode, kan “staat in panne op de rijbaan” of “staat stil langs de kant van de weg met gesloten deur” moeilijk als “beweging of inzicht weggebruiker” beschouwd worden).

3.2.10. Ongevalsfactoren weggebruikers

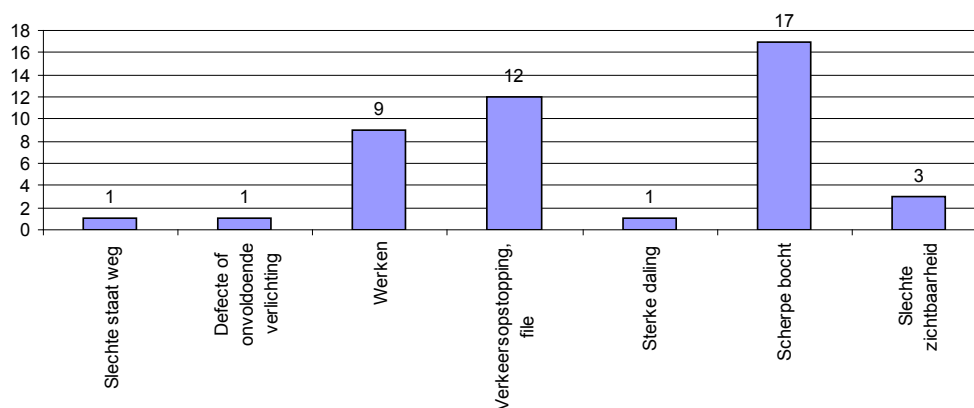
FIGUUR 13:
Ongevalsfactoren weggebruikers



Voor slechts 120 weggebruikers kan een code uit het verkeersongevallenformulier worden aangeduid. Bovendien is het weinig zeggende “controleverlies over het stuur” vaak het enige wat kan gebruikt worden.

3.2.11. Ongevalfactoren weg of verkeersomstandigheden

FIGUUR 14:
Ongevalfactoren weg/verkeersomstandigheden



De ongevallen die in een scherpe bocht gebeurden zijn bijna allemaal ongevallen die gebeurden op een oprit of uitrit. In totaal gebeurden 6 ongevallen bij het nemen van een oprit en 14 bij het nemen van een uitrit. In de nabijheid van een oprit gebeurden er 8 en in de nabijheid van een uitrit 9.

Ongevallen in files (hetzij door werken, hetzij door verkeersopstoppingen) zijn gemakkelijk te duiden, voor veel andere ongevallen kunnen geen factoren eigen aan de weg of verkeersomstandigheden worden aangeduid.

Hoewel er 19 ongevallen gebeurden bij nacht en zonder openbare verlichting kan slechts voor één ongeval duidelijk worden gesteld dat onvoldoende verlichting een factor in het gebeuren van het ongeval was.

3.2.12. Gegevens betreffende betrokken weggebruikers

In de 129 dodelijke verkeersongevallen waren 237 bestuurders en voetgangers betrokken.

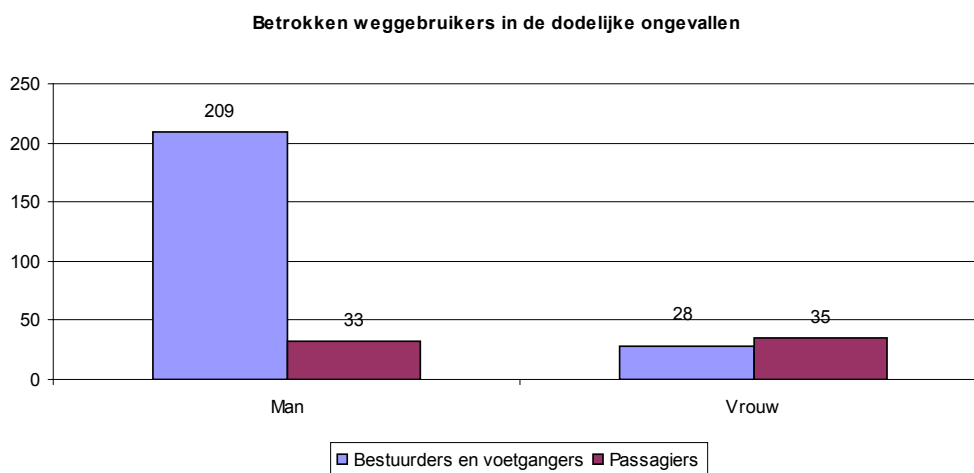
TABEL 2:
Betrokken weggebruikers

Aantal in het ongeval betrokken bestuurders of voetgangers	Aantal ongevallen	Aantal bestuurders en voetgangers
1	62	62
2	43	86
3	12	36
4	9	36
5	2	10
7	1	7
Totaal	129	237

In 62 ongevallen of 48% van het totaal aantal dodelijke ongevallen was slechts één voertuig betrokken.

Wanneer de passagiers worden bijgeteld zijn er 305 personen betrokken in de ongevallen, 237 mannen en 68 vrouwen.

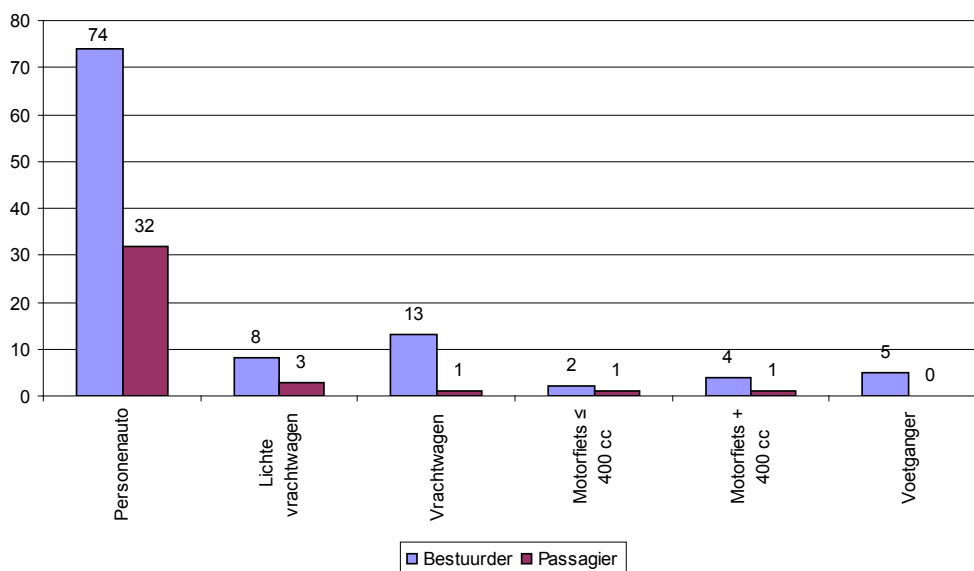
FIGUUR 15:
Betrokken weggebruikers in de dodelijke ongevallen



3.2.13. Aantal gedode weggebruikers

Bij de 144 doden tellen we 106 bestuurders en voetgangers en 38 passagiers. Per voertuigtype geeft dit volgend beeld:

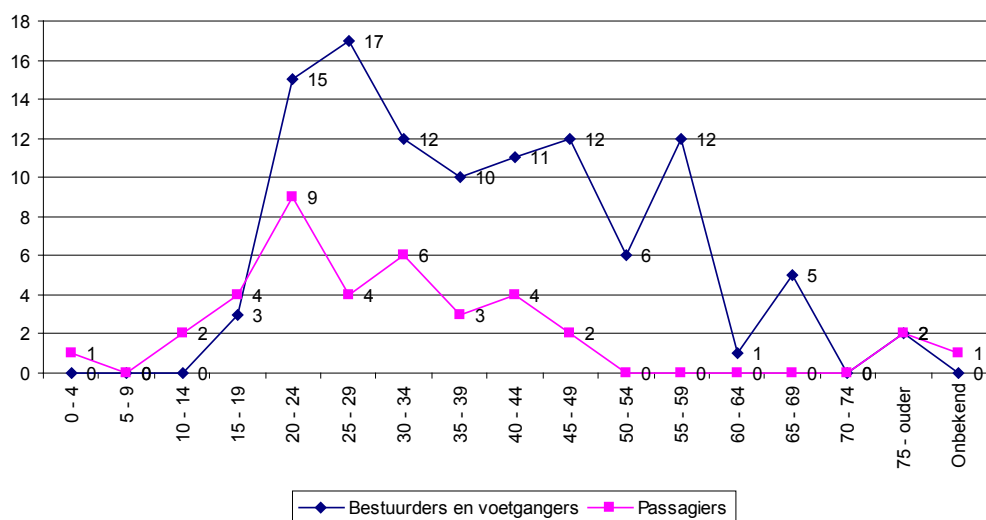
FIGUUR 16:
Aantal gedode bestuurders, voetgangers en passagiers volgens voertuigtype



Van de 106 gedode bestuurders of voetgangers waren er 93 mannen en 13 vrouwen, bij de 38 gedode passagiers waren er 16 mannen en 22 vrouwen.

3.2.14. Leeftijd van de overleden weggebruikers

FIGUUR 17:
Aantal dode bestuurders of voetgangers en passagiers



De leeftijdscategorieën van 20 tot 24 en 25 tot 29 zijn het meest vertegenwoordigd bij de bestuurders en voetgangers. Bij de passagiers wordt de hoogste score gehaald door de categorie van 20 tot 24.

3.2.15. Nationaliteit en type voertuig betrokken in dodelijke ongevallen

Beschouwen we alle betrokken voertuigen en voetgangers volgens type weggebruiker en nationaliteit dan bekomen we volgende tabel:

TABEL 3:
Nationaliteit en type weggebruiker betrokken in dodelijke ongevallen

	Personen- auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autocar	Motorfiets	Voetganger	Andere	Totaal
B	122	13	36	1	6	6	2	186
FR	9	2	2					13
NL	5	1	5			1		12
D	3	2	6					11
PL			4					4
GB	3			1				4
CZ			2					2
BG			1					1
CA						1		1
EE			1					1
LU	1							1
LT			1	2	6			1
Totaal	143	18	58	2	6	8	2	237

3.2.16. Kwetsbaarheidsgraad volgens type voertuig

Vergelijken we het aantal gedode bestuurders per type voertuig met het aantal betrokken voertuigen per type dan krijgen we een idee over de kwetsbaarheidsgraad van elk type weggebruiker:

TABEL 4:
Kwetsbaarheid volgens type weggebruiker

	Aantal bestuurders	Gedode bestuurders	% gedode bestuurders
Personenauto	143	74	51,7%
Lichte vrachtwagen	18	8	44,4%
Vrachtwagen	58	13	22,4%
Autocar	2	0	0,0%
Motorfiets	6	6	100%
Voetganger	8	5	62,5%
Andere	2	0	0,0%

Motorrijders zijn zoals verwacht het kwetsbaarst, geen enkele betrokken bestuurder overleefde het ongeval. Uiteraard hebben voetgangers die zich op de autosnelweg bevinden en in een ongeval betrokken geraken ook weinig overlevingskansen. Meer dan de helft van de bestuurders van personenwagens die betrokken zijn in dodelijke verkeersongevallen op de autosnelweg overleven het ongeval ook niet.

3.2.17. Alcoholgebruik door bestuurders of voetgangers

Van de 237 betrokken bestuurders en voetgangers overleefden er 106 het ongeval niet. Deze personen konden dus geen ademtest afleggen.

20 betrokkenen werden zwaar gewond en er kan dus worden aangenomen dat de ademtest mogelijks ook niet kon worden afgenomen.

Er blijven dus 111 weggebruikers die in principe zonder problemen een ademtest konden afleggen.

Er werden 92 ademtesten afgenomen waarvan er 8 gevolgd werden door een positieve ademanalyse.

Het percentage niet gedode bestuurders of voetgangers die een ademtest aflegden verschilt sterk bij de verkeersposten. Gemiddeld is dat 70,2%, maar de resultaten gaan van 100% tot 25%.

Er werden door de parketten 37 opdrachten tot het uitvoeren van een bloedanalyse gegeven. 30 bloedstalen werden afgenomen bij bestuurders die overleden waren, 6 bij bestuurders die niet overleden waren en 1 bestuurder weigerde de proef (deze was klaarblijkelijk onder invloed van alcohol).

Opvallend is dat het afnemen van bloedstalen bij bestuurders heel verschillend wordt toegepast door de parketten. In Vlaanderen (7, waaronder 1 weigering) en Brussel-hoofdstad (1) gebeurt dit zelden, in Wallonië (29) vaker.

Bij het opvragen van de resultaten van de bloedanalyses bleek dat het afnemen van een bloedstaal in 8 gevallen niet leidde tot een analyse (bijvoorbeeld voor 2 spookrijders). De reden die hiervoor wordt opgegeven is dat door het overlijden van de betrokkenen

de zaak werd geseponeerd. 12 stalen waren negatief, er blijven dus 16 bestuurders met een strafbaar alcoholgehalte.

De resultaten van de 8 ademanalyses (in mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht) werden omgerekend naar promille per liter bloed – BAC (Bloed Alcohol Concentratie). In totaal (ademanalyses en bloedproeven) hebben we dus 24 bestuurders die een strafbaar alcoholgehalte in het bloed kunnen toegewezen worden.

Opvallend maar niet verwonderlijk is dat het merendeel van de geïntoxiceerde bestuurders van het mannelijk geslacht waren. 22 mannen tegen 2 vrouwen.

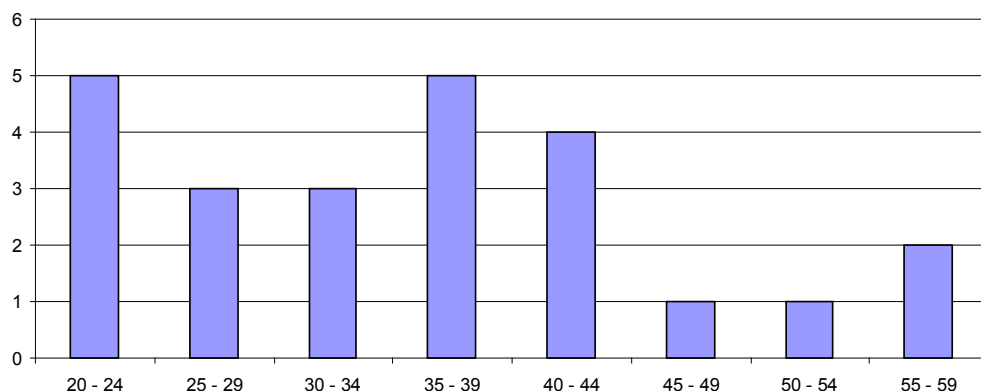
Er werd nagegaan hoeveel van deze bestuurders als veroorzaker van het ongeval waarin ze betrokken waren kunnen bestempeld worden (op basis van het verloop van het ongeval beschreven in de processen-verbaal).

TABEL 5:
Verantwoordelijkheid geïntoxiceerde bestuurders

Alcoholgehalte in g/L bloed	Aantal geïntoxiceerde bestuurders	Geïntoxiceerde bestuurders verantwoordelijk	Geïntoxiceerde bestuurders niet verantwoordelijk	Verantwoordelijkheid niet te bepalen
$0,5 \leq \text{BAC} < 0,8$	3	3	0	0
$0,8 \leq \text{BAC} < 1,2$	4	3	1	0
$1,2 \leq \text{BAC} < 1,5$	7	6	0	1
$1,5 \leq \text{BAC} < 2,0$	3	3	0	0
$2,0 \leq \text{BAC} < 3,0$	6	5	0	1
$3,0 \leq \text{BAC}$	1	1	0	0

De grote meerderheid van de geïntoxiceerde bestuurders (21 op 24) kan verantwoordelijk geacht worden voor het ongeval. De verantwoordelijkheid wordt aan de bestuurder toegekend om volgende redenen: in 10 ongevallen was slechts één voertuig betrokken, 6 keer werd achter in een voertuig gereden, 2 bestuurders veroorzaakten het ongeval door een fout manoeuvre, 1 bestuurder was spookrijder, 1 bestuurder verklaarde in slaap gevallen te zijn, 1 bestuurder verloor de controle over het stuur door overdreven snelheid.

FIGUUR 18:
Leeftijd van de geïntoxiceerde bestuurders



Meestal wordt tijdens controles geconstateerd dat het vooral oudere bestuurders zijn die onder invloed van alcohol rijden. Wat de betrokkenheid in dodelijke ongevallen betreft zijn het echter de jongere geïntoxiceerde bestuurders die vaker voorkomen.

3.2.18. Gordeldracht

Op basis van gegevens die de vaststellers vermelden (informatie gevraagd aan brandweer of medische hulpdiensten) en interpretatie van de beschrijving van het ongeval (bijvoorbeeld persoon die uit het voertuig geslingerd werd of vrijhangende gordel) werd een schatting gemaakt van de gordeldracht door de gedode weggebruikers.

106 bestuurders of voetgangers werden gedood. Hierin zijn 5 voetgangers betrokken, 6 motorrijders en 2 bestuurders die een vrijstelling voor het dragen van de gordel hadden. Er blijven dus 93 bestuurders over die de gordel wel moeten dragen. Aangezien de bestuurders die een vrijstelling hadden de gordel niet droegen tellen we ze bij de bestuurders die de gordel niet droegen en komen we tot 95 bestuurders.

38 passagiers werden gedood. Hiervan waren 2 personen passagier van een motorrijder. We vonden geen enkele vrijstelling van de gordeldracht. 36 passagiers moesten dus de gordel dragen.

TABEL 6:
Gordeldracht (reële getallen)

	Droeg gordel	Droeg gordel niet	Onbekend	Totaal
Bestuurder	17	30	48	95
Passagier	8	17	11	36
Totaal	25	47	59	131

TABEL 7:
Gordeldracht (percentage)

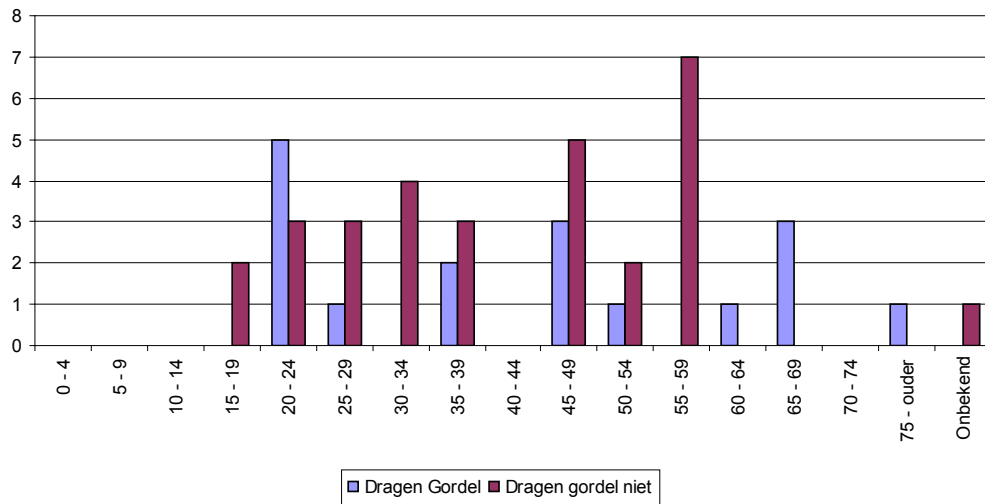
	Droeg gordel	Droeg gordel niet	Onbekend	Totaal
Bestuurder	17,9%	31,6%	50,5%	100,0%
Passagier	22,2%	47,2%	30,6%	100,0%
Totaal	19,1%	35,9%	45,0%	100,0%

We werken uiteraard met kleine aantallen en het is onmogelijk om op basis van deze aantallen conclusies te trekken.

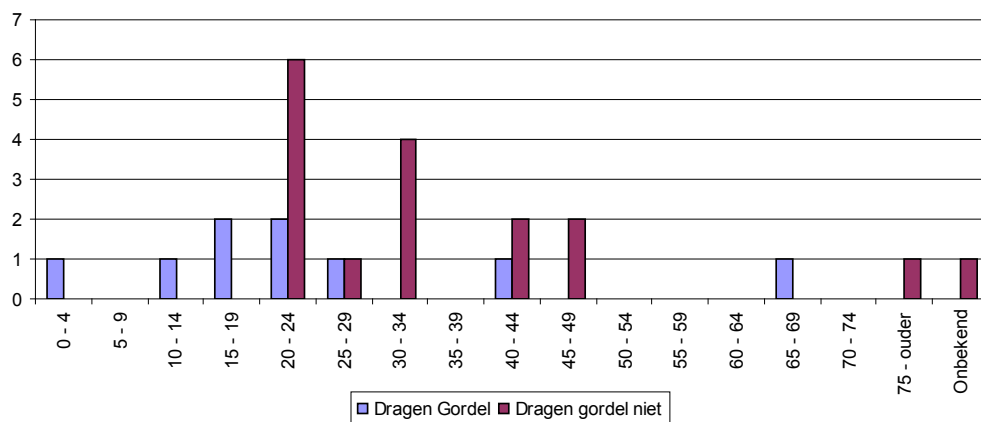
Uit de gedragsmetingen van het BIVV weten we dat 85% van de bestuurders en 87% van de passagiers vooraan de gordel droegen wanneer ze op een autosnelweg reden in 2008. Maar bij de gedode bestuurders en passagiers waarvan we weten of ze al dan niet de gordel droegen krijgen we een gans ander resultaat. Slechts 36% van de gedode bestuurders en 32% van de gedode passagiers droegen de gordel. We kunnen hier voorzichtig uit besluiten dat een hoger % gordeldracht bij de gedode weggebruikers geresulteerd zou hebben in minder doden.

In de volgende grafieken worden de gekende resultaten (droeg gordel en droeg gordel niet) per leeftijdscategorie gegeven.

FIGUUR 19:
Gordeldracht gedode bestuurders per leeftijdscategorie



FIGUUR 20:
Gordeldracht gedode passagiers per leeftijdscategorie



Enkele opmerkingen betreffende de gordeldracht:

- Overleden passagiers minder dan 20 jaar droegen allemaal de gordel.
- De overleden bestuurders van 15 – 19 jaar (waren allemaal 18 of 19 jaar) droegen de gordel niet.
- In de groep van 20 tot 24 jaar droegen de meeste overleden bestuurders de gordel, de meeste overleden passagiers niet.
- In de groep van 30 tot 34 jaar droeg geen enkele overleden bestuurder of passagier de gordel.
- In de groep van 55 tot 59 jaar droeg geen enkele overleden bestuurder de gordel.
- Het al dan niet dragen van de veiligheidsgordel lijkt niet echt door de leeftijd te worden bepaald.

3.2.19. Enkele bijkomende vaststellingen

Zelfmoord

Zeker twee ongevallen betreffen een zelfmoord door een persoon die de autosnelweg komt opgelopen en onder een voertuig springt.

Spookrijder

Vier ongevallen worden veroorzaakt door een spookrijder.

Hartaanval

Naast de drie processen-verbaal die bestuurders betroffen die een hartaanval kregen zonder dat dit een ongeval veroorzaakte (en die in deze analyse geweerd werden), vinden we nog twee ongevallen die waarschijnlijk door een bestuurder die een hartaanval kreeg werden veroorzaakt. Omdat er bij deze ongevallen geen absolute zekerheid van een hartaanval bestaat en omdat er wel degelijk een ongeval was, werden deze processen-verbaal wel in de analyse betrokken.

Afstapping deskundige

Bij 65 ongevallen werd door het parket een deskundige naar de plaats van het ongeval gestuurd, bij 63 ongevallen niet. In één proces-verbaal wordt niet vermeld of het parket al dan niet een deskundige vorderde.

Er is een groot verschil tussen de gerechtelijke arrondissementen, in sommige arrondissementen wordt bij elk dodelijk verkeersongeval een deskundige aangesteld, in andere arrondissementen gebeurt dit nooit.

Bezit geldig rijbewijs

229 bestuurders moesten een rijbewijs hebben (in de categorie van 237 bestuurders en voetgangers zijn er 8 voetgangers). 6 bestuurders (2,6%) hadden geen geldig rijbewijs en van 14 bestuurders (6,1%) kon ter plaatse niet worden vastgesteld of ze een geldig rijbewijs hadden (door brand of geen rijbewijs aangetroffen).

Bezit geldige verzekering

Bij 4 bestuurders (1,7%) werd vastgesteld dat ze geen geldige verzekering hadden. Bij 15 bestuurders (6,5%) ontbrak het verzekeringsbewijs.

Bezit geldig bewijs technische controle

Voor 73 betrokken bestuurders was de technische schouwing niet van toepassing (wagen minder dan 4 jaar oud, sommige buitenlandse voertuigen). Er waren dus 155 bestuurders die wel een geldig schouwingsbewijs moesten kunnen voorleggen. 6 voertuigen (3,9%) waren niet in orde met de schouwing en 17 bestuurders (11%) konden geen geldig schouwingsbewijs voorleggen (geldigheid bleef na te zien).

Beknopte beschrijving van de ongevallen

In bijlage 2 is een tabel gevoegd waarin het verloop van de ongevallen kort wordt beschreven.

Er werd geprobeerd om de ongevallen in te delen volgens de handeling of gebeurtenis die de directe aanleiding was tot het ongeval. Voorbeeld: Een voertuig dat tegen een vangrail botst komt nadien soms in aanrijding met een andere weggebruiker, in de volgende tabel werd alleen het rijden tegen de vangrail weerhouden.

Opmerkelijk is dat voertuigen die de rijbaan naar rechts of links verlaten vaak niet

betrokken zijn in een aanrijding maar plotseling gewoon de rijbaan verlaten (aangezien meestal de bestuurder gedood wordt is het onmogelijk te achterhalen wat er precies gebeurde).

TABEL 8:
Aanleiding tot de ongevallen

Verlaat de rijbaan langs rechts (botst op vangrail, New Jersey, gaat in gracht of botst op hindernis)	25
Inrijden op file (wegeniswerken, ongeval)	16
Verlaat de rijbaan langs links (botst op vangrail, New Jersey, gaat door middenberm)	15
Uitrit (te laat gezien, neemt bocht te snel)	14
Slippen (nat wegdak, sneeuw, bruusk manoeuvre bij te hoge snelheid, versleten banden, hindernis op rijbaan)	13
Inrijden op voorrijdend voertuig (meestal inrijden op traag rijdend voertuig, maar ook wegens hoge snelheid van het aanrijdende voertuig)	12
Fout manoeuvre bij inhalen of voorbijsteken	8
Fout manoeuvre bij oprijden autosnelweg (bocht fout inschatten, fout invoegen, motorrijder die rechts inhaalt)	6
Voetganger op autosnelweg (2 zelfmoorden, bestuurder uitgestegen na eerder ongeval, dronken man, man die bal haalt)	5
Spookrijder	4
Aanrijding voertuig op pechstrook	3
Agressie	1
Fout manoeuvre bij veranderen rijvak	1
Andere (bestuurder valt in slaap, klapband, paard op de rijbaan, 2 keer hartaanval, onverwachte hindernis op rijbaan)	6
Totaal	129

Wat het inrijden op een file betreft kunnen we volgend onderscheid maken:

TABEL 9:
Inrijden op file

Wegeniswerken	Vrachtwagen rijdt op voertuig wegeniswerken	1
	Vrachtwagen rijdt in op file	3
	Personenwagen rijdt op voertuig wegeniswerken	1
	Personenwagen rijdt in op file	3
Ongeval	Vrachtwagen rijdt in op file	3
	Personenwagen rijdt in op file	2
Structurele file	Vrachtwagen rijdt in op file	3

3.3. Besluit

De analyse op basis van de processen-verbaal geeft ontegensprekelijk een vollediger en correcter beeld van de ongevallen dan de analyse op basis van de ADSEI-statistiek.

Niet alleen is het mogelijk om onterecht aan de autosnelweg toegekende ongevallen uit de analyse te verwijderen (ongevallen die niet op de autosnelweg gebeurden, dood van een bestuurder zonder ongeval), het is ook mogelijk om ongevallen die wel op de

autosnelweg gebeurden maar om één of andere reden niet gevat werden in de ADSEI-statistiek in de analyse op te nemen. Dat dit geen verwaarloosbaar detail is blijkt uit de cijfers. Ogenschoonlijk is de ADSEI-statistiek vrij correct met 125 dodelijke ongevallen en 139 dodelijke slachtoffers tegenover 129 ongevallen en 144 doden die uit de analyse van de processen-verbaal naar voor komen. Maar rekening houdend met het feit dat 9 ongevallen met 9 doden in het lijstje van de ADSEI niet thuishoren en dat 13 ongevallen met 16 doden er in ontbreken toont dat er toch heel wat misloopt bij de vatting van de gegevens van de ongevallen.

Wanneer de dodelijke ongevallen die in de ADSEI-statistiek zijn opgenomen worden geselecteerd op basis van correcte toekenning aan de autosnelweg blijven er 116 ongevallen over. Een aantal gegevens dat over deze ongevallen in de ADSEI-statistiek zijn opgenomen werden vergeleken met de inhoud van de processen-verbaal. Uit deze vergelijking blijkt dat de meeste ongevallen goed worden weergegeven in de statistieken. Uiteraard blijft het in vorige paragraaf geschetste probleem een hypothese leggen op de kwaliteit van de ADSEI-statistiek.

De analyse van de processen-verbaal van de 129 dodelijke ongevallen op de autosnelwegen in 2008 levert naast de klassieke gegevens i.v.m. de verdeling van de ongevallen per tijd en plaats, omstandigheden, toestand van de weg, ongevalsfactoren, betrokken bestuurders, voetgangers en passagiers, betrokken voertuigtypes en het rijden onder invloed van alcohol op basis van een afgenomen ademtest, nog een aantal interessante resultaten op.

Zo kon achterhaald worden hoeveel bloedmonsters werden afgenomen met het oog op het bepalen van het alcoholgehalte, hoe vaak de verschillende parketten een bloedmonster laten afnemen van gedode bestuurders of betrokken maar niet gedode bestuurders.

Om het beeld van alcoholgebruik door bestuurders vollediger te maken werden de resultaten van de bloedproeven, met toestemming van het College van Procureurs-generaal, opgevraagd bij de betrokken parketten. De resultaten van de ademanalyses werd bij de vaststellende politiekorpsen eveneens opgevraagd.

Uit de analyse van de processen-verbaal blijkt dat het draagpercentage van de veiligheidsgordel bij de gedode weggebruikers veel lager ligt dan het draagpercentage dat we kennen uit de gedragsmetingen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Uit de analyse van de processen-verbaal komt naar voor dat het dragen van de veiligheidsgordel in verschillende ongevallen een fatale afloop had kunnen voorkomen.

Net zoals voor het bevelen van de afname van bloedmonsters is er ook een groot verschil in het aanstellen van deskundigen door de verschillende parketten. Bepaalde parketten stellen altijd een deskundige aan bij een dodelijk verkeersongeval, sommige nooit, andere soms.

Andere omstandigheden die uit de analyse van de processen-verbaal blijken betreffen zelfmoorden (2), ongevallen veroorzaakt door spookrijders (4), ongevallen waarbij een medische oorzaak kan gevonden worden (2).

Verder kan op de fiches "Detail van de betrokkene" (bijlagen aan de processen-verbaal) nagegaan worden of de bestuurder in het bezit was van een geldig rijbewijs, of het voertuig geldig verzekerd was en of het in orde was met de technische schouwing.

4. AANBEVELINGEN

4.1. Operationele aanbevelingen

Het groot percentage gedode weggebruikers dat geen gordel droeg toont dat contoles op gordeldracht ook op de autosnelwegen nodig is. Heel wat gedode bestuurders en passagiers werden tijdens het ongeval uit het voertuig geslingerd of kwamen onder het voertuig terecht. De gordel, in samenwerking met de air-bags, had zeker verschillende levens kunnen redden.

Mogelijks kunnen de vaststellers meer aandacht besteden aan de gordeldracht door de bestuurders en passagiers betrokken in de ongevallen. Van ongeveer de helft van de betrokken weggebruikers weten we immers niet of ze al dan niet de gordel droegen.

Hoewel de studie van de processen-verbaal geen uitsluitsel geeft over de exacte invloed van snelheid op het ongevalle gebeuren lijkt het er toch sterk op dat de ongevallen op uitritten dikwijls een gevolg zijn van onaangepaste snelheid. Snelheidsmetingen aan het begin van de uitritten zouden een juist beeld van het snelheidsgedrag van de bestuurders kunnen geven.

Slippen gebeurt dikwijls (10% van de ongevallen), maar meestal niet wanneer dit het meest te verwachten is. Dodelijke ongevallen door slippen gebeuren niet zo vaak bij nat wegdek of na sneeuwval, maar vooral na het uitvoeren van een bruusk manoeuvre (bij te hoge snelheid?) of omdat met versleten banden wordt gereden.

Mogelijks zou de aandacht voor de staat van de banden een aandachtspunt kunnen worden bij de controles van voertuigen.

Drie ongevallen werden veroorzaakt door het inrijden op een voertuig dat op de pechstrook stond. Bij twee ongevallen was de bestuurder niet meer ter plaatse en had het voertuig al lang kunnen verwijderd worden. We stellen voor dat voertuigen zonder bestuurder onmiddellijk worden weggetakeld en wanneer de bestuurder nog aanwezig is dat hem dan wordt aangemaand om het voertuig onmiddellijk van de autosnelweg te laten verwijderen.

Het feit dat 5 voetgangers overleden zijn bij ongevallen op de autosnelweg lijkt veel, maar de oorzaken verklaren veel. In twee gevallen gaat het vrij zeker om zelfmoorden, een dode was een dronken man die uit een voertuig was gestapt en het verkeer tegemoet liep, een ander slachtoffer was in een eerder ongeval betrokken en liep op de autoweg te telefoneren en het vijfde slachtoffer liep de autosnelweg op om een bal te halen. Moeilijk te zeggen welke maatregelen er kunnen getroffen worden om deze ongevallen te voorkomen.

In de processen-verbaal zien we weinig aandacht voor druggebruik. Dit is mogelijk te verklaren door het feit dat in 2008 nog geen speekseltesten beschikbaar waren en de toen gebruikte procedure moeilijk kon worden toegepast tijdens de vaststellingen van de ongevallen. Mogelijks kan er in de toekomst meer aandacht aan het gebruik van illegale drugs worden geschonken.

In de processen-verbaal wordt de opdracht tot het uitvoeren van een bloedtest door de parketmagistraat vermeld. De resultaten van deze testen kunnen enkel bekomen worden bij de Procureurs des Konings. Mogelijk kunnen er afspraken gemaakt worden met de parketten (na akkoord van het College van Procureurs-generaal) om de resultaten van deze testen (alcoholgehalte of aanwezigheid van een illegale drug) bekend te maken aan de vaststellers.

Slecht in de helft van de processen-verbaal wordt aandacht besteed aan de gordeldracht van de inzittenden van voertuigen betrokken in de ongevallen.

4.2. Infrastructurele aanbevelingen

Inrijden op een file is met 12,4% van de ongevallen de tweede belangrijkste oorzaak van dodelijke ongevallen. Zelfs wanneer de file op voldoende afstand en met alle mogelijke middelen wordt aangekondigd gebeuren er nog ongevallen. Soms rijden vrachtwagens in de file zonder te remmen, wat op onoplettendheid wijst, soms rijden lichtere voertuigen met hoge snelheid tot vlak voor de vernauwing en slagen er dan niet meer in om te stoppen of om zonder ongeval in de file in te voegen.

Aangezien waarschuwingsborden, knipperlichten en wegmarkeringen blijkbaar niet volstaan om de aandacht van de bestuurders te trekken zouden andere, bijkomende maatregelen moeten overwogen worden die op andere zintuigen inwerken. Mogelijks kan onderzocht worden of geluidssignalen soelaas kunnen brengen (bijvoorbeeld een geluidssignaal dat door de radio of GPS van voertuigen die een bepaald punt voorbijrijden wordt weergegeven).

Verder is regelmatige controle van de werfsignalisatie (ook en vooral tijdens de nacht) belangrijk.

Het groot aantal ongevallen bij het nemen van een uitrit (14) kan mogelijks ook te maken hebben met de slechte leesbaarheid van de infrastructuur, de aanwijzingsborden en de wegmarkeringen. Verbeteringen kunnen misschien helpen om ongevallen te voorkomen die gebeuren omdat de weggebruikers de uitrit te laat opmerken en daarom met te grote snelheid de bocht ingaan. Oplossingen die in het buitenland succesvol zijn kunnen worden bestudeerd op hun toepasbaarheid in België.

Vier ongevallen werden veroorzaakt door een spookrijder. We zien geen andere mogelijke maatregelen dan infrastructurele ingrepen die de aandacht van de bestuurder vestigen op het feit dat hij een uitrit gebruikt als oprit. Een voertuig dat de verkeerde richting neemt op een uitrit zou een sterke visuele en/of auditieve waarschuwing moeten krijgen. De detectie van een spookrijder op een uitrit zou mogelijks ook op de autosnelweg zelf kunnen aangeduid worden zodat de bestuurders op de autosnelweg het linkse rijvak vrijlaten.

Metalen vangrails werden op verschillende plaatsen vervangen door betonnen new-jerseys. Toch staan nog veel metalen vangrails langs de autosnelwegen. Deze vangrails lijken minder veilig en vervanging zou het aantal dodelijke ongevallen kunnen doen dalen.

Een aantal dodelijke ongevallen was te wijten aan het oprijden van de schuine kant bij het begin van een vangrail of een new-jersey. Het voertuig wordt dan de lucht in geslingerd en beland dan tegen een verlichtingspaal of een boom. Indien het begin van een vangrail of een new-jersey met een soort botsabsorbeersysteem zou uitgerust zijn zouden de gevolgen van aanrijdingen op deze plaatsen mogelijks minder erg zijn.

4.3. Aanbevelingen met betrekking verder onderzoek

In 19% van de ongevallen verlaat een bestuurder, meestal zonder aanwijsbare reden, langs rechts de rijbaan. In nog eens 12% van de ongevallen gebeurt dit langs links. In de processen-verbaal kunnen we niet achterhalen wat de oorzaak van deze ongevallen is. Diepteonderzoek op basis van de verslagen van de deskundigen zou misschien meer inzicht geven in de ongevallengenese.

We stellen vast dat de officiële gegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie heel wat gebreken vertoont. Om aan deze toestand te verhelpen is het nodig om na te gaan wat er fout gaat en waar de fouten gemaakt worden. Wordt voor elk ongeval een Verkeersongevallenformulier opgemaakt en verstuurd? Komen



deze formulieren altijd toe in de ADSEI? Hoe gebeurt de vatting van de gegevens en bestaat het gevaar dat er gegevens verloren gaan? Zou de opsteller of het Commissariaat-generaal van de Federale Politie geen ontvangstbericht moeten krijgen van het ADSEI?

En ten slotte, om een idee te krijgen van de oorzaken van de dodelijke ongevallen op de autosnelweg en van de nodige maatregelen om hieraan te remediëren zou deze studie een vervolg moeten krijgen zodat het ongevallenbeeld van minstens drie jaren kan bestudeerd worden.

21. VARIA

Bent u van mening dat de volgende omstandigheden een invloed hebben gehad op het ongeval of op de ernst van de gevolgen ?
 Omcirkel de meldingen die van toepassing zijn (4 cijfers max.)

- het ongeval volgt op een ander ongeval 01
- aquaplaning 02
- verblinding door de zon 03
- nabijheid van een school (indien oorzaak !) 04
- nabijheid van een recreatiecentrum (indien oorzaak !) 05
- nabijheid van een bus- of tramhalte (indien oorzaak !) 06
- automobilist(en) of passagier(s) uit het voertuig geslingerd 07
- bestuurders of passagiers droegen geen veiligheidsgordel 08
- brom- of motorfietser droeg geen helm 09
- kind zat niet in kinderzitje 10
- de lading van een voertuig is op de rijbaan gevallen
 - voor het ongeval 11
 - ten gevolge van het ongeval 12
- een voertuig heeft vuur gevat (na het ongeval !) 13

Vermeld hier eventueel uw commentaar die het ongeval kan helpen verklaren : 14

22. GEVAARLIJKE PRODUKTEN

Indien één van de betrokken voertuigen voorzien is van oranje borden of etiketten

- het betreft weggebruiker (A, B, C,...?)
- de oranje borden : zijn onbeschreven 1
- zijn voorzien van de volgende nummers 2

- het voertuig is leeg 1
- het voertuig is geladen (zelfs gedeeltelijk) en de gevaarlijke produkten zijn bij het ongeval verspreid geraakt (b.v. lekken, uitstrooien,...) . . . 2
- het voertuig is geladen en de gevaarlijke produkten zijn bij het ongeval niet verspreid geraakt 3

BIJ HET ONGEVAL BETROKKEN PERSONEN. Als er meer dan 5 bestuurders, 5 passagiers of 3 andere slachtoffers zijn, één of meer bijkomende vragenlijsten gebruiken. Hierop de rubrieken 1, 24, 25 en 26 invullen en de bijkomende bestuurders en voetgangers met de letters F,G,H enz. aanduiden. Aantal bijkomende formulieren +

23. TOTAAL

- Totaal aantal betrokken bestuurders en voetgangers (slachtoffers + ongedeerden) De vluchtmisdrijf - bestuurder wordt geteld als 1 ongedeerde bestuurder; de afwezige bestuurder van een geparkeerd voertuig eveneens.
- Totaal aantal doden zwaar gewonden licht gewonden

24. BESTUURDERS EN VOETGANGERS

(Doden, gewonden en ongedeerden vermelden).

Aard weggebruikers	Alcoholtest	Toestand 1 of 2 codes	Nummerplaat	Land van inschr.	Leeftijd	Geslacht	Gevolgen	Aantal passagiers (ongedeerden inbegrepen)
de code aanduiden cf. lijst onderaan de pagina	- niet uitgevoerd .1 - geweigerd door bestuurder2 - positief3 - negatief4	- normaal1 - klaarbl. dronkensch. 2 - onder invloed van geneesmiddelen/ drugs3 - ziek, vermoeid4	enkel in geval van Belgische nummerplaat. Niets inschrijven voor (brom)fiets		naar beneden afronden	- M 1 - V 2	- dood 1 - zwaar gewond 2 - licht gewond 3 - ongedeed 4	
← Indien onbekend (bv. vluchtmisdrijf), cijfers 9,9,9, schrijven →								
Weggebr. A <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Weggebr. B <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Weggebr. C <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Weggebr. D <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Weggebr. E <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>

25. DODE EN GEWONDE PASSAGIERS

(de ongedeerden niet vermelden !).

Passagier van weggebruiker (vul in : A, B,.....)	Plaats in het voert.	Leeftijd	Geslacht	Gevolgen	Aantal
Passagier van weggebruiker	- vooraan1 - achteraan2 - onbekend9	naar beneden afronder	- M 1 - V 2	- dood 1 - zwaar gewond 2 - licht gewond 3	
Passagier van weggebruiker	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Passagier van weggebruiker	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Passagier van weggebruiker	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Passagier van weggebruiker	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>

26. ANDERE GEDODE OF GEWONDE SLACHTOFFERS

Buiten de bestuurders, de voetgangers en de passagiers !
 voorb. : - persoon in gebouw dat door een voert. werd aangerezen
 - schilder die van de ladder valt die bij het ongeval werd omvergereden

	Leeftijd	Geslacht	Gevolgen	
	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>

CODES BESTUURDERS EN VOETGANGERS

personenauto01	landbouwtractor09	fiets18
minibus03	autobus10	bespannen voertuig19
lichte vrachtauto04	trolleybus11	gehandicapte in rolstoel20
kampeerwagen05	autocar12	voetganger die zijn brom(fiets) duwt21
vrachtwagen06	motorfiets niet meer dan 400 cc13	andere voetganger22
trekker + aanhangwagen07	motorfiets meer dan 400 cc14	ruiter23
trekker alleen08	bromfiets A (tweewielige)15	andere weggebruiker24
	bromfiets B (tweewielige)16	onbekend99
	bromfiets met 3 of 4 wielen17	

BEWEGING, DYNAMICA, FACTOREN

Indien weggebruiker A of B een voetganger is wat hem betreft niets invullen in de rub. 16 en 17

16. BEWEGING/INZICHT VAN DE WEGGEBRUIKER

Omcirkel voor iedere bestuurder het cijfer dat het best van toepassing is.

	wgg. A	wgg. B
- vervolgt zijn weg (rechtlijnig of bochtig) in de goede richting	1	1
- rijdt in tegengestelde richting	2	2
- verliest controle en verlaat de weg naar links	3	3
- verliest controle en verlaat de weg naar rechts	4	4
- slaat links af/gaat links afslaan (behalve*)	5	5
- slaat rechts af/gaat rechts afslaan (behalve*)	6	6
- wijkt uit naar links/haalt links in (behalve*)	7	7
- wijkt uit naar rechts/haalt rechts in (behalve*)	8	8
- maakt rechtsomkeer (behalve*)	9	9
- rijdt achteruit (behalve*)	10	10
- staat in panne op de rijbaan	11	11
* Beweging i.v.m. stilstaan/parkeren :		
- staat stil langs de kant van de weg en opent de deur	12	12
- staat stil langs de kant van de weg met gesloten deur	13	13
- rijdt in of verlaat parkeerplaats	14	14
- rijdt in of uit een garage of een andere privéterrein	15	15
- andere	16	16
- onbekend	99	99

17. DYNAMICA

Omcirkel één enkel cijfer, zoals voor rub. 16.

- rijdt met een \pm constante snelheid	1	1
- remt om te stoppen	2	2
- start of versnelt	3	3
- beweegt niet	4	4
- onbekend	9	9

18. ONGEVALSFACTOREN

Duid op basis van uw vaststelling en de getuigenissen voor elke weggebruiker de factoren aan die naar uw mening een rol hebben gespeeld (max 2 factoren aanduiden per deelrubriek) Indien geen enkele van deze factoren een rol heeft gespeeld of indien de factoren niet gekend zijn niets aanduiden.

Weggebruikers

- rijdt door een rood licht	1	1
- verleent geen voorrang	2	2
- overschrijdt een doorlopende witte streep	3	3
- haalt verkeerd in	4	4
- voert in extremis een uitwijkingsmaneuver uit (onverwachte hindernis)	5	5
- niet reglementaire plaats op de rijbaan	6	6
- controleverlies over stuur	7	7
- houdt geen afstand tussen weggebruikers	8	8
- val	9	9

Voertuig en/of aanhangwagen

- geen of incorrecte verlichting (vooraan/achteraan)	1	1
- afgesleten banden	2	2
- klapband (voor het ongeval !)	3	3
- defecten van de aanhangwagen of van de lading	4	4

Weg/verkeersomstandigheden

	A + B
- slechte staat van de weg of het fietspad (sporen, ijzel, modder, overstrooming,...)	1
- gebrekkige signalisatie	2
- defecte of onvoldoende verlichting	3
- werken	4
- verkeersopstopping, file, ongeval	5
- sterke daling (7% of +)	6
- scherpe bocht	7
- slechte zichtbaarheid, (reliëf, vaste hindernis, stilstaand voertuig,...)	8

19. INDIEN EEN VOETGANGER IN HET ONGEVAL BETROKKEN IS en vermeld in rub. 8 B

Indien meerdere voetgangers bij het ongeval betrokken zijn, vul rub. 19 in voor één van hen.

De voetganger is de weggebruiker :

(preciseer, cf. rub. 8 B)

Plaats van de voetganger :

■ bevindt zich of loopt	
- op een stoep of berm	10
- op een fietspad gescheiden van de rijbaan	11
■ stapt uit een voertuig	20
■ loopt op de rijbaan :	
- aan de rechterkant (t.o.v. de door hem gevolgde richting)	30
- aan de linkerkant	31
■ steekt de rijbaan over	
- op een oversteekpl. voor voetgangers	
- geregeld door rood/groen voetgangerslicht	40
- geregeld door een agent, een gemachtigde opzichter	41
- niet geregeld	42
- naast de oversteekpl. (- dan 30 m)	
- geregeld door rood/groen voetgangerslicht	43
- geregeld door een agent, een gemachtigde opzichter	44
- niet geregeld	45
- geen oversteekplaats op minder dan 30 m	46
■ beweegt niet op de rijbaan, werkt, speelt,	50
■ onbekend	99

Indien de voetganger de rijbaan oversteekt :

- de voetg. heeft zich op de rijbaan begeven achter een hinder- nis (of een voert.), onttrokken aan het zicht van de bestuurder.	
ja	1
neen	2
onbekend	9
- oversteekafstand tussen beschermde plaatsen (= voetpaden, vluchtheuvels, berm) <input type="checkbox"/>	
afronden in meter.	

20. INDIEN EEN (BROM)FIETSER IN HET ONGEVAL BETROKKEN IS (= fietser of tweewielige bromfietser vermeld in rub. 8 B).

Indien meerdere (brom)fietzers in het ongeval betrokken zijn, vul rub. 20 in voor één van hen.

De tweewieler waarvan sprake is, is weggebruiker :

(preciseer, cf. 8 B)

Plaats van de tweewieler :

- rijdt op of verlaat een fietspad gescheiden van de rijbaan (door een boordsteen, een berm, een parkeerstrook,...)	1
- rijdt op een fietspad dat door markeringen op de rijbaan is aangeduid	2
- geen van deze twee gevallen	3

Indien de tweewieler op een fietspad rijdt of dit verlaat :

- het is een éénrichtingsfietspad	1
- het is een tweerichtingsfietspad	
- en de tweewieler rijdt in de "normale" richting	2
- en de tweewieler rijdt in "tegenrichting"	3

8. VERLOOP VAN HET ONGEVAL.

Voor een enkelvoudig ongeval (een aanrijding) vul de kolom "1ste aanrijding" in.
Indien het ongeval uit meerdere botsingen bestond (een bestuurder die gebotst is tegen verschillende weggebruikers en/of hindernissen) beschrijf hieronder de 2 eerste of max. 3 eerste botsingen, in chronologische volgorde indien mogelijk.

Maak gemakshalve hieronder een schets van het ongeval. (niet verplicht!).

	1ste aanrijding	2de aanrijding	3de aanrijding
A) Type aanrijding <i>Omcirkel de eerste vermelding die van toepassing is.</i>			
■ tussen bestuurders			
- kettingbotsing (4 bestuurders of +)	1	1	1
- frontale botsing (of bij 't kruisen)	2	2	2
- langs achteren (of naast elkaar)	3	3	3
- langs opzij	4	4	4
■ met een voetganger (1)	5	5	5
■ een weggebruiker tegen een hindernis (2)			
- op de rijbaan	6	6	6
- buiten de rijbaan	7	7	7
■ één bestuurder, geen hindernis	8	8	8
■ andere of onbekend	9	9	9

	weggebr. A	weggebr. <input type="text"/>	weggebr. <input type="text"/>
B) Weggebruikers en hindernissen betrokken bij iedere botsing.			
■ Identificeer de weggebruikers met de letters A, B, C, enz.	weggebr. <input type="text"/>	weggebr. <input type="text"/>	weggebr. <input type="text"/>
■ Duid de hindernissen met code aan (zie codelijst hieronder). Vul hierin	of tegen hindernis <input type="text"/>	of tegen hindernis <input type="text"/>	of tegen hindernis <input type="text"/>

- (1) Voetganger : benaming te nemen in de brede zin van het woord : de politieagent die het verkeer regelt, de arbeider aan het werk, het spelende kind (behalve wanneer het fietst), de automobilist die uit zijn wagen stapt, de persoon die op de bus staat te wachten.
(2) Hindernis : Loslopende dieren en spoorvoertuigen worden als hindernissen beschouwd.

CODE HINDERNISSEN	
loslopend dier	50
boom	59
trein	51
verlichtingspaal	60
tram	52
andere paal	61
voorwerp(en), lading op de rijbaan	53
vangrails overschreden (ijzer of beton)	62
container	54
vangrails niet overgestoken (ijzer of beton)	63
werken, signalisatie werken	55
muur - gebouw	64
verkeerseland, boardsteen	56
omheining	65
verkeersdrempel, overdwarse uitholling	57
gracht	66
of ezelsrug, put, uitholling, straatgoot	57
andere hindernis	67
tramspoor	58
onbekend	99

9. WEERSOMSTANDIGHEDEN

■ Normaal	1
■ Bijzonder (2 cijfers maximum)	
- regenval	2
- mist (zichtbaarheid minder dan 100 m)	3
- sterke wind, rukwind	4
- sneeuwval	5
- hagelbui	6
- andere (dikke rook,....)	7
■ Onbekende	9

10. LICHTGESTELDHEID

- dag	1
- dageraad - schemering	2
- nacht, ontstoken openbare verlichting	3
- nacht, geen openbare verlichting	4
- onbekend	9

11. STAAT VAN DE WEG

(2 cijfers maximum)	
- droog	1
- nat, plassen	2
- ijzel, sneeuw	3
- proper	4
- vuil (zand, grind, bladeren,....)	5
- onbekend	9

12. BEBOUWDE KOM (cf. borden F1, F3)

- binnen bebouwde kom	1
- buiten bebouwde kom	2

13. ANDERE PLAATSELIJKE KARAKTERISTIEKEN

(2 cijfers maximum)	
- werken met invloed op het wegdek	1
- brug, viaduct	2
- tunnel	3
- overweg (spoorweg)	4
- rondpunt	5
- geen	9

Vul gemakshalve voor één weggebruiker tegelijk rubrieken 14 tot 18 in : eerst voor weggebruiker A nadien voor weggebruiker B

PLAATS EN ZIN VAN DE VERPLAATSING ALLEEN VAN DE WEGGEBRUIKERS A en B, vermeld in rub. 8 B

14. WEG WAAROP HIJ REED	weggebr. A	weggebr. B
- 1ste weg (cf. rub. 5)	1	1
- 2de weg (cf. rub. 6)	2	2
- andere weg (niet vermeld in rub. 5 of 6)	3	3
- onbekend	9	9

Weg waarop hij zich verplaatste

Ingeval van een kruispunt lees : "weg vanwaar de weggebruiker kwam" en geef in rubriek 15 de zin van het verkeer op deze weg.

Indien de voetganger overstak, lees : "weg die de voetganger overstak" en duid in rubriek 15 code 3 "dwars" aan.

15. ZIN VAN DE VERPLAATSING	weggebr. A	weggebr. B
- positief	1	1
- negatief	2	2
- dwars	3	3
- niet van toepassing	4	4
- onbekend	9	9

Zin van de verplaatsing :

Lees : op de weg vermeld in rubriek 14

Positieve zin = zo de kilometerpaaltjes in stijgende lijn gaan of - bij gebrek aan kilometerpaaltjes - zo de huisnrs. in stijgende lijn gaan.

Negatieve zin = tegengestelde zin.

Dwars = bij het oversteken van de in rub. 14 vermelde weg.

5.2. Samenvatting van het verloop van de ongevallen

- Paard loopt op autosnelweg in tegengestelde zin.
- Personenwagen heeft klapband, komt in tegenovergestelde richting tot stilstand op linkerrijvak. Achterkomend voertuig dat vrachtwagen inhaalt moet plots naar rechts en raak vrachtwagen vooraan, wordt meegesleept en geplet tussen de vrachtwagen en een vrachtwagen die op de pechstrook stilstaat. Dan komt een andere personenwagen in aanrijding met stilstaande personenwagen met klapband. De dode zit in het geplette voertuig.
- Een personenvoertuig rijdt tegen vangrail links van de rijbaan, gaat door de vangrail en wordt door de stootband van een brug omhooggelicht. Het voertuig gaat zijdelings over kop en passagier wordt uit het voertuig geslingerd.
- Vrachtwagen rijdt in op botsabsorbeerder en camionette met signalisatie mobile werkplaats. Drie wegenwerkers worden door deze voertuigen aangereden, één dood, één zwaar gewond (levensgevaar) en één licht gewond.
- Hartaanval mogelijk. (patroon had betrokkene voor zijn vertrek al gevraagd om een arts te raadplegen omdat hij er zo slecht uitzag. Reed rechts van de weg af.
- Spookrijder (niet de dode bestuurder). De spookrijder reed in een leasingvoertuig.
- Personenauto rijdt op ringweg (2 x 1) verliest controle over de wagen en komt lateraal over het rijvak van de tegenliggers tot stilstand, waarna het wordt aangereden in de zijde van de bestuurder (die overlijdt).
- Motorrijder slipt en valt en overreden door een lichte vrachtwagen.
- Personenwagen slipt, botst tegen new jersey links van de autosnelweg en komt tegen het verkeer in tot stilstand op linker rijvak. Bestuurster is niet gewond maar blijft in voertuig zitten (15 minuten). Dan botst een auto dubbel gebruik op het stilstaande voertuig, enkele minuten later wordt het voertuig opnieuw aangereden door een lichte vrachtwagen.
- Personenauto hindert voertuig dat wil voorbijsteken. Dit laatste voertuig steekt tenslotte toch voorbij, gaat voor het eerste voertuig rijden en remt vervolgens bruusk zonder reden. Het eerste voertuig raakt in een slip en komt in aanrijding met een verlichtingspaal rechts van de weg.
- Een personenwagen haalt ander voertuig in en bemerkt dat een derde voertuig zeer snel nadert. De bestuurder gaat snel naar rechterbaanvak maar verliest controle over voertuig, gaat de berm in en gaat verschillende keren over kop. Passagier wordt uit voertuig geslingerd. Bestuurder is ex verslaafde die valium en methadon gebruikt heeft.
- Frans voertuig komt van Maastricht (bezoek coffeeshop) en rijdt richting Frankrijk. De bestuurder valt volgens eigen verklaring in slaap en botst op kilometerpaaltje rechts van de weg. Vervolgens komt voertuig in botsing met een brugpijler, gaat over kop en komt stilstand op het tweede rijvak. Een passagier die geen gordel droeg wordt uit het voertuig geslingerd
- Personenwagen rijdt vooroprijdend voertuig achteraan aan. In aangereden voertuig twee doden. Bestuurder aanrijdend voertuig positieve AT, bestuurster aangereden voertuig verklaarde alcohol gebruikt te hebben.
- Personenwagen rijdt om ongekende reden van de weg en beland in de berm.
- Lichte vrachtwagen ziet waarschijnlijk te laat een aanduiding voor een uitrit en gaat plots naar rechts. Raakt hierdoor voorzijde van vrachtwagen.
- Personenwagen gaat door middenberm en raak lichte vrachtwagen, wordt in tweede ongeval door trekker meegesleurd en verpletterd tegen vangrails.

- Wagen rijdt op linker rijvak minder dan 120 km/uur. Tweede voertuig wil voorbij. Eerste voertuig gaat naar middelste rijvak maar komt dan terug op linker en raak het tweede voertuig. Eerste voertuig gaat door middenberm.
- Voertuig verlaat rechter rijvak naar rechts, rijdt tegen vangrail, wordt omhoog gekatapulteerd en komt tegen campagnebord van BIVV terecht. Heel waarschijnlijk was bestuurder bezig met baby achterin voertuig.
- Vrachtwagen op pechstrook. Lichte vrachtwagen rijdt achterin op deze vrachtwagen, vervolgens rijdt een personenwagen op de lichte vrachtwagen en daarna nog een voertuig dubbel gebruik op de personenwagen. Dode is passagier lichte vrachtwagen.
- Voertuig verlaat zonder aanwijsbare reden de baan en komt rechts in aanrijding met een verlichtingspaal, vervolgens met een boom waarna het voertuig in twee stukken breekt.
- Vrachtwagen rijdt in op stilstaande vrachtwagen die in file staat door ongeval.
- Personenwagen verlaat autosnelweg, begint op de uitrit te slippen en rijdt tegen een verlichtingspaal.
- Traag rijdende personenauto gaat van middelste rijvak naar rechter rijvak te kort voor een lichte vrachtwagen. De lichte vrachtwagen rijdt de personenwagen aan.
- Personenwagen verliest om onbekende reden de controle over het stuur en rijdt tegen verlichtingspaal langs rechterkant van de weg (dame heeft al hartproblemen gehad).
- Vrachtwagen rijdt door middenberm (new jersey), kantelt en komt tot stilstand tegen vangrail.
- Personenwagen rijdt achterin trekker die aan 90 km/u rijdt.
- Voertuig rijdt in bocht naar rechts en botst tegen new jersey's links van de weg. Gaat over de new jersey en botst tegen verlichtingspaal.
- Voetganger loopt over autosnelweg om bal te halen (Canadees student - was aan het voetballen).
- File door ongeval. De bestuurder van een personenwagen op het linkerrijvak is blijkbaar verrast en probeert tussen twee vrachtwagens die al stilstaan (met ongeveer 15 meter tussenafstand) te rijden. Hij komt in de graskant rechts van de baan, slipt, en komt met de rechterkant van zijn voertuig in aanrijding met de oplegger van de eerste vrachtwagen.
- Een personenwagen komt in aanrijding met new jersey en komt tot stilstand op linkerrijstrook. Na een tiental minuten steekt een BMW de traag rijdende voertuigen voorbij en komt met het stilstaande voertuig in aanrijding.
- Personenauto wijkt plots af van richting, rijdt door metalen vangrails en botst op boom die in middenberm staat.
- Spookrijder. Spookrijder gedood, passagier uit ander voertuig ook gedood. Verder nog twee voertuigen betrokken die beschadigd werden door stukken (één legde positieve ademanalyse af).
- Sterke helling, vrachtwagens halen niet meer dan 30 km/uur. Bord waarschuwt andere bestuurders voor traag verkeer. Toch rijdt lichte vrachtwagen achter in op een vrachtwagen.
- Eerste ongeval: Personenwagen rijdt andere personenwagen die naar uitrit rijdt aan. Bestuurder van aanrijdende wagen stapt uit en loopt op de autoweg te telefoneren. Dronken bestuurder rijdt hem aan.
- Personenwagen gaat na inhaalmanoeuvre terug naar rechts rijvak maar rijdt de grasberm in, geraakt in een gracht en botst met een boom.

- Personenwagen rijdt links tegen de new jersey, wordt naar rechts gekatapulteerd en raakt tweede personenwagen. Het eerste voertuig botst met vangrail rechts, bestuurder die geen gordel draagt wordt uit raam passagier geworpen maar blijft hangen aan versnellingspook. Bots twee keer met hoofd tegen paaltje van vangrails. Voertuig komt tot stilstand tegen new jersey links van weg. Volgens vaststellers duidelijke alcoholgeur, geen bloedafname.
- Wagen rijdt te snel (impact tegen boom nog aan 100 Km/uur) en mist de bocht om de uitrit te nemen. Rijdt gele kegel op splitsing tussen autosnelweg en uitrit aan en komt links van de uitrit tot stilstand tegen een boom.
- Personenauto rijdt achter in op autocar, komt tot stilstand op autoweg en wordt door twee andere personenwagens aangereden (geen verlichting op plaats ongeval).
- Personenwagen rijdt door middenberm en botst op voertuig.
- Personenwagen rijdt aan hoge snelheid (volgens getuigen) en botst tegen aanhangwagen van vrachtwagen die aan 45 km/u rijdt. Bestuurder personenwagen waarschijnlijk onder invloed van alcohol volgens brandweerman die hem uit wagen haalde (geen bloedafname).
- Bestuurder steekt snel voertuigen voorbij die al in file staan voor werken (reglementair aangeduide werken met versmalling tot 1 rijvak en 50 km/u). Wil op laatste moment naar rechter rijvak maar rijdt achterin een ander voertuig.
- Voertuig raakt van rechter rijvak in berm rechts van de pechstrook en komt in aanrijding met vangrails rond een monument. Persoon was recent behandeld voor epilepsie en mocht geen voertuig besturen.
- Verkeer op één rijvak wegens wegeniswerken. Personenauto rijdt zonder te remmen in op stilstaande personenwagen die tegen voorligger botst en deze botst weer tegen zijn voorligger. Verblinding door zon mogelijk volgens vaststellingen politie.
- Personenwagen rijdt rechts van de weg en komt in botsing met boom.
- Bestuurder nadert vrachtwagen en reageert niet, passagier trekt aan stuur en wagen gaat rechts van de weg in berm en terug naar de pechstrook waar een defect voertuig staat.
- Personenwagen steekt voertuigen voorbij op pechstrook, gaat plots naar rechts rijvak en komt in aanrijding met vrachtwagen die daar rijdt. Bestuurder onder invloed van geneesmiddelen.
- Voertuig rijdt aan hoge snelheid op linker rijvak en wordt verrast door een ander voertuig dat aan normale snelheid ook op dit rijvak rijdt. Bestuurder remt op nat wegdek, slipt en komt in de middenberm tegen een boom terecht.
- Personenwagen gaat tegen hoge snelheid een vrachtwagen voorbij, begint te slippen en raakt de new jersey langs de middenberm, vervolgens de vangrails aan de rechterkant van de weg. De vrachtwagen en nog twee andere wagens raken betrokken door het aanrijden van brokstukken.
- Hartaanval mogelijk. Personenwagen rijdt zonder enige aanleiding van linker rijvak dwars over de autoweg en beland rechts van de autoweg in een bosje.
- Motorfiets met valse nummerplaat wordt achtervolgd door twee motorrijders en een personenauto van de WPR. Tegen hoge snelheid neemt de motorrijder een uitrit, gaat uit de bocht en botst tegen een boom.
- Voertuig rijdt op middenvak en gaat plots slingeren. Komt tegen vangrail rechts van de weg en gaat overkop.
- Wegeniswerken. Linker en middelste rijvak gesloten. Reglementaire aankondiging. Vrachtwagen rijdt in op file vrachtwagens. Aangereden bestuurder overlijdt, nog drie andere vrachtwagens worden beschadigd.

- Personenwagen verliest controle over het stuur op linker rijvak en rijdt tegen vangrails links van de weg. Gaat dan rechts van de weg over de vangrails en komt in botsing met signalementbord
- Bocht naar links, naar verkeerswisselaar toe. Voertuig verlaat rijweg naar rechts, komt in aanrijding met new jersey, gaat er door, maakt verschillende omwentelingen (naast de weg in de diepte), passagier wordt uit voertuig geslingerd.
- Personenwagen haalt vrachtwagen in maar rijdt tegen new jerseys langs linkerkant van de weg en wordt teruggeslingerd tegen de vrachtwagen die hij wilde voorbijrijden.
- Personenwagen mist bocht bij nemen uitrit en botst op verlichtingspaal links van zijn rijrichting.
- Vrachtwagen verlaat rechtse rijvak naar rechts, komt in aanrijding met metalen vangrail en vervolgens met zijkant van een geluidsmuur.
- Bestuurder neemt uitrit (toegang naar baanrestaurant) uiterst links, raakt in de berm, botst op verlicht paaltje, glijd verder op zijkant, raakt stalen paal waarop reclame voor het restaurant en plooit daar rond.
- Voertuig gaat aan hoge snelheid in bocht uitrit en raakt vangrail links van de weg. Vangrail breekt, dringt in wagen en scheurt tank open. Wagen vat vuur en bestuurder verkoolt.
- Personenwagen neemt uitrit te snel, gaat uit de bocht en botst op new jerseys die dienstenparking afsluiten.
- Voertuig rijdt tegen new jersey links van rijrichting (middenberm), gaat over kop. Bestuurder hangt half uit het voertuig.
- Bestuurster personenauto ziet te laat de aanduiding van de afrit, probeert die toch nog te nemen en geraakt in een slip. Botst op new jersey, verschillende verkeerstekens en een verlichtingspaal.
- Personenauto rijdt aan hoge snelheid op links baanvak en dwarst plots drie rijvakken om de uitrit te nemen. Komt op de uitrit in aanrijding met vangrail en gaat over kop. Bestuurder heeft vrijstelling gordeldracht.
- Voertuig rijdt op linkse rijstrook. Een vrachtwagen rijdt op de inrit. Een tweede vrachtwagen gaat naar links om de eerste te laten invoegen. DE bestuurder van de vrachtwagen ziet dat er een personenauto aankomt en gaat terug naar rechts maar begint te slippen.
- Wegeniswerken. Personenwagen rijdt in op asfalteerder die op rechterrijstrook staat, nadat hij de voorsignalisatie aanvankelijk volgde.
- Motorfiets rijdt tegen hoge snelheid voertuigen op rechterrijvak rechts voorbij. Raak een aanhangwagen en komt ten val.
- Bestuurder rijdt op tweede rijvak en gaat plots naar links en rijdt op begin van new jersey, wordt in de lucht gekatapulteerd en komt 30 meter verder boven op de new jersey, maakt dan vier koprollen.
- Personenwagen rijdt op linker rijvak. Plots vliegt een metalen schijf door de voorruit en doodt de bestuurder. Mogelijk van een voorrijdende vrachtwagen met schroot gevallen.
- Trekkeroplegger rijdt met volle snelheid in op andere vrachtwagen die in file staat (eerder ongeval) ondanks aanduiding file 2 km vooraf.
- Personenwagen wijkt af en rijdt middenberm in, botst op brugpijler (bestuurder nam medicatie tegen depressie, kwam terug van uitgaan).

- Vrachtwagen rijdt zeer langzaam op helling. Personenwagen rijdt op tweede rijvak en komt plotseling naar het rechtse rijvak waar de vrachtwagen rijdt. De personenwagen raakt met de rechterkant de oplegger achteraan links, en gaat dan tollen. De passagier vooraan wordt uit het voertuig gekatapulteerd maar zou toch de gordel gedragen hebben. Door de schade die de personenwagen werd aangebracht zou het slot van de gordel beschadigd zijn.
- Motorrijder begint plots te zigzaggen en komt ten val. Reed volgens getuigen zeer snel. Volgens dochter van de bestuurder was er een anomalie in het rijgedrag van de motorfiets na een onderhoud.
- Wegeniswerken. Trekkeroplegger rijdt met volle snelheid in op andere vrachtwagen die in file staat wegens wegeniswerken.
- Voertuig wil afrit te snel nemen en rijdt op new jersey, gaat over kop, beide inzittende worden uit voertuig geslingerd (geen gordel).
- Lichte camionette steekt een personenwagen voorbij, gaat terug naar het rechtse rijvak, maar gaat te ver en rijdt tegen de vangrails. Voertuig gaat over kop. Niet erg duidelijk wie bestuurder was, maar zeer waarschijnlijk een man die zijn rijbewijs was ingehouden en het niet terug gaan halen is. Vier inzittenden hadden alcohol gebruikt om verjaardag te vieren. In het voertuig waren slechts twee zetels met gordel, achterin was alleen een laadruimte.
- Voertuig rijdt tegen hoge snelheid in op voorliggend voertuig (linker rijvak) en gaat over kop, bestuurder ligt onder zijn voertuig.
- Personenwagen rijdt uiterst links op verharde deel naast rijbaan. De vangrails komen naar rechts en het voertuig rijdt er tegen, wordt naar rechts van de rijbaan gekatapulteerd en komt tegen een verlichtingspaal terecht.
- Bestuurder verliest controle voertuig, mogelijk door aquaplaning. Verlaat de rijbaan via de pechstrook en de berm en komt tegen een brugpijler (muur) tot stilstand.
- Bestuurder gaat te laat naar uitrit en komt in botsing met vangrail die op de splitsing tussen autosnelweg en uitrit staat. Vervolgens botst hij op de vangrail die rechts van de uitrit staat.
- Voertuig verlaat parking tankstation en wordt aangereden als het op de autosnelweg komt. Voertuig wordt weggeslingerd en dode passagier wordt uit het voertuig geslingerd (voertuig belandt boven op hem).
- Duidelijk een ongeval met als oorzaak een race tussen een Porsche en een BMW. De bestuurder van de BMW verliest de controle over het stuur in een lange bocht naar rechts en gaat rechts van de rijbaan tegen een geluidsmuur.
- Bestuurder wil autosnelweg opkomen en vrachtwagen die op rechter rijvak rijdt rechts voorbijsteken. Er rijdt echter nog een personenauto voor deze vrachtwagen en de auto van de eerste bestuurder komt hiermee in aanrijding. Het voertuig gaat over kop en over de vangrail rechts van de weg.
- Bestuurder rijdt volgens getuigen aan hoge snelheid, wil de uitrit nemen maar snijdt daarbij de weg van een vrachtwagen af en komt in aanrijding met de oplegger.
- Personenauto slipt in onweer en komt in gracht rechts van de weg. Bestuurster wordt uit wagen geslingerd en wordt door minstens twee andere voertuigen overreden.
- Dronken passagier trekt aan versnellingspook en bestuurster (zonder rijbewijs) verliest controle en gaat rechts van de weg in gracht.
- Personenauto neemt uitrit, komt in botsing met boordsteen links van de rijbaan, kantelt en komt met dak in botsing met boom.

- Zelfmoord: voetganger springt bij naderen vrachtwagen over vangrail en loopt autosnelweg op. Zijn voertuig stond voor de oprit geparkeerd.
- Ter hoogte van een oprit van een wegrestaurant gaat een voertuig van het derde rijvak helemaal naar rechts en komt in botsing met een verlichtingspaal.
- Voertuig haalt ander voertuig in (snel) en gaat dan plotseling helemaal rechts van de weg tegen de vangrails, gaat over de drie rijvakken, links tegen de vangrails en komt tot stilstand deels op de rechtse rijstrook en deels op de pechstrook.
- Filevorming door wegeniswerken. Vrachtwagen komt in aanrijding met bijna stilstaande voorligger.
- Natte weg, versleten banden. Voertuig slipt tegen new jerseys aan linkerkant weg, wordt weggeslingerd naar vangrails rechts van de weg en komt tot stilstand tegen brugpijler.
- Voertuig rijdt in op camionette die stilstaat op pechstrook.
- Bestuurder probeert wioldop op de weg te mijden en geraakt in een slip. Botst met de vangrail, gaat er over en komt in de middenberm tot stilstand. De twee inzittenden worden uit het voertuig gekatapulteerd (was gestolen voertuig).
- Bestuurder verlaat rijvak naar rechts en komt via niet verharde strook tot stilstand tegen metalen pijler van een richtingsaanwijzer.
- Motorrijder gaat auto rechts voorbij op oprit van E40 naar E17, slipt en botst op new jersey, wordt weggekatapulteerd, verliest helm, en komt met hoofd tegen een signalisatiebord.
- Auto dubbel gebruik rijdt van de rijbaan af (rechts). Alle inzittenden beweren gehinderd te zijn geweest door een klein voertuig, verschillende getuigen zeggen dat er geen ander voertuig was.
- Filevorming. Vrachtwagen komt in aanrijding met stilstaande lichte vrachtwagen. Bestuurder vrachtwagen had op navigatie bericht "stau" gekregen en was met navigatie bezig toen hij plots met de file geconfronteerd werd (structurele file).
- Voertuig rijdt op weg waar weinig verkeer is. Wijkt plots naar links en rijdt op de vangrails, gaat dan overkop. Bestuurder wordt uit het voertuig gekatapulteerd.
- Lichte vrachtwagen rijdt aan hoge snelheid op linkse rijstrook, haalt twee vrachtwagens in en begint te slippen. Botst op vangrail rechts van de weg en gaat er over. Bestuurder wordt uit het voertuig gekatapulteerd.
- Voertuig komt na slippen in aanrijding met vangrail links van de autosnelweg (op brug). Passagier wordt uit het voertuig geslingerd en valt door een opening in de brug tussen de twee rijrichtingen naar beneden (val 27 meter). De bestuurder gaat naar zijn passagier zoeken (volslagen donker) en valt ook naar beneden. In het voertuig werd hasj gevonden.
- Vrachtwagen wijkt af van richting (op rechter rijvak) en botst op personenwagen in panne (zonder inzittenden) op pechstrook. Vrachtwagen gaat door vangrails rechts van de weg, gaat over kop en botst op verlichtingspaal.
- Motorrijder met passagier rijdt aan normale snelheid. Worden achteraan aangereden door personenauto die aan hoge snelheid en zigzaggend over de weg rijdt (bestuurder dronken).
- Wegeniswerken. Mobiele werkplaats. Voertuigen moeten rechts baanvak verlaten. Eerste voertuig doet dit reglementair. Tweede voertuig (met dode) komt van derde rijvak naar tweede en rijdt achterin het eerste, begint te tolleren en komt in de berm tot stilstand. Baby hoogstwaarschijnlijk niet vast in maxi cosi want ligt onder de wagen. Zeer waarschijnlijk druggebruik door bestuurder (bloedproef afgenomen).

- Spookrijder, frontale botsing (spookrijder gedood).
- Personenwagen verliest om onbekende reden de controle over het stuur en rijdt tegen boom langs rechterkant van de weg.
- Personenwagen rijdt in op rijdende vrachtwagen met aanhangwagen (snelheidsmeter stond geblokkeerd op 170 km/uur).
- Personenwagen rijdt op tweede rijvak en gaat plots naar rechterbaanvak (om uitrit te nemen) en komt in aanrijding met lichte vrachtwagen die op rechter rijvak rijdt. Het voertuig komt in aanrijding met vangrails en een borduur, de bestuurder wordt uit het voertuig geslingerd en vliegt tegen een verlichtingspaal.
- Voertuig dodelijk slachtoffer wordt achteraan aangereden door dronken chauffeur die in slaap gevallen was.
- Trekkeroplegger rijdt in op andere vrachtwagen die in file staat (structurele file).
- Spookrijder. Gedode bestuurder is spookrijder en komt in aanrijding met voertuig op middelste rijstrook.
- Vrachtwagen rijdt in op stilstaande file waardoor 6 voertuigen in het ongeval betrokken raken. Bestuurder van een camionette wordt geplet tussen twee vrachtwagens en overlijdt net als de bestuurder van de aanrijdende vrachtwagen (structurele file).
- Een personenwagen komt in aanrijding met een vrachtwagen zonder erg. Meerdere vrachtwagens stoppen op pechstrook en rechter rijstrook. 10 minuten later rijdt een vrachtwagen in op de stilstaande voertuigen.
- Vrachtwagen neemt afrit waarschijnlijk met onaangepaste snelheid en lading die niet goed verzekerd was gaat schuiven. Vrachtwagen kantelt.
- Stomdronken persoon loopt op autosnelweg na ganse nacht uitgaan met vrienden. Wordt aangereden door Suzuki en vervolgens nog eens door een Volvo.
- Personenwagen rijdt aan hoge snelheid een voertuig dat aan 120 km/uur rijdt voorbij op tweede rijstrook en gaat dan onmiddellijk terug naar rechtse rijstrook waar een motorrijder minder snel rijdt. Motorrijder wordt achteraan aangereden.
- Trekker met oplegger op verkeerswisselaar, kantelt in bocht oprit naar autosnelweg.
- Zelfmoord. Vrouw met zelfmoordneigingen springt voor camionette.
- Bestuurder rijdt aan hoge snelheid en kan bocht niet nemen. Botst op bomen langs rechterkant van de weg en wordt uit het voertuig geslingerd.
- Personenauto steekt een ander voertuig voorbij, komt terug naar rechter rijvak maar blijft naar rechts rijden, rijdt op vangrail, wordt tegen brugpijler gekatapulteerd, snelheidsmeter geblokkeerd op 140 km/uur.
- Trekkeroplegger rijdt op oprittencomplex(één rijstrookvak) en ter hoogte van een nieuwe oprit (ook één rijstrook) gaat hij naar rechts door de vangrails en gaat over kop.
- Voertuig raakt om onbekende reden van linker rijstrook en raak new jersey links van de weg. Voertuig gaat enkele keren over kop.
- Bestuurder verlaat rijstrook naar rechts en komt via niet verharde strook tot stilstand tegen boom.
- Bestuurder verliest controle over het stuur op besneeuwde weg. Komt rechts van de weg in aanrijding met een boom.
- Personenauto wil met hoge snelheid door opening in middenberm rijden om de tegenovergestelde richting te nemen, botst op new jerseys en dan op verlichtingspaal.



- Personenwagen rijdt snel in zware regen en rijdt achter in een vrachtwagen, personenwagen brandt volledig uit.
- Bestuurder verliest controle over het stuur (beweert gehinderd te zijn door ander voertuig, maar getuige weerlegt dat) en botst op kilometerpaaltje en vervolgens op bomen rechts van de weg.
- Wegeniswerken. Op linker en middenrijstrook staan signalisatiewagens die rijbaanversmalling aanduiden. Personenwagen op linkse rijstrook wordt verrast en rijdt tegen botsabsorbeerder op middelste rijstrook.
- Vrachtwagen krijgt klapband waardoor reminrichting wordt beschadigd. Stop t.h.v. een uitrit gedeeltelijk op rijvak en gearceerde gedeelte van de weg op de uitrit. Renault komt van middelste rijstrook op autosnelweg, wil in extremis uitrit nemen en rijdt op stilstaande vrachtwagen.
- Voertuig komt op glad wegdek in slip, raakt de vangrails links van de weg en wordt tegen de oplegger van een trekker geslingerd.

FIGUREN

FIGUUR 1:	Aantal dodelijke verkeersongevallen per maand	13
FIGUUR 2:	Dodelijke ongevallen per dag van de week	14
FIGUUR 3:	Aantal dodelijke verkeersongevallen per uur	14
FIGUUR 4:	Dodelijke ongevallen per dag en per uur.....	15
FIGUUR 5:	Aantal dodelijke ongevallen en aantal doden per verkeerseenheid	15
FIGUUR 6:	Aantal vastgestelde dodelijke ongevallen per post.....	16
FIGUUR 7:	Type ongeval (eerste ongeval).....	16
FIGUUR 8:	Hindernis (eerste ongeval)	17
FIGUUR 9:	Weersomstandigheden	17
FIGUUR 10:	Lichtgesteldheid.....	18
FIGUUR 11:	Toestand van de weg	18
FIGUUR 12:	Beweging/inzicht weggebruiker.....	19
FIGUUR 13:	Ongevalsfactoren weggebruikers	19
FIGUUR 14:	Ongevalsfactoren weg/verkeersomstandigheden	20
FIGUUR 15:	Betrokken weggebruikers in de dodelijke ongevallen.....	21
FIGUUR 16:	Aantal gedode bestuurders, voetgangers en passagiers volgens voertuigtype..	21
FIGUUR 17:	Aantal dode bestuurders of voetgangers en passagiers	22
FIGUUR 18:	Leeftijd van de geïntoxiceerde bestuurders.....	24
FIGUUR 19:	Gordeldracht gedode bestuurders per leeftijdscategorie.....	26
FIGUUR 20:	Gordeldracht gedode passagiers per leeftijdscategorie	26

TABELLEN

TABEL 1:	Leeftijd van de overleden weggebruikers.....	11
TABEL 2:	Betrokken weggebruikers.....	20
TABEL 3:	Nationaliteit en type weggebruiker betrokken in dodelijke ongevallen	22
TABEL 4:	Kwetsbaarheid volgens type weggebruiker	23
TABEL 5:	Verantwoordelijkheid geïntoxiceerde bestuurders	24
TABEL 6:	Gordeldracht (reële getallen).....	25
TABEL 7:	Gordeldracht (percentage).....	25
TABEL 8:	Aanleiding tot de ongevallen.....	28
TABEL 9:	Inrijden op file.....	28

