

Rapport

Verkeersongevallen met dodelijke afloop

provincie Antwerpen 2023



Gouverneur
Provincie
Antwerpen



Provincie
Antwerpen



Politie



openbaar
ministerie

Inhoud

Voorwoord	3
Context	4
Doelstellingen	5
Partners	6
Werkproces	7
Wat? Jaarcijfers 2023 aantal geregistreerde ongevallen en verkeersdoden	8
Wie? Hoedanigheid slachtoffer	9
Wie? Leeftijd, en geslacht slachtoffer	10
Wie? Woonplaats slachtoffer en tegenpartij	11
Waar? Verdeling over de gemeenten	12
Waar? Verdeling over de politiezones	15
Waar? Aard en staat weg, binnen of buiten bebouwde kom en snelheidslimiet	17
Wanneer? Tijdstip ongeval, weekendongeval, dag/nacht en seizoen	18
Hoe? Type ongeval	19
Waardoor? Mogelijke oorzaken	20
Aantal ongevallen per wegtype, ernst verwondingen en schade	21
Aantal verkeersdoden sinds 2022	22
Conclusies	23

Voorwoord

Geachte lezer



Zowel op 1 januari 2023 als op 1 januari 2024 eiste het verkeer in de provincie Antwerpen een dodelijk slachtoffer. Op het ogenblik waarop zovelen de start van een nieuw jaar uitbundig vierden, moesten vrienden en familie afscheid nemen van een dierbare. Nabestaanden van verkeersslachtoffers blijven vaak achter met vele vragen én een duidelijke wens: “Laat hun dood niet voor niets geweest zijn. Grijp hun dood aan om de inspanningen voor veiliger verkeer op te drijven. Draag ertoe bij dat anderen dit nooit moeten meemaken.”

Alleen wie zijn doel kent, vindt zijn weg. Mijn doel op het vlak van verkeersveiligheid is duidelijk: elk slachtoffer op onze wegen is een slachtoffer te veel. ZERO slachtoffers in en door het verkeer is een cruciale doelstelling die tot actie dwingt om het verkeer voor elke weggebruiker altijd en overal veilig te maken. Duidelijk en ambitieus, maar toch ook naïef want irrealistisch, hoor ik u denken.

In het jaar 1994, bij de start van de WODCA-acties, stierven er 231 mensen in en door het verkeer in de provincie Antwerpen. In 2014 waren dat er 90, in 2022 nog steeds 60. Het doel om ZERO slachtoffers te bereiken is dus nog niet in zicht. Daarom ging ik eind 2022 met overtuiging in op de vraag van Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Lydia Peeters om mee te werken aan een project om de registratie en de analyse van verkeersongevallen met dodelijke afloop in onze provincie te optimaliseren.

In dit rapport vindt u een overzicht van de resultaten van dit project waarbij in samenwerking met het openbaar ministerie, de politie, de provinciale dienst Mobiliteit en de wegbeheerders de geregistreerde verkeersongevallen met dodelijke afloop onder de loep werden genomen. Ik dank iedereen die eraan meewerkte meest hartelijk, in het bijzonder mijn verbindingssambtenaar voor de politie Luc Smeyers die het project in goede banen leidde.

Het rapport biedt waardevolle inzichten in de context en de omstandigheden van de verkeersongevallen met dodelijke slachtoffers. Het leert ons dat overdreven snelheid, niet-nageleefde voorrangsregels en een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid vaak aan de oorzaak liggen. Als we waarachtig ons doel willen bereiken, dan kunnen we heel wat winnen door ons verkeersgedrag aan te passen. Hoe? Door maximaal rekening te houden met andere weggebruikers, proactief vooruit te kijken en trager te rijden, zodat we beter en tijdig kunnen anticiperen op onverwachte verkeerssituaties. Vanzelfsprekend rijden we ook niet onder invloed van alcohol of drugs, gebruiken we geen smartphone e.d. tijdens het rijden en vermijden we afleiding.

Wanneer u door het rapport en de cijfers bladert, sta dan vooral ook stil bij de mensen die erachter schuilgaan. Want achter deze cijfers gaan ouders en grootouders schuil die een kind of kleinkind verloren, kinderen die een ouder of beide ouders moeten missen, personen die een geliefde, vriend, broer of zus verloren, werknemers en werkgevers die een collega kwijtraakten.

Blijvend investeren in en samen werk maken van verkeersveiligheid is dan ook een opdracht van en voor iedereen. Zodat ook in de toekomst iedereen zijn of haar nieuwe jaar kan inzetten zoals het hoort: zorgeloos én veilig.

Cathy Berx

Gouverneur - voorzitter van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Context

De **registratie** van verkeersongevallen met dodelijke afloop gebeurt door de vaststellende politiediensten in onze provincie. Dit zijn de 23 lokale politiekorpsen die onze provincie rijk is en de federale wegpolitie (WPR).

De federale wegpolitie zorgt voor de vaststellingen op de autosnelwegen, terwijl de lokale politie de vaststellingen op de gewestwegen en lokale wegen op het grondgebied van hun politiezone voor hun rekening nemen.

De politie maakt haar bevindingen in een proces-verbaal over aan het openbaar ministerie, meer bepaald het parket van hun afdeling binnen het gerechtelijk arrondissement Antwerpen. Het grondgebied van het gerechtelijk arrondissement valt samen met dat van de provincie Antwerpen. Het gerechtelijk arrondissement is op zijn beurt onderverdeeld in drie afdelingen: Antwerpen, Mechelen en Turnhout.

Binnen elke afdeling van het parket is er een verkeersparket. Deze gespecialiseerde teams van parketmagistraten en administratieve medewerkers zorgen voor de afhandeling van de verkeersdossiers. Zo nodig vragen zij de politie om bijkomende verhoren of opsporingen uit te voeren. De parketmagistraat kan zich ook tot een onderzoeksrechter wenden in de wettelijk voorziene gevallen, bv. wanneer er onderzoeksdaaden met dwang moeten uitgevoerd worden.

Na afsluiting van het opsporings- of gerechtelijk onderzoek kan de verdachte gedagvaard worden voor de strafrechtbank. Deze zal zich uitspreken over de schuldvraag en de verantwoordelijkheid voor het ongeval.

De vaststellingen van de politie worden geregistreerd in een politiedatabank van de federale politie (dienst DRI¹). Deze dienst maakt op basis hiervan rapporten over aan de politie en de politieoverheden. Deze bieden een overzicht van de geregistreeerde verkeersongevallen met dodelijke afloop. Het gaat hier om de doden ter plaatse en de personen die als gevolg van het ongeval binnen de 30 dagen overlijden. Bij levensgevaar wordt een staat niet beschikken lichaam afgeleverd. Bij overlijden moet het ziekenhuis de politie verwittigen. Deze informatie-uitwisseling met de ziekenhuizen is belangrijk voor de volledigheid van de registratie.

De **analyse** van de verkeersongevallen met dodelijke afloop gebeurt door de wegbeheerders en/of de politie. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beheert de autosnelwegen en het gros van de gewestwegen. De lokale besturen beheren de lokale wegen en de hen toevertrouwde gewestwegen. De analyse wil inzicht verschaffen om nieuwe ongevallen te voorkomen en/of de schade te beperken.

1 Directie van de positionele informatie en de ICT-middelen

Doelstellingen

Het project heeft een hoofddoelstelling en twee specifieke subdoelstellingen.

Hoofddoelstelling:

Bijdragen tot meer verkeersveiligheid in onze provincie

Wij willen met het project “Verkeersongevallen met dodelijke afloop² in de provincie Antwerpen” in de eerste plaats bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid. Minder verkeersongevallen met minder ernstige gevolgen. Dit past naadloos in de ambitie om het doel van ZERO doden en zwaargewonden in en door het verkeer te bereiken.

Eerste subdoelstelling:

Meer inzicht verwerven in de verkeersongevallen

Wij willen de data verzamelen en verrijken om meer inzicht te krijgen in de context, de omstandigheden en de mogelijke oorzaken van de verkeersongevallen met dodelijke afloop.

Daarnaast willen wij de analyse van verkeersongevallen structureel inbedden als instrument van (lokaal) verkeersveiligheidsbeleid. Dit sluit mooi aan bij ons streven naar een beter lokaal verkeersveiligheid binnen onze provincie via het [“Traject Verkeersveilige Gemeente”](#).

Tweede subdoelstelling:

Preventie via snelle en slimme maatregelen

Wij willen via snelle maatregelen, zogenaamde “quick wins”, voorkomen dat er nieuwe ongevallen gebeuren en ervoor zorgen dat de schadelijke gevolgen beperkt worden. Het achterliggende idee is dat de wegbeheerders of de politie in bepaalde gevallen snelle maatregelen kunnen treffen, bv. via beperkte infrastructurele ingrepen of gerichte handhaving.

Slimme maatregelen bouwen voort op de verworven inzichten uit de analyse.

Projecttermijn

Het project startte op 01.01.2023 in onze provincie. De vooropgestelde projecttermijn van 1 jaar werd inmiddels verlengd.

Projectcoördinator

Eerste hoofdcommissaris Luc Smeyers, verbindingssambtenaar voor de politie bij de gouverneur coördineert het project.

Partners

Volgende partners werden betrokken bij het project:

De politie

De projectcoördinator stelde het project voor aan de lokale en federale politiediensten. Hij verkreeg de medewerking van alle politiezones en de provinciale meldkamer CICANT³.

De concrete vragen om medewerking waren drieërlei:

- De kennisgeving van verkeersongevallen met dodelijke afloop.
- De opgave van een contactpunt voor bijkomende informatie.
- De medewerking bij de verzameling, de verrijking en de analyse van de informatie over de verkeersongevallen.

Het openbaar ministerie

De projectleider gaf toelichting aan de procureur-generaal, de procureur des Konings en de verkeersmagistraten. De medewerking van het parket werd bevestigd op het arrondissementeel rechercheoverleg (ARO+).

De concrete vragen om medewerking waren eveneens drieërlei:

- De inzage van een afschrift van het proces-verbaal.
- De kennisgeving van de overlijdens binnen de 30 dagen.
- De kennisgeving van de eerste bevindingen van de gerechtsdeskundige.

De provinciale dienst Mobiliteit en ICT

De projectleider stelde het project voor en vroeg de medewerking voor:

- De terbeschikkingstelling van de beschikbare data via Statbel en Orbit.
- De voorstelling op kaart.
- Het gebruik van het provinciale dashboard Verkeersongevallen.

Alle partners werkten actief mee.

Het project werd ook toegelicht aan de **federale wegpolitie** en de bestuurlijk directeur-coördinator (DirCo) van de federale politie.

De gouverneur informeerde de lokale **wegbeheerders** over het project op het halfjaarlijks burgemeestersoverleg. Ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werd op de hoogte gebracht van het project.

³ Het Communicatie- en Informatiecentrum Antwerpen (afgekort tot CICANT) waar noodoproepen via het alarmnummer 101 toekomen.

Werkproces

De Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters verwees in haar initiële vraag om medewerking eind 2022, naar een lopend **project in West-Vlaanderen**. Eerste hoofdcommissaris Yasmine Vanavermaete, verbindingssambtenaar voor politie bij de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen ontwikkelde er een methodiek voor de analyse van dodelijke ongevallen. Deze omvat twee delen: een grondige analyse om meer inzicht te verwerven in het fenomeen en daarnaast een snelle analyse om, in overleg met de wegbeheerder, snelle infrastructurele ingrepen te kunnen verwezenlijken. Zij gaf ons nuttige uitleg over het project en het werkproces.

Wij legden in 2023 de focus op het verwerven van inzicht via een grondige analyse. De snelle analyse werd nog niet toegepast gelet op de korte voorbereidingstijd, de werkdruk en het gebrek aan ervaring. Wij willen dit zo mogelijk uitbreiden in 2024.

Voor het werkproces in onze provincie inspireerden wij ons voornamelijk op een bestaande **goede praktijk** van de Lokale politie Antwerpen. De dienst Verkeersveiligheidsaudit en advies van dit politiekorps maakt een vertrouwelijke nota per ongeval met dode of levensgevaar. Dit model bevat volgende elementen:

- Een korte schets van het ongeval en de omgeving.
- Een ongevallenbeeld van de afgelopen jaren met de focus op gelijkaardige ongevallen.
- Nazicht ter plaatse om ev. gebreken in kaart te brengen.

De Lokale politie Antwerpen gebruikt deze nota om bij de wegbeheerders aan te kloppen voor infrastructurele maatregelen.

Ons **werkproces** bestaat momenteel uit drie stappen:

- Het opstellen van een **informatief verslag** op basis van het model van de PZ Antwerpen. Voor de plaatselijke kenmerken, het ongevallenbeeld en het nazicht ter plaatse zijn wij aangewezen op de medewerking van de politie en de wegbeheerder.
- Het opstellen van een **vertrouwelijk rapport** aan de gouverneur. Dit bevat een overzicht van de geregistreerde verkeersongevallen: een kort relaas met vermelding van mogelijke oorzaken en preventieve maatregelen.
- Het **contacteren van de wegbeheerders**: een kennisgeving met de vraag om verder onderzoek en ev. maatregelen (nog niet in voege).

De informatievergaring is een **iteratief doch arbeidsintensief proces** waarbij de verslagen en rapporten aangevuld en verrijkt worden met nieuwe informatie.

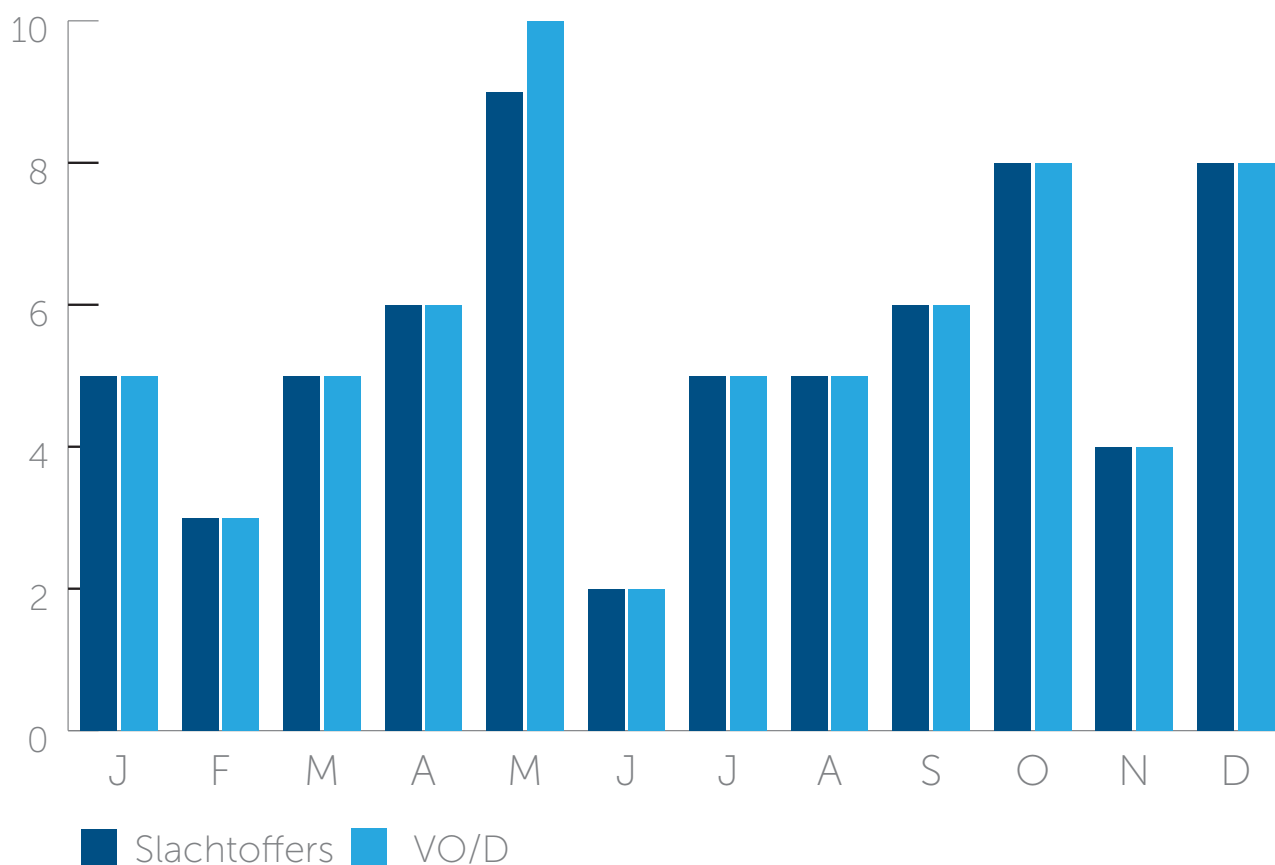
Wat?

Jaarcijfers 2023 aantal geregistreerde ongevallen en verkeersdoden

Maand	J	F	M	A	M ⁴	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	5	3	5	5	9	2	6	7	7	8	5	7	69
# Slachtoffers	5	3	5	5	10	2	6	7	7	8	5	7	70

Legende: gecumuleerde tabel jaarcijfers 2023 - aantal in project geregistreerde en geanalyseerde verkeersongevallen met dodelijke afloop en aantal verkeersdoden per maand

DRI registreerde volgens het jongste jaaroverzicht afgesloten op 31.01.2024 in onze provincie 69 ongevallen met doden met 70 doden 30 dagen (53 doden ter plaatse en 17 dodelijk gewonden. Deze laatste overleden binnen de 30 dagen na het ongeval, ten gevolge van het ongeval, maar niet op het moment van het ongeval zelf)



4 In mei verloren bij één ongeval twee bestuurders van een personenauto het leven.

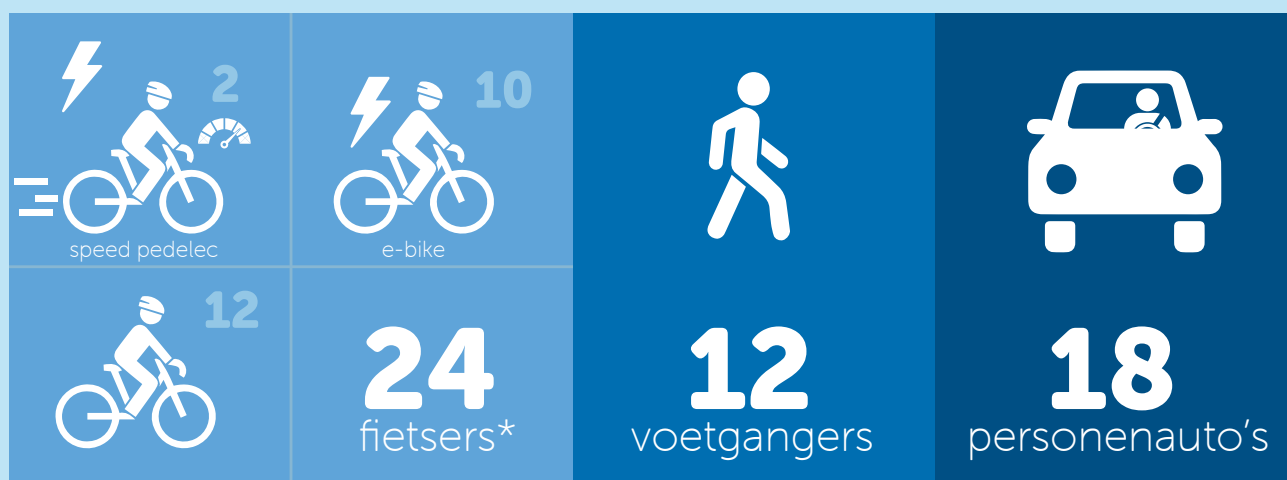
Wie?

Hoedanigheid slachtoffer

Maand	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	5	3	5	5	9	2	6	7	7	8	5	7	69
# Doden	5	3	5	5	10	2	6	7	7	8	5	7	70
Bestuurder minibus			1										1
Bestuurder lichte vrachtauto											1		1
Bestuurder personenauto	3		1	4	3	2		2		1		2	18
Passagier SUV									1				1
Passagier lichte vrachtauto							1						1
Motorrijder	1		1		1				1	2	1		7
Bromfietser			1					1		1	1	1	5
Fietser		2	1		2		1	2		3		1	12
Bestuurder speed pedelec					1				1				2
Bestuurder e-bike				1	1		2	2	3			1	10
Voetganger	1	1			2		2		1	1	2	2	12

Legende: tabel 2023 - hoedanigheid dodelijk slachtoffer – geregistreerd per maand

3 grootste groepen

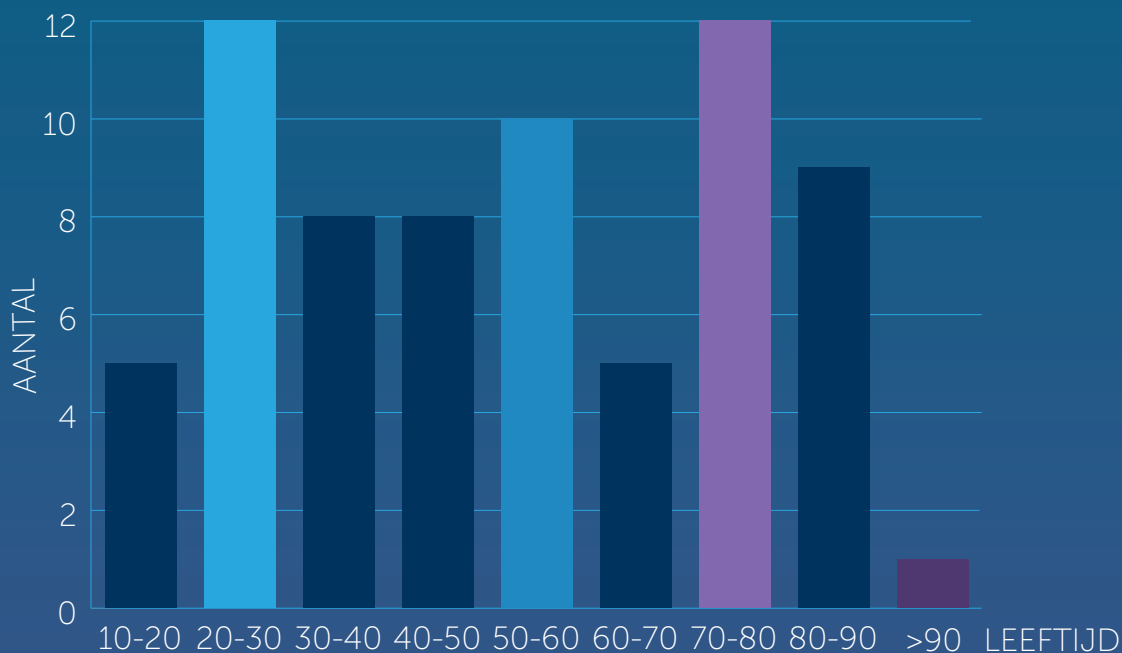


* Gecumuleerd aantal fietsers, bestuurders van elektrische fiets (e-bike) en speed pedelec.

Wie?

Leeftijd, en geslacht slachtoffer

Leeftijd slachtoffer



12

20-30 jaar



10

50-60 jaar



12

70-80 jaar

Geslacht* slachtoffer



79%



21%

*De registratie laat niet meer opsplitsing toe dan M/V.

Wie?

Woonplaats slachtoffer en tegenpartij

Woonplaats slachtoffer*



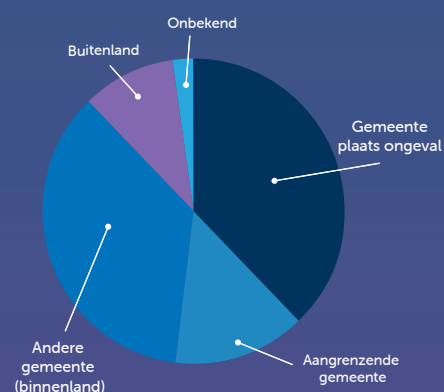
*Dit geeft een indicatie over de mate van bekendheid met de locatie van het ongeval.

**Slachtoffer woont in gemeente van ongeval of in buurgemeente.

Woonplaats slachtoffer

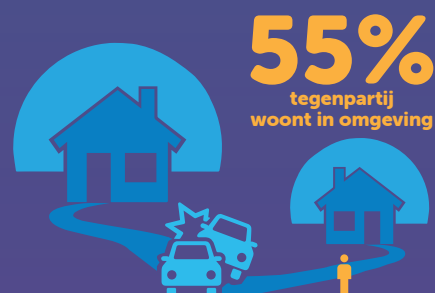
Gemeente plaats ongeval	29
Aangrenzende gemeente	16
Andere gemeente (binnenland)	20
Buitenland	4
Onbekend	1

* Tegenpartij woont in gemeente van ongeval of in buurgemeente.



Woonplaats tegenpartij

Gemeente plaats ongeval	19
Aangrenzende gemeente	7
Andere gemeente (binnenland)	18
Buitenland	4



Waar?

Verdeling over gemeenten

Aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop per gemeente in 2023

Gemeente	Aantal dodelijke verkeersongevallen	Gemeente	Aantal dodelijke verkeersongevallen
Antwerpen	11	Niel	2
Balen	2	Nijlen	1
Beerse	1	Oud-Turnhout	1
Boechout	1	Puurs-Sint-Amands	1
Boom	1	Ranst	1
Brecht	3	Ravels	1
Dessel	1	Rijkevorsel	2
Edegem	1	Rumst	1
Geel	4	Schilde	1
Heist-op-den-Berg	4	Schoten	1
Hemiksem	1	Sint-Katelijne-Waver	1
Hoogstraten	3	Stabroek	2
Kasterlee	1	Turnhout	1
Lier	4	Westerlo	2
Lille	1	Willebroek	1
Malle	1	Zandhoven	2
Mechelen	2	Zoersel	1
Merksplas	1	Zwijndrecht	3
Mortsel	1	Eindtotaal	69

Bron: projectinventaris gebaseerd op DRI

In 3 gemeenten
gebeurden

2 dodelijke verkeersongevallen
op dezelfde locatie



Brecht

A1-E19 parking
kmpaal 58



Zwijndrecht

N420

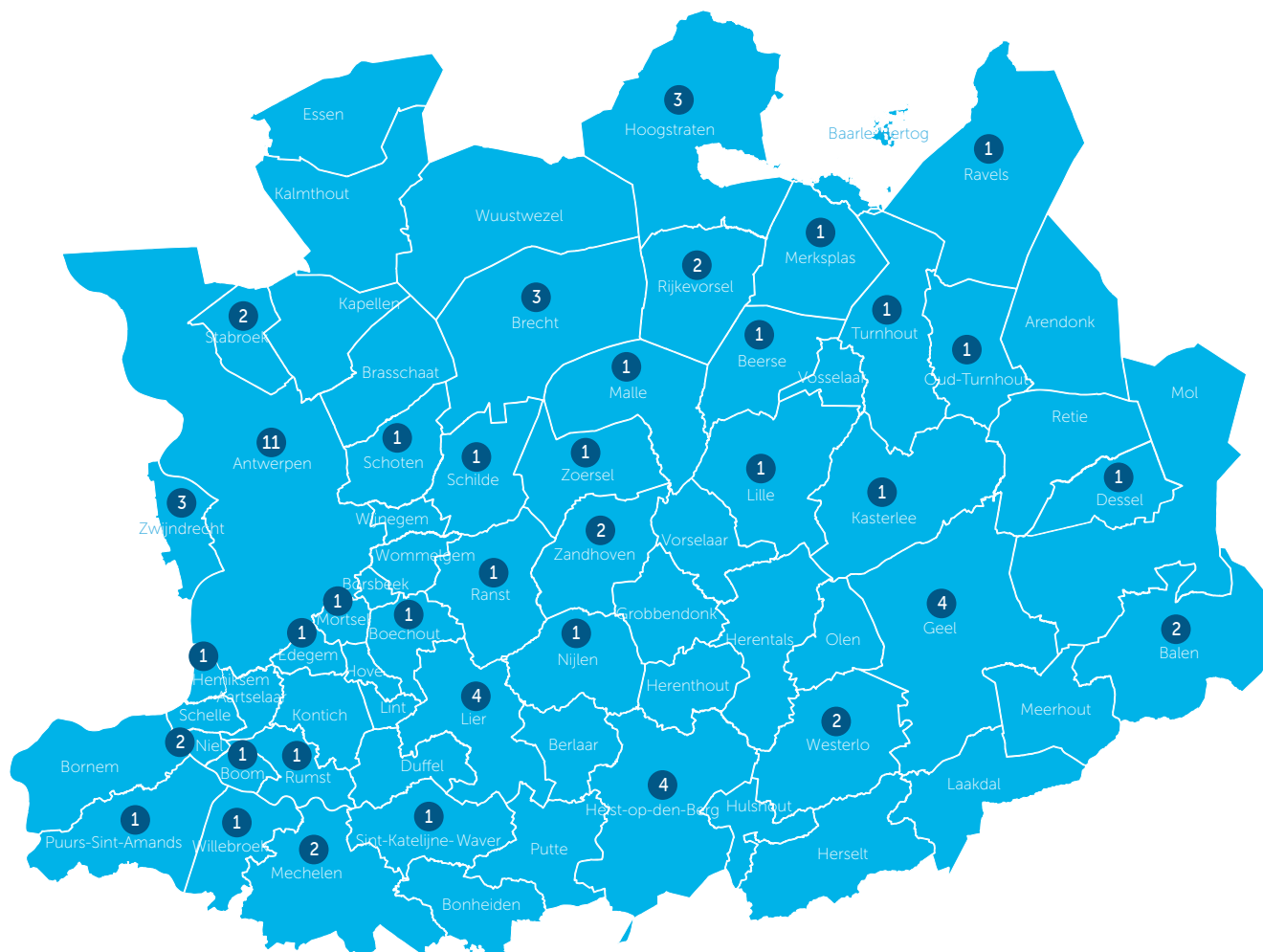


Geel

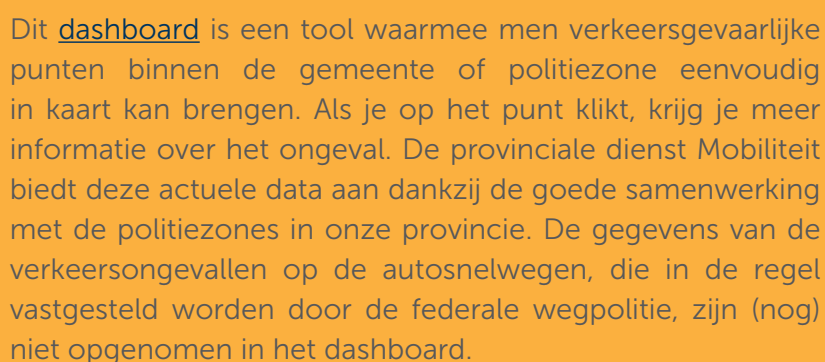
Roerdompstr X
Zeggendijk



Aantal VO/D per gemeente




Provincie Antwerpen - Ongevallen met dode(n) ter plaatse - K1-K4 2023



Waar?

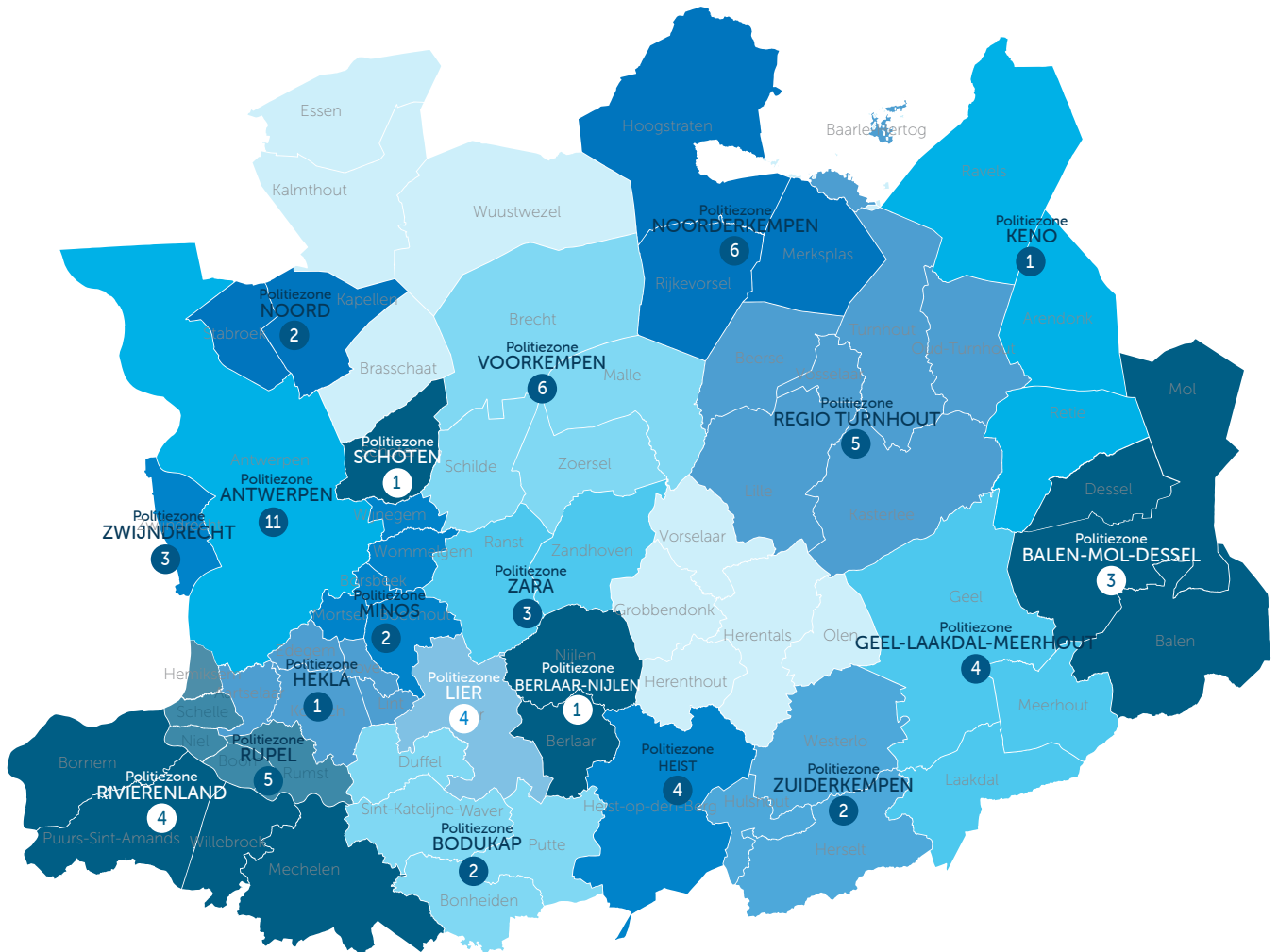
Verdeling over de politiezones

PZ	Aantal VO/D ⁵	
Antwerpen	11	2
Noorderkempen	6	
Voorkempen	6	2
Regio Turnhout	5	1
Rupel	5	1
Geel-Laakdal-Meerhout	4	
Heist	4	
Lier	4	
Rivierenland	4	1
Balen-Dessel-Mo	3	
Zara	3	1
Zwijndrecht	3	
Minos	2	
Noord	2	1
Zuiderkempen	2	1
Berlaar-Nijlen	1	
Bodukap	1	
Hekla	1	
Keno	1	
Schoten	1	
Totaal	69	10

Bron: DRI

⁵ Incl. autosnelwegen op grondgebied van politiezone.

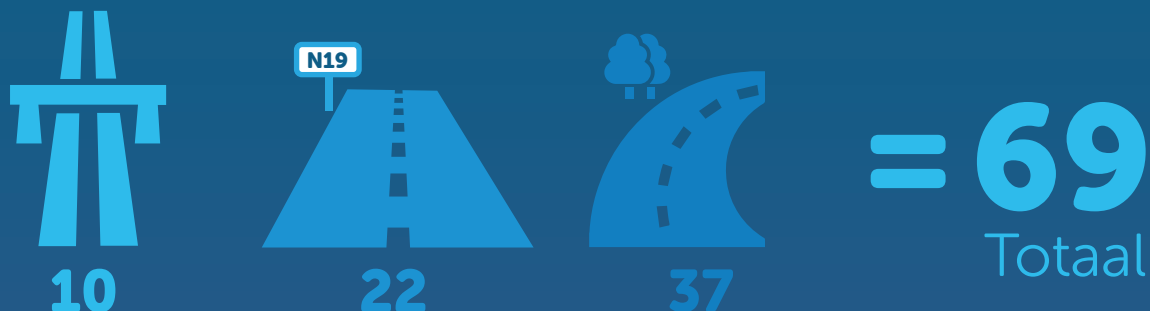
Verdeling over de politiezones



Waar?

Aard en staat van de weg, binnen of buiten bebouwde kom en snelheidslimiet

Wegtype



Binnen of buiten bebouwde kom



Staat van de weg



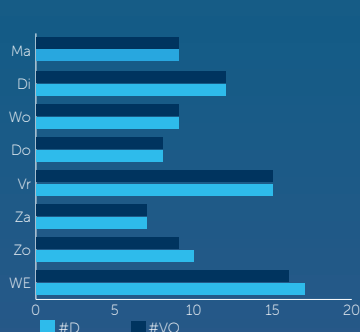
Maximum toegelaten snelheid



Wanneer?

Tijdstip ongeval, weekendongeval, dag/nacht en seizoen.

Dag



Weekend*



16 Verkeersongevallen
17 Doden

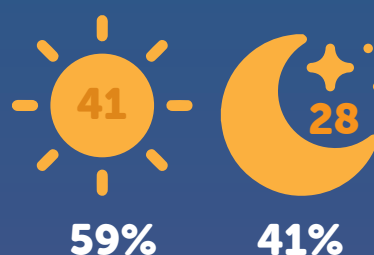
*Weekend: van vrijdag 22.00 u. tot maandag 06.00 u.
(naar analogie met WODCA)

Uur*



*Aantal VO per uurblok

Dag/nacht*

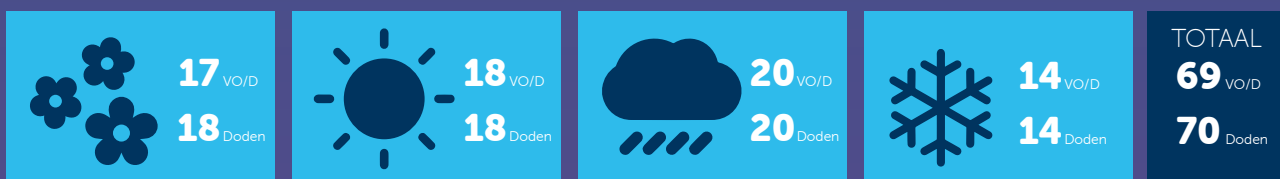


*Volgens vaststellingen: nacht, openbare verlichting ontstoken of schemering

Maand

Maand	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	5	3	5	5	9	2	6	7	7	8	5	7	69
# Slachtoffers	5	3	5	5	10	2	6	7	7	8	5	7	70

Seizoen*



*Bron KMI: lente vanaf 20.03.2023 22.24 u., zomer vanaf 21.06.2023 16.58 u., herfst vanaf 23.09.2023 08.50 u. en winter vanaf 22.12.2023 04.27 u.

Hoe?

Type ongeval

Ongevallen tussen 2 of meer partijen

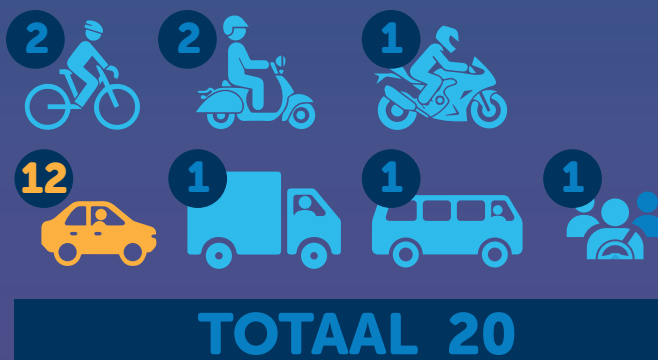
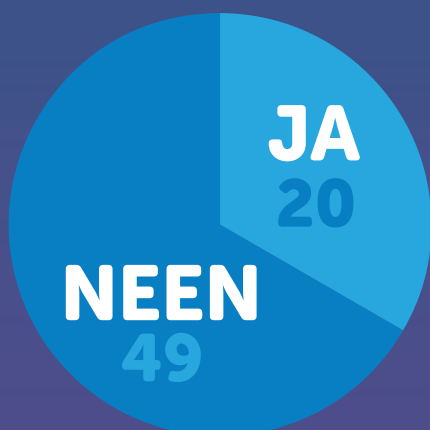
Voertuig Partij 1 overleden	Partij 2	Aantal
Passagier	Vrachtauto*	1
Voetganger	Personenauto	8
Voetganger	Vrachtauto	3
Voetganger	Tram	1
Fiets**	Fiets	1
Fiets	Bromfiets	1
Fiets	Personenauto	11
Fiets	Vrachtauto	5
Fiets	Landbouwvoertuig	2
Fiets	Autobus	1
Bromfiets	Personenauto	1
Bromfiets	Vrachtauto	2
Motorfiets	Personenauto	1
Motorfiets	Vrachtauto	2
Personenauto	Personenauto	3
Personenauto	Vrachtauto	3
Personenauto	Autobus	1

*Incl. lichte vrachtauto en geleed voertuig.

**Incl. e-bike en speed pedelec.



Eenzijdige ongevallen: geen andere partijen bij betrokken






Waardoor?

Mogelijke oorzaken

De analyse geeft vaak meerdere mogelijke oorzaken van het ongeval aan. Zo kan bv. onaangepaste snelheid en/of een inschattingsfout bij het kruisen op een smalle rijbaan leiden tot een aanrijding. In de risicoleer spreekt men over "root causes" die aan de basis liggen van een gebeurtenis, in dit geval een dodelijk verkeersongeval. Het niet dragen van een helm, onaangepaste kledij of het ontbreken van afschermende constructies verzwaart dan weer de gevolgen van het ongeval.

Methode: per ongeval werden max. 5 mogelijke oorzaken geregistreerd op basis van het dossier en, indien beschikbaar, de bevindingen van de verkeersdeskundige. Deze oorzaken of risicofactoren werden gerangschikt van 1 tot 5, met oorzaak 1 als mogelijke hoofdoorzaak en zo aflopend volgens vermoedelijke impact. De weging gebeurde vervolgens kwantitatief door aan de oorzaken 1 t/m 5 respectievelijk een score van 12, 8, 4, 2 of 1 punt toe te kennen. Dit levert na weging volgende **indicatieve tabel** op van mogelijke hoofdoorzaken en bijkomende oorzaken.

Top 10 mogelijke oorzaken		
Geen voorrang verlenen		
Gebrek aan voorzorg/voorzichtigheid		
Onaangepaste/overdreven snelheid		
Stuurfout		
Onwel – Medische oorzaak		
Dode hoek		
Plaats op de rijbaan		
Kruisen		
Inhalen		
Alcohol/drugs/lachgas		
		
1	2	3
Geen voorrang verlenen	Gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid	Onaangepaste of overdreven snelheid

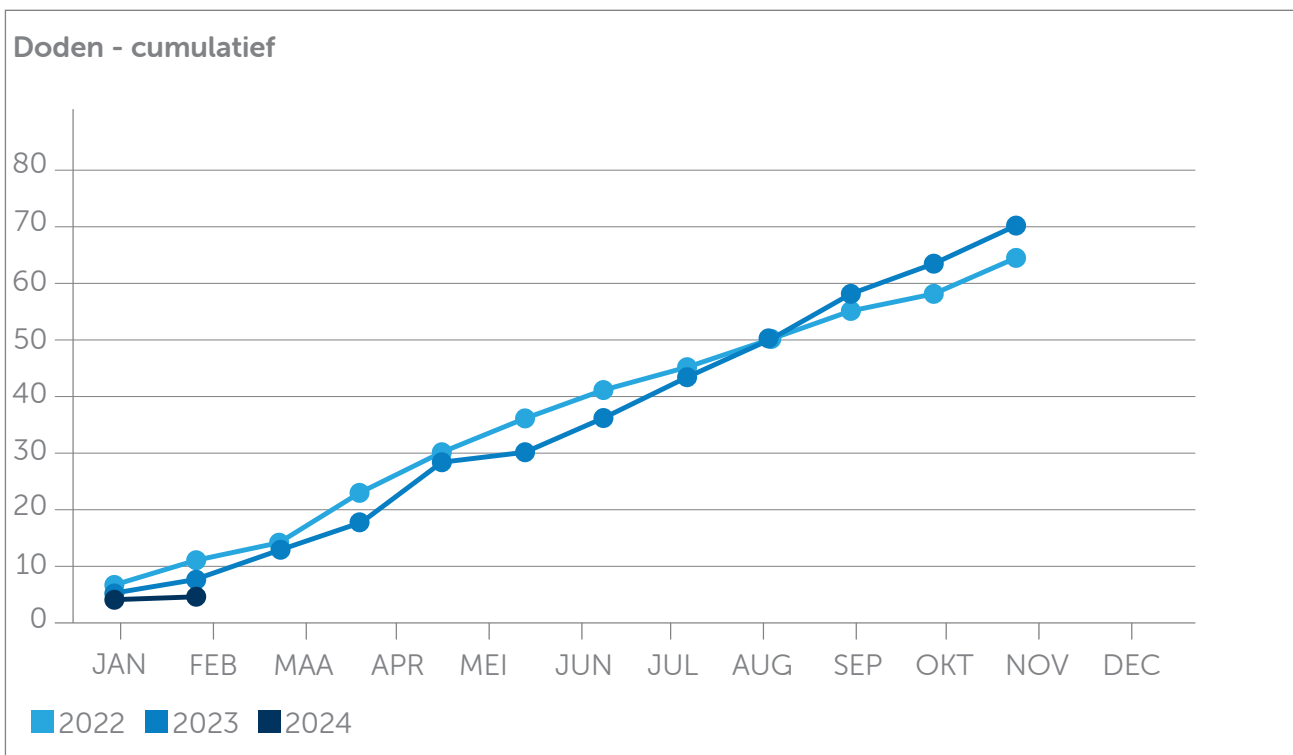
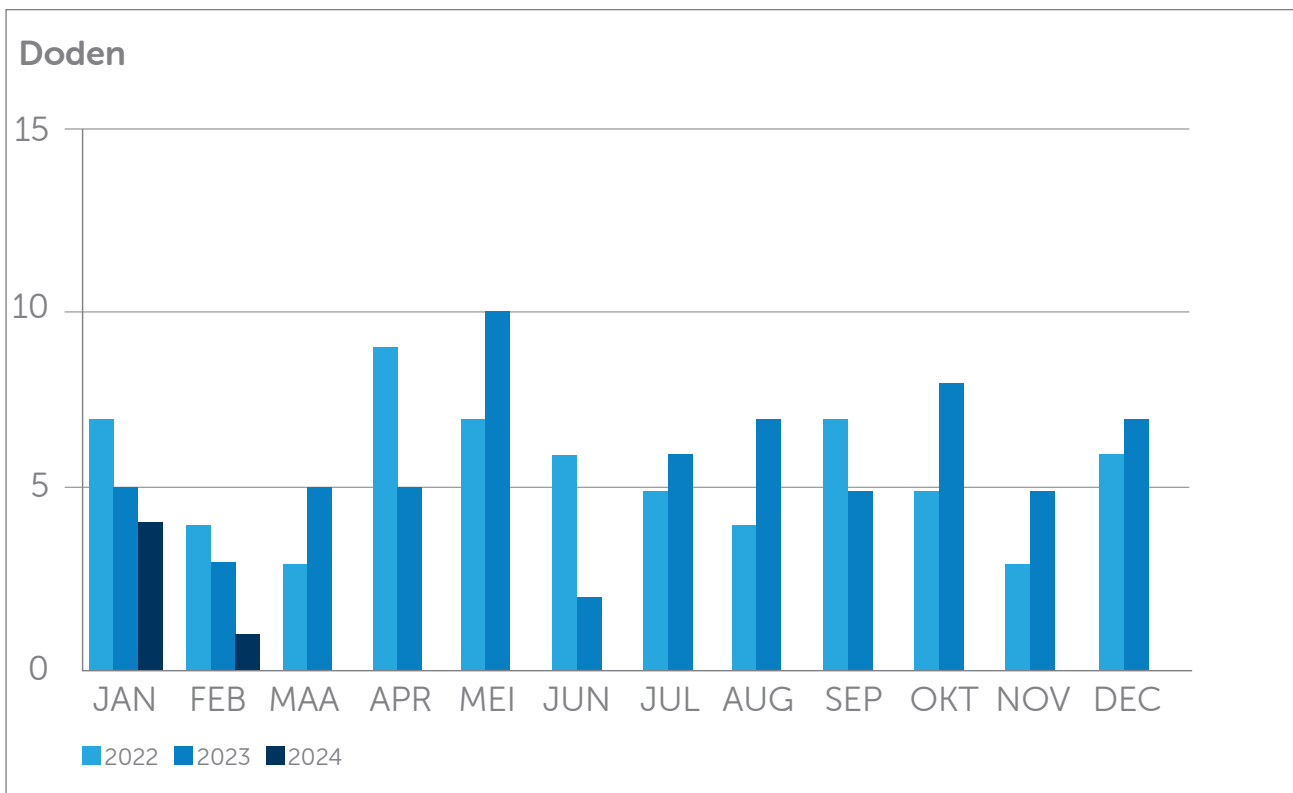
Aantal ongevallen

per wegtype, ernst verwondingen en schade

2023													
Wegtype	Jan	Feb	Maa	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totaal
Autosnelweg	# Ongevallen met stoffelijke schade	257	160	223	188	180	200	173	181	190	221	198	2325
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	59	47	51	45	49	63	69	52	61	63	76	695
	# Ongevallen met doden	1	0	1	3	0	0	0	1	1	1	1	10
	# Doden	1	0	1	3	0	0	0	1	1	1	1	10
	# Zwaar gewonden	5	4	1	1	9	4	9	4	2	2	9	57
	# Licht gewonden	72	58	73	60	65	84	90	68	80	94	104	934
Buiten autosnelweg	# Ongevallen met stoffelijke schade	1420	1150	1362	1317	1356	1359	1127	1291	1288	1335	1178	15232
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	423	438	548	480	648	727	485	646	667	569	434	6474
	# Ongevallen met doden	3	3	4	2	8	2	7	6	7	4	6	57
	# Doden	3	3	4	2	9	2	7	6	7	4	6	58
	# Zwaar gewonden	28	41	31	47	56	70	57	68	62	45	38	604
	# Licht gewonden	470	476	632	512	747	814	530	716	722	641	471	7149
Onbekende type weg	# Ongevallen met stoffelijke schade	30	29	21	31	22	37	38	35	16	29	29	344
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	5	0	0	5	4	6	2	0	1	0	1	25
	# Ongevallen met doden	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
	# Doden	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
	# Zwaar gewonden	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	5
	# Licht gewonden	4	0	0	5	3	6	1	0	1	0	1	22
TOTAAL	# Ongevallen met stoffelijke schade	1707	1339	1606	1536	1558	1596	1338	1507	1494	1585	1405	17901
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	487	485	599	530	701	796	556	698	729	632	511	7194
	# Ongevallen met doden	5	3	5	5	9	2	7	7	8	5	7	69
	# Doden	5	3	5	5	10	2	7	7	8	5	7	70
	# Zwaar gewonden	35	45	32	48	66	75	67	72	64	47	47	666
	# Licht gewonden	546	534	705	577	815	904	621	784	803	735	576	8105

Bron: Federale politie DRI – Verkeersbarometer – verkeersongevallen tot en met december 2023 in de provincie Antwerpen

Aantal verkeersdoden sinds 2022



Bron: Federale politie DRI – Verkeersbarometer – verkeersongevallen tot en met februari 2024

Conclusies

In **2023** werden **69 verkeersongevallen met dodelijke afloop** geregistreerd in de provincie Antwerpen. Hierbij waren in totaal **70 verkeersdoden** te betreuen.

Wie?

De **24 fietsers** vormen het grootste deel van de verkeersdoden (34%). Deze groep verkeersdoden telt 12 bestuurders van een gewone fiets, 10 bestuurders van een elektrische fiets en 2 bestuurders van een speed pedelec. De **18 bestuurders van een personenauto** (25%) en de **12 voetgangers** (17%) vormen de tweede en resp. derde groep.

Volgens **leeftijd** vielen de meeste verkeersdoden in de groep van 20-30 jaar (12 doden) en de groep van 70-80 jaar (12 doden), gevolgd door de groep van 50-60 jaar met 10 doden.

Het **jongste slachtoffer** was een 12-jarige jongen die met de fiets op weg was naar school. Het **oudste slachtoffer** was een 96-jarige man, die overleed na een aanrijding met een vaste hindernis.

Meer dan **driekwart** van de dodelijke slachtoffers is **man** (79%). Er vielen 15 vrouwelijke verkeersdoden.

Bijna twee derde (64%) van de verkeersdoden woont in de gemeente waar het verkeersongeval plaatsvond of in een aangrenzende gemeente. Dit wijst op een zekere bekendheid met de plaats. Dit percentage ligt wat lager bij de tegenpartij (55%).

Waar?

Wij stellen een **spreiding over de ganse provincie** vast. Op het grondgebied van de stad Antwerpen werden 11 dodelijke ongevallen geregistreerd, gevolgd door Geel, Heist-op-den-Berg en Lier met elk 4 dodelijke verkeersongevallen. Het aantal km wegen op het grondgebied en de verkeersdrukten verklaren mogelijk voor een deel de verschillen tussen de gemeenten.

In **3 gemeenten** werden vorig jaar **2 dodelijke verkeersongevallen** op dezelfde locatie vastgesteld:

- Brecht, autosnelweg A1-E19: op de parking ter hoogte van kilometerpaal 57.8 en 58 gebeurden in een tijdspanne van 3 dagen 2 bijna identieke eenzijdige ongevallen. Hierbij reed telkens een personenauto achteraan op een geparkeerde trekker met oplegger.
- Geel, kruispunt van de Roerdompstraat en de Zeggendijk.
- Zwijndrecht, gewestweg N420.

Het hoogste aantal ongevallen werd geregistreerd op het grondgebied van de **politiezone** Antwerpen (11), gevolgd door de PZ Noorderkempen en de PZ Voorkempen met elk 6. In de PZ Regio Turnhout en Rupel werden telkens 5 ongevallen opgetekend.

Het merendeel van de ongevallen gebeurde op **lokale wegen** (54%), gevolgd door de gewestwegen (32 %) en de autosnelwegen (14 %).

Achttien ongevallen (26%) deden zich voor op een **conflicterend kruispunt**.

Iets meer dan de helft (57%) van de ongevallen gebeurde **buiten de bebouwde kom**.

De vaakst voorkomende **snelheidslimiet** op de plaats van het ongeval bedroeg 70 km/u (39%) en 50 km/u (35%). Men registreerde 8 dodelijke verkeersongevallen op locaties waar de maximum toegelaten snelheid 30 km/u bedraagt.

79% van de ongevallen vonden plaats op een **droog wegdek**. Bij 1 ongeval was er mogelijk sprake van watergladheid. Bij een ander ongeval speelde een bevuild fietspad mogelijk een rol.

Wanneer?

Er werden **gemiddeld** bijna 6 dodelijke verkeersongevallen per **maand** geregistreerd. In **mei** was de tol het zwaarst met 9 ongevallen en in totaal 10 doden. Ook **september** scoorde hoog met 8 ongevallen en in totaal 8 doden.

De **herfst** en de **zomer** waren de gevaarlijkste **seizoenen** met respectievelijk 20 en 18 ongevallen en telkens evenveel verkeersdoden.

Er werden meer ongevallen **overdag** opgetekend (59%).

Vrijdag scoort hoog met 15 ongevallen en evenveel doden. **Dinsdag** (12 ongevallen en 12 doden) volgt in de rij voor **zondag** (9 ongevallen – 10 doden).

Men registreerde 16 dodelijke ongevallen in het **weekend**⁶ met in totaal 17 doden. Dit stemt overeen met bijna een kwart van alle dodelijke slachtoffers.

De meeste ongevallen (6) gebeuren tussen **12.00 en 13.00 u.**, tussen **15.00 en 16.00 u.** en tussen **19.00 en 20.00 u.**

Hoe?

Bij de **ongevallen met 2 of meer partijen** (actieve verkeersdeelnemers) komen volgende ongevalstypes op de voorgrond:

- Fietser overlijdt na een aanrijding door een personenauto (11)
- Voetganger overlijdt na een aanrijding door een personenauto (8)
- Fietser overlijdt na een aanrijding door een vrachtauto (5)

Iets minder dan een derde (29%) van de geregistreerde ongevallen zijn **eenzijdige ongevallen**. Hierbij verliest de bestuurder meestal de controle over het voertuig om vervolgens te vallen of in aanrijding te komen met een of meer (vaste) hindernissen. De **bestuurders van personenauto's** vormen hier de talrijkste groep met 13 dodelijke slachtoffers.

Waardoor?

De analyse levert meestal meerdere **mogelijke oorzaken** op. Deze kunnen onafhankelijk van elkaar of in cascade aanleiding geven tot een ongeval of de gevolgen ervan verzwaren. Zo kan bv. overdreven snelheid een stuurfout uitlokken en het niet dragen van de veiligheidsgordel de ernst van de gevolgen verhogen. In de risicoleer spreekt men over "root causes" die aan de basis liggen van een gebeurtenis, in dit geval een dodelijk verkeersongeval.

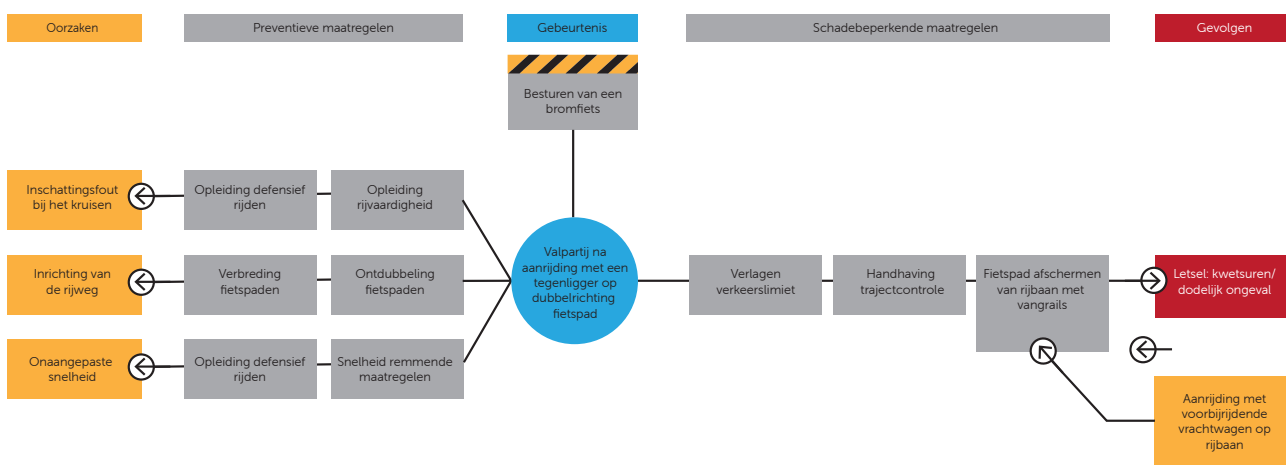
⁶ Definitie weekend volgens WODCA-afspraken, nl. van vrijdag 22.00 u. tot maandag 06.00 u.

Na weging verkregen we een **indicatieve tabel** van mogelijke hoofdoorzaken en bijkomende oorzaken. Uit de indicatieve tabel voor alle (69) ongevallen komen vooral het niet naleven van de voorrangsregels, het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid en onaangepaste of overdreven snelheid als mogelijke oorzaken naar voren.⁷

Bij de **eenzijdige ongevallen** komen vnl. onaangepaste of overdreven **snelheid, sturfouten** en **medische oorzaken** in beeld.

Preventieve maatregelen

De analyse van verkeersongevallen kan nuttige aanwijzingen opleveren om de nieuwe ongevallen te voorkomen en/of de gevolgen ervan te beperken. Een nuttig instrument om de risico's overzichtelijk in kaart te brengen is een bowtie-diagram. Dit laat toe om de preventieve én de schadebeperkende maatregelen te visualiseren.



Voorbeeld van een bowtie-diagram toegepast op een verkeersongeval

Hoewel vorig jaar nog niet structureel werd ingezet op de contacten met de wegbeheerders met oog op snelle en slimme maatregelen, stellen we vast dat er zowel door AWV als door lokale besturen al initiatieven worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

De provinciale dienst Mobiliteit past in het dashboard Verkeersongevallen de AVOC⁸-methode toe voor de aanpak van onveilige verkeerssituaties. Dit is de meest courante reactieve methode om de verkeersveiligheid op specifieke locaties te verbeteren.

Waarheidsvinding

Naast klassieke technieken (vaststellingen ter plaatse, verhoor...) maken de politiediensten ook vaak gebruik van **technologie**, bv. uitlezen tachograaf, locatie via gsm-sigitaal, camerabeelden, inzet drone door dienst fotogrammetrie van de WPR...

Het parket doet vrij systematisch beroep op **gerechtsdeskundigen**.

⁷ Dit wijst vnl. op een gebrek aan proactief en defensief deelnemen aan het verkeer.

⁸ AVOC is de afkorting van Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten.

Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs

Rijden onder invloed wordt actief opgespoord bij de tegenpartij met ademtests, checklists, speekseltesten en bloedstalen. Dit gebeurt eerder uitzonderlijk bij de dodelijke slachtoffers. Een plausibele verklaring hiervoor is meestal de onmogelijkheid om bepaalde tests uit te voeren door het overlijden ter plaatse en de prioriteit van de medische verzorging.

De positieve vaststellingen van alcohol- of drugsgebruik zijn zeer beperkt. In een handvol gevallen werden gebruikershoeveelheden alcohol, cannabis of lachgas aangetroffen op of in het voertuig van het slachtoffer. Dit doet echter geen afbreuk aan de terechte aandacht voor niet-rijden onder invloed van alcohol of drugs. Dit omvat zowel het versterken van gewenst gedrag waarbij men bewust kiest om niet onder invloed te rijden, gerichte verkeerscontroles en de inzet van technologische hulpmiddelen, zoals een alcoholslot.

Afleiding

In een beperkt aantal ongevallen was mogelijk sprake van afleiding. Uit de lezing van de dossiers blijkt dat de politie oog heeft voor het uitlezen van smartphones wanneer er afleiding in het spel zou kunnen zijn. De aandacht voor geen smartphone e.d gebruiken tijdens het rijden en/of afleiding te vermijden, blijft noodzakelijk.

Vluchtmisdrijf

Eén bestuurder pleegde vluchtmisdrijf na een dodelijk ongeval. Hij werd kort na de feiten ingerekend door de lokale politie.

Registratie en analyse van verkeersongevallen

De registratie van de verkeersongevallen met dodelijke afloop verloopt met enige **vertraging**. Dit is merkbaar aan de verschillen tussen de overzichten die wij ontvangen op basis van de verkeersbarometer. Verkeersongevallen met dodelijke afloop binnen de 30 dagen na en ten gevolge van het ongeval stromen later door in de informatiestroom. Wij merkten dat in enkele gevallen de politie en/of het parket laattijdig of niet werden verwittigd bij een overlijden binnen de 30 dagen.

Wij stelden een aantal hiaten vast in de **volledigheid** van de registratie. Het is niet altijd eenduidig of ziektegevallen op de openbare weg, valpartijen waarbij geen andere partijen betrokken zijn of zelfdodingen al dan niet meegeteld worden in de cijfers. Zo worden aanrijdingen met bestuurders die onwel worden tijdens het rijden niet altijd als verkeersongeval geregistreerd. Hetzelfde geldt voor fietsers die ten val komen na een stuurfout. Soms worden feiten door het parket geherkwalificeerd in de ene of de andere richting.

Zelfs bij dodelijke verkeersongevallen is er sprake van een **dark number**. Het is daarom interessant om te onderzoeken of er ook andere bronnen kunnen geraadpleegd. In Nederland werkt men bv. samen met de dringende geneeskundige hulpverlening en de spoedzorgcentra om een volledig beeld te krijgen van de verkeersonveiligheid.

Wat de **analyse** van de geregistreerde verkeersongevallen stellen we vast dat er in onze provincie wel degelijk inspanningen gebeuren door wegbeheerders en politiezones. Er is zeker nog ruimte voor verbetering. De werkmethode van de dienst Verkeersveiligheidsaudit en advies van de politiezone Antwerpen is een goede praktijk die wegbeheerders en andere politiekorpsen kan inspireren.

Actiepunten:

- Project voortzetten in 2024
- Project onder de aandacht blijven brengen van politie en wegbeheerders (bv. tijdens Dag van de Verkeersveilige gemeente)
- Belang van ongevallenregistratie en -analyse aankaarten, o.a. via Traject Verkeersveilige Gemeente
- Overleg met AWW
- Overleg met Parket – verkeersmagistraten in werkgroep Traffic
- Overleg met mobiel expertenteam Vlaamse overheid (MOW)
- Communicatie resultaten met aandacht voor mogelijke identificatie van slachtoffers (voorzichtigheid is geboden).
- Wegbeheerders contacteren met oog op snelle en slimme maatregelen
- Toetsing data met provinciaal dashboard, DRI en parket.
- Aanvulling data van provinciaal dashboard (data Federale politie toevoegen).

Tot slot



Het is zinvol om ons de vraag te stellen of de beoogde doelstellingen van dit project werden bereikt. Het project draagt bij tot meer verkeersveiligheid in onze provincie. Een doelstelling die trouwens perfect past in de duurzame ontwikkelingsdoelen (**SDG**) van de Verenigde Naties en de ambitie om het doel van **ZERO** doden en zwaargewonden in en door het verkeer te bereiken.

Afgelopen jaar werd **meer inzicht** verworven in de context, de omstandigheden en de mogelijke oorzaken van verkeersongevallen met dodelijke afloop. Via het Traject Verkeersveilige Gemeente en de contacten met de lokale besturen, de politiezones en AWW werd het belang van een kwaliteitsvolle registratie en analyse gepromoot. Dit project wil immers een trigger zijn voor meer en diepgaander onderzoek.

Hoewel we in 2023 de kennisgeving van de wegbeheerders nog niet structureel uit konden rollen, merken we toch dat er op een aantal ongevalslocaties al **snelle en slimme maatregelen** werden getroffen om nieuwe ongevallen te voorkomen en de schade te beperken.

De motivatie en de wil tot samenwerking van de verschillende actoren doet het beste verhoppen voor 2024.



Eerste hoofdcommissaris Luc Smeyers is verbindingssambtenaar voor de politie bij gouverneur Cathy Berx. Hij is criminoloog en behaalde een graad in de verkeerskunde. Hij leidde de verkeersdienst van de gemeente Mol en zette als korpschef sterk in op de uitbouw van de basisfunctionaliteit verkeer en de verkeerseducatie in Mol en de politiezone Neteland met de ontwikkeling van twee moderne verkeerseducatieve centra. Hij werkt in opdracht van de gouverneur actief mee in het Traject Verkeersveilige Gemeente van de provincie Antwerpen. Als voorzitter van het provinciaal overleg van de korpschefs in onze provincie ondersteunt hij de bijdrage van de politie in onze gezamenlijke inspanningen voor meer verkeersveiligheid.