

# Analyse verkeersongevallen

## Voorwoord

De verkeerspolitie stemt haar verkeersveiligheidsbeleid al jaren af op basis van objectieve gegevens.

Zij heeft hiervoor de beschikking over een jaarlijks groeiende database van door politie Antwerpen geregistreerde verkeersongevallen.

Uitgebreide analyses van deze database brengen concentraties van ongevallen in kaart en geven duiding over dominante ongevallen, per leeftijdscategorie en per vervoermodus.

De database wordt dagelijks maximaal “verrijkt” met bijkomende info zoals type manoeuvre, alcohol of drugsgebruik van de partijen en sinds 2012 ook de (vermoedelijke) oorzaak van het ongeval ( voorrangregels genegeerd, roodlichtnegatie, snelheid, ...)

Deze extra inspanningen laten ons toe de evolutie van de verkeersongevallen in Antwerpen beter in te schatten. We kunnen ook de kwetsbare doelgroepen identificeren en nagaan welke locaties een verhoogd ongevallenbeeld vertonen (zwarte punten).

De combinatie met kaartlagen in een GIS omgeving biedt ons inzichten in de relatie tussen wegkenmerken en verkeersongevallen.

Deze gegevens zijn essentieel in een goed verkeersveiligheidsbeleid.

De kennis die wordt verkregen door de analyses van de ongevalsgegevens stellen we ter beschikking bij de voorbereidingen voor een gerichte infrastructurele aanpak van zwarte punten op de Stads- en Districtswegen, maar evenzeer voor de Gewestwegen. Bij de heraanleg van straten kan deze informatie nuttig zijn om de juiste weginrichting te bepalen die de beste veiligheidswaarborgen biedt (preventieve benadering).

Werken aan verkeersveiligheid gebeurt niet alleen op vlak van infrastructuur, maar ook door middel van educatie en handhaving.

De ongevallendatabase biedt ons inzicht in de locaties, de tijdstippen en de fenomenen waarop we onze handhaving het best oriënteren. Deze permanente datagestuurde en fenomeengerichte aanpak is de rode draad voor onze handavingsinspanningen op het gebied van verkeer.

Onze analyse doet op geen enkel moment uitspraken over wie juridisch verantwoordelijk is voor het ongeval. De oorzaak van een ongeval wordt in vele gevallen pas na verder onderzoek duidelijk. Soms zijn er ook meerdere oorzaken (dronken rijden én rood licht negatie). Soms is er ook juridisch onenigheid over wie het ongeval heeft veroorzaakt. Het is dan aan de rechter om hierover een vonnis uit te spreken. We analyseren daarom de betrokkenheid van de verschillende partijen en zoeken naar de oorzaak van het ongeval. Dit vormt de basis voor de werking van de verkeerspolitie.

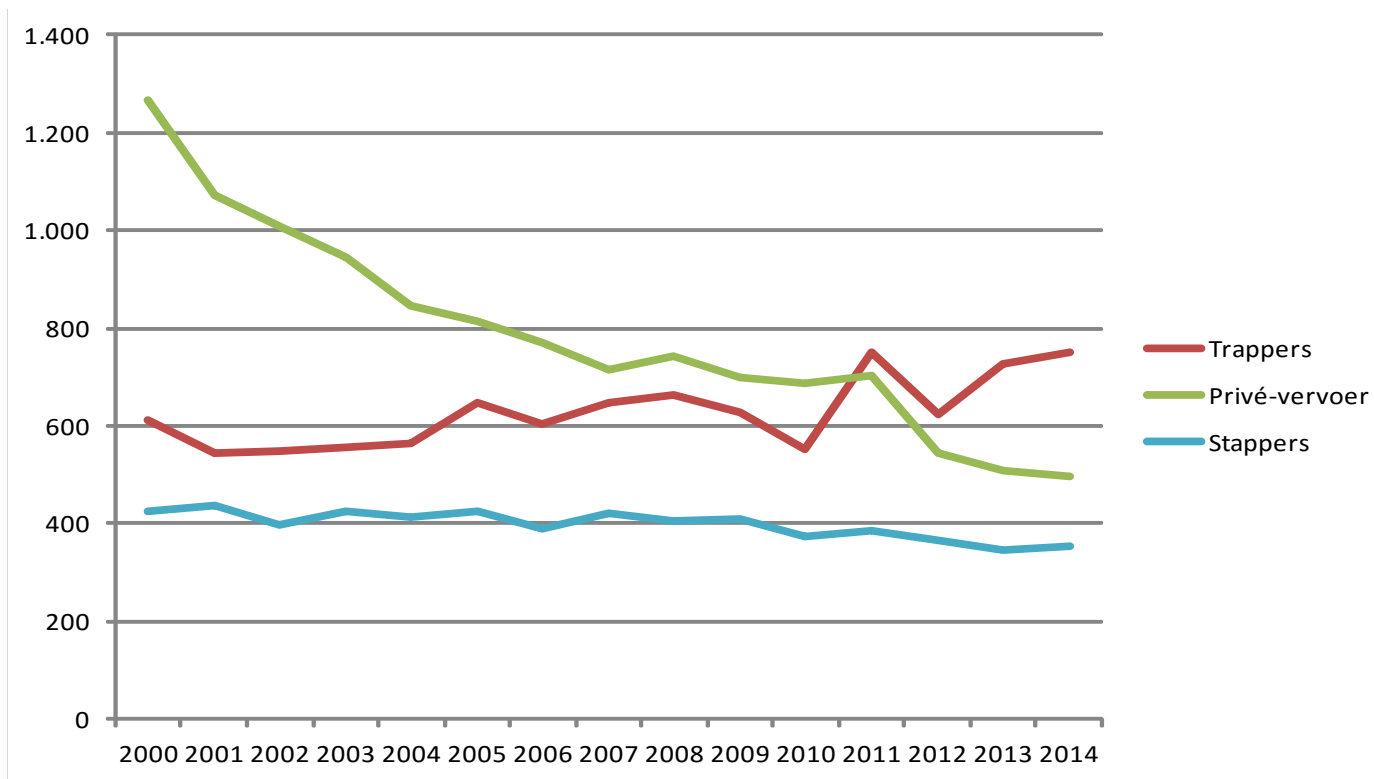
## **Inleiding**

De verkeerspolitie publiceert elk jaar een evaluatierapport verkeersveiligheid van het voorgaande jaar.

Het rapport bevat alle relevante gegevens waarmee de verkeerspolitie, samen met haar partners, aan de slag kan om de juiste inspanningen te doen op het gebied van Educatie, Infrastructuur, Handhaving en Engagement (de gekende 4 E's: Education, Engineering, Enforcement en Engagement).

Uit het evaluatierapport 2014 blijkt dat in Antwerpen het aantal verkeersongevallen met fietsers sinds 2012 toeneemt. Hieronder de evolutie van de verkeersongevallen per vervoerswijze.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brom/snorfietser	365	349	367	293	282	269	222	254	263	267	188	274	184	176	193
Stappers	426	436	399	424	415	426	389	423	406	409	373	385	367	344	353
Privé-vervoer	1.268	1.072	1.010	945	847	814	771	713	744	697	685	703	546	507	496
Motorfietzers	153	132	158	157	182	186	113	138	134	151	100	148	102	100	98
Trappers	612	544	548	557	562	649	604	646	664	627	551	751	623	728	752



evolutie van het aantal gewonden volgens vervoerswijze

De verhoogde onveiligheid van fietsers is dan ook iets waar niet zo maar aan kan voorbijgegaan worden. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

Om de veiligheid van de fietsers te verbeteren is het van essentieel belang om te weten wat de oorzaken zijn van de ongevallen waarin zij betrokken worden.

Wanneer het gaat om infrastructurele tekorten moeten de inspanningen daarop worden gericht. Bij foutief gedrag van automobilist, voetganger of fietsers ligt de oorzaak vaak bij het niet kennen van de wetgeving of het bewust negeren ervan.

## Verkeerscampagne 2015

Op basis van het evaluatierapport 2014 werd beslist om verder onderzoek te doen naar de oorzaken van de ongevallen waarbij fietsers betrokken waren.

Voor het onderzoek werd gekozen voor de periode 2012 tot en met 2014.

Bijgevoegde tabel geeft een inzicht in de meest voorkomende oorzaken van ongevallen waarin fietsers in combinatie met andere verkeersmodi betrokken waren gedurende de referentieperiode.

Uit de analyse van de ongevallendatabase kwamen de oorzaken en hun verhouding tot het totaal aantal ongevallen waarin fietsers betrokken zijn naar voor.

### Fietsers

Ongevallenoorzaak	Aantal	Percent
Niet verlenen voorrang bij afdraaien	335	11,61%
Niet verlenen voorrang	277	9,60%
Fiets in tegenrichting (niet toegestaan)	215	7,45%
Fietsers frontaal tegen elkaar/ in elkaar haken	198	6,86%
Openslaande portieren	160	5,55%
Auto raakt fiets bij voorbijrijden	156	5,41%
Overstekende fietsers op fietsoversteek	154	5,34%
Fietser voert plots manoeuvre uit	146	5,06%
Fiets in tegenrichting (toegestaan)	114	3,95%
Overstekende fietser op zebrapad (fietsend)	84	2,91%
Roodlichtnegatie	83	2,88%
Fiets tegen hindernis	82	2,84%
Dodehoekongeval (= rechtsaf)	69	2,39%
Andere Oorzaak	368	12,76%
Plots overstekende voetganger	55	1,91%

In het kader van de campagne werd ook onderzoek gedaan naar de betrokkenheid van voetgangers en personenauto's bij ongevallen tijdens dezelfde referentieperiode. Deze gegevens zijn hieronder opgesomd, eveneens per ongevallenoorzaak.

## Voetgangers

<b>Ongevallenoorzaken</b>	<b>Aantal</b>	<b>Percent</b>
Plots overstekende voetganger	376	31,97%
Overstekende voetgangers op zebrapad	218	18,54%
Andere oorzaak	215	18,28%
Auto raakt voetganger bij voorbijrijden	82	6,97%
Auto rijdt achteruit	59	5,02%
Roodlichtnegatie	56	4,76%
Overstekende voetgangers buiten zebrapad	30	2,55%
Niet verlenen voorrang bij afdraaien	23	1,96%
Niet verlenen voorrang	19	1,62%
Parkeren/in en uitrijden parkeerplaats	18	1,53%
Fiets in tegenrichting (niet toegestaan)	13	1,11%
(vracht)auto linksaf tegen rechtdoor fiets/vtg	11	0,94%
Fietser rijdt op voetpad	6	0,51%
Fiets in tegenrichting (toegestaan)	6	0,51%
Aanrijding met tram op eigen bedding	4	0,34%

## Personenauto's

<b>ongevalsoorzaak</b>	<b>Aantal</b>	<b>Percent</b>
Onbekend voertuig tegen geparkeerde auto	8373	33,22%
Parkeren/in en uitrijden parkeerplaats	2899	11,50%
Kop-staartaanrijding	2621	10,40%
Andere oorzaak	1738	6,90%
Auto die tegen auto rijdt bij inhalen of kruisen	1240	4,92%
Niet verlenen voorrang	1191	4,73%
Niet verlenen voorrang bij afdraaien	1155	4,58%
Auto tegen hindernis	1135	4,50%
Auto rijdt achteruit	1124	4,46%
Rijstrookwissel	1026	4,07%
Roodlichtnegatie	310	1,23%
Openslaande portieren	299	1,19%
Slippen/uit koers	263	1,04%
Plots overstekende voetganger	252	1,00%
Auto raakt fiets/voetganger bij voorbijrijden	191	0,76%

Na analyse van de gegevens werd beslist de focus van de verkeersveiligheids-campagne 2015 breder te leggen dan enkel "snelheid". Men kan immers niet voorbij gaan aan de stijgende lijn van ongevallen met zwakke weggebruikers.

De doelstelling van de campagne 2015 werd als volgt geformuleerd:

"Alle weggebruikers wijzen op hun verantwoordelijkheid om zelf een steentje bij te dragen tot een verkeersveilige stad."

De campagne werd verder uitgewerkt door de bedrijfseenheid Ondernemen en Stadsmarketing.

## Handhaving

De verkeersveiligheids campagne 2015 blijft, net zoals de vorige jaren, de focus leggen op snelheid.

In tegenstelling tot de vorige jaren verschijnen er dit jaar geen elektronische aankondigingsborden in het straatbeeld om de snelheidscontroles aan te kondigen.

De vrijgekomen capaciteit wordt volledig operationeel ingezet, met name extra bemande snelheidscontroles al dan niet met interceptie.

De verplaatsbare flitspaal (LIDAR) wordt eveneens weer voor de duur van de campagne gehuurd en ingezet op die locaties waar geen vaste flitspalen staan.

Op basis van het onderzoek focussen de politieambtenaren zich extra op die inbreuken die verantwoordelijk zijn voor ongevallen met zwakke weggebruikers. Deze inbreuken worden gepleegd door zowel het gemotoriseerd verkeer als door de zwakke weggebruiker.