

Autosnelwegen: 1 dodelijk ongeval op 2 vindt plaats nabij op –en afritten.

Ook verassend: 1 op 10 verkeersdoden is... een voetganger!

Vias institute heeft alle dodelijke ongevallen op snelwegen onderzocht uit de periode 2021-2022. Uit deze nieuwe analyse blijkt dat op- en afritten van snelwegen bijzonder risicovol zijn: meer dan 1 op de 2 dodelijke ongevallen vond daar plaats gedurende deze periode. Een andere bevinding: 1 op de 10 verkeersdoden op de snelweg was een voetganger! Verder stellen we vast dat een groot aandeel dodelijke ongevallen plaatsvindt wanneer het donker is: bijna 1 op de 3.

In België wordt meer dan een derde (38%) van alle voertuigkilometers op de autosnelwegen afgelegd. Het risico op een ongeval is er kleiner dan op andere delen van het wegennet, maar de ernst van de ongevallen is wel hoger. We kunnen 31 doden per 1000 letselongevallen vaststellen; dat is 3 à 4 keer meer dan in een bebouwde kom (9 doden per 1000 letselongevallen).

In het kader van deze studie heeft Vias institute 151 dodelijke snelwegongevallen in de periode 2021-2022 onderzocht. Hierbij waren 483 personen betrokken.

54% van de ongevallen op de op- en afritten

Eén dodelijk ongeval op tien (10%) gebeurde **op de op –of afrit** en meer dan 4 dodelijke ongevallen op 10 (44%) vond plaats in de onmiddellijke omgeving (500 m) ervan. In totaal vindt dus meer dan 1 dodelijk ongeval op 2 (54%) plaats op of nabij een op- of afrit. Het risico op een ongeval is er dus hoger. 3% van de ongevallen vond plaats ter hoogte van een verkeerswisselaar.

Dodelijke ongevallen op een autosnelweg

Nabij oprit/afrit	40%
Nabij oprit/afrit naar tankstations, rustplaatsen	4%
Op oprit	1%
Op afrit	6%
Op verkeerswisselaar	3%
Totaal ongevallen nabij oprit/afrit	54%

1 ongeval op 3 in duisternis

Meer dan een vijfde van de dodelijke snelweg ongevallen (21%) vond plaats bij **duisternis**, waarbij de openbare verlichting actief was. Bij 1 ongeval op 6 (13%) in duisternis, was de openbare verlichting niet actief. Dus in totaal, vond 34% van de ongevallen plaats wanneer het donker was.

Het percentage dodelijke ongevallen tijdens de nacht (tussen 22u en 6u) is hoger op autosnelwegen (25%) dan op andere type wegen (19%).

1 weggebruiker op 10 is een voetganger

1 weggebruiker op 10 (10%) die om het leven kwam bij een ongeval op een autosnelweg was... een **voetganger**. Wanneer er zich een ongeval voordoet met een kwetsbare weggebruiker is het overlijdensrisico zeer groot: 29% van de voetgangers betrokken bij een ongeval overleed. In de wagen bedraagt de mortaliteitsgraad 1,4%.

In ons land is meer dan 1 op de 5 weggebruikers (22%), die betrokken zijn bij een dodelijk snelweg ongeval, afkomstig uit het buitenland. Dit percentage is veel hoger voor vrachtwagens: meer dan 1 op de 2 (57%) is ingeschreven in het buitenland.

Autosnelwegen meest dodelijk in Oost-Vlaanderen

Over de periode 2013-2022, vielen er gemiddeld 56 doden per 100 kilometer autosnelweg. De autosnelwegen in Oost-Vlaanderen (73 doden per 100 km), Vlaams-Brabant (67 doden per 100 km), Antwerpen (64 doden per 100 km) en Henegouwen (64 doden per 100 km) waren het meest dodelijk. De autosnelwegen in de provincie Luxemburg waren het veiligst (28 doden per 100 km).

Aantal doden per 100 kilometer snelweg en per provincie, 2013-2022

		Km snelweg	Ongevallen per 100 km	Doden per 100 km
Wallonië	Waals Brabant	67	1509	43
	Henegouwen	274	1149	64
	Luik	255	1335	46
	Luxemburg	157	448	28
	Namen	100	1085	43
	TOTAAL		852	1096
Vlaanderen	Vlaams Brabant	182	2788	67
	Antwerpen	214	2572	64
	Oost-Vlaanderen	186	2605	73
	West-Vlaanderen	183	1352	62
	Limburg	106	1380	39
	TOTAAL		872	2224
Brussel		18	3388	124
TOTAAL		1741	1684	56

Conclusie

Deze statistische analyse toont duidelijk de aanwezigheid van gevaarlijke locaties op de snelweg aan. Dit is het geval waar weggebruikers met elkaar interageren of plotseling van richting moeten veranderen, zoals op verkeerswisselaars of op- en afritten (vaak in bochten welke soms zeer scherp kunnen zijn). Hoewel er al strenge snelheidslimieten gelden bij afritten van snelwegen, blijft het belangrijk dat weggebruikers zich hieraan houden.

Ook andere maatregelen zouden de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Zo zou een volle witte lijn aangebracht kunnen worden tussen de 1^{ste} en 2^{de} rijstrook ter hoogte van een drukke op- of afrit om bestuurders te ontmoedigen om op het laatste moment af te slaan of van richting te veranderen. Weggebruikers verder stroomopwaarts bij knooppunten beter begeleiden kan ook helpen om te vermijden dat men op het laatste moment van richting dient te veranderen. Ten slotte zouden camera's, dewelke het overschrijden van een volle witte lijnen kunnen detecteren, gebruikt kunnen worden om bepaalde weggebruikers aan te moedigen om de regels beter te respecteren. De wet staat dit nu al toe.

Contactpersoon :

Kishan Vandael Schreurs, woordvoerder Vias institute: 0492/99.33.56