

Persconferentie 5 mei 2009

VOORSTELLING VAN HET BART-PROJECT
“DIEPTEONDERZOEK VAN VERKEERSONGEVALLEN”



Miran SCHEERS, Hoofd Afdeling Gedrag en Beleid, BIVV
ADJUNCT VAN DE AFGEVAARDIGD BEHEERDER

1. INLEIDING

Zoals wordt aangegeven in het themarapport over ongevallen met minstens 1 vrachtwagen, laat de huidige ongevallenregistratie onvoldoende toe om de juiste oorzaken van vrachtwagenongevallen te achterhalen. Dankzij het pilootproject dat we vandaag voorstellen, is het de bedoeling om een aanzet te geven zodat deze leemte ingevuld kan worden. Binnen het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van het BIVV werd het Belgian Accident Research Team (BART) opgestart dat de opdracht heeft om diepteonderzoek van verkeersongevallen te verrichten, op een multidisciplinaire basis.

Het hoofddoel van het BART-project is ***inzicht verwerven in de oorzaken van verkeersongevallen, om zo beleidsaanbevelingen te formuleren teneinde bepaalde ongevallen te vermijden.***

In het kader van een pilootproject dat ondersteund wordt door Vlaams Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt, worden ongevallen bestudeerd waarbij ten minste één vrachtwagen of ten minste één autocar betrokken is, en die zich voordeden op autosnelwegen en gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Daarbij wordt zowel aandacht besteed aan het gedrag van de vrachtwagenbestuurders en de andere weggebruikers die betrokken zijn in het ongeval, als aan de weginfrastructuur en voertuigtechnische aspecten.

De doelstellingen van het pilootproject zijn de volgende:

- inzicht verwerven in de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens en autocars op autosnelwegen en gewestwegen;
- beleidsaanbevelingen formuleren in verband met de preventie van bepaalde types van ongevallen met vrachtwagens;
- de registratie van ongevallen verbeteren;
- een draaiboek voor diepteonderzoek ontwikkelen waarin de methodologie en de werkwijze van het onderzoeksteam op punt wordt gesteld;

- een databank ontwikkelen voor diepteanalyse van ongevallen.

Gelet op het feit dat het om een nieuwe onderzoeksmethode gaat en dat er in België nog geen wettelijk kader bestaat dat toelaat om op een totaal onafhankelijke wijze diepteonderzoek op de plaats van het ongeval uit te voeren, werd beslist om in eerste instantie enkel afgesloten gerechtelijke dossiers te analyseren. In totaal zal het Belgian Accident Research Team in het kader van het pilootproject tijdens het eerste jaar ongeveer 200 dossiers bestuderen.

De gerechtelijke dossiers moeten aan een aantal voorwaarden voldoen om in aanmerking te komen voor analyse. Het moet gaan om verkeersongevallen:

- waarbij ten minste één vrachtwagen of autocar betrokken was;
- waarbij maximum drie andere voertuigen betrokken waren;
- waarin doden of gewonden gevallen zijn;
- die zich voordeden op autosnelwegen en gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen;
- die plaatsvonden tussen 1 januari 2000 en 31 december 2006¹;
- waarbij een gerechtelijk (voertuig)deskundige gevorderd werd;
- en waarin een eindbeslissing genomen werd (vonnis).

In totaal 600 ongevallen komen op basis van deze voorwaarden in aanmerking. Het gaat om 10% van het totaal aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen of autocar die in Oost- en West-Vlaanderen tussen 01/01/2000 en 31/12/2006 op de autosnelwegen en de gewestwegen geregistreerd werden.

Om inzage van gerechtelijke dossiers door het BART-team mogelijk te maken, werd in 2008 een protocol afgesloten met de procureurs des Konings van de gerechtelijke arrondissementen Dendermonde, Gent, Oudenaarde, Brugge, Kortrijk, Ieper en Veurne. Ook de advocaat-generaal van het Hof van Beroep te Gent ondersteunt het initiatief. In het protocol werd vastgelegd dat de betrokken teamleden de toestemming hebben om de gerechtelijke dossiers in te zien en de gegevens afkomstig van deze dossiers (geanonimiseerd) op te nemen in een databank die door het BIVV beheerd wordt.

De Commissaris-generaal van de Federale Politie ondertekende eveneens dit protocol, enerzijds omdat de ongevallengegevens op basis van de processen-verbaal van de dienst Beleidsgegevens van de Federale Politie de basis vormden voor een eerste selectie van ongevallen, waarna de volledige dossiers in de politieparketten onderzocht kunnen worden. Het onderzoeksteam heeft tevens een bureau ter beschikking in het complex Groendreef van de Federale Politie (Dirco).

¹ De meest recente dossiers, namelijk die van 2006, zullen eerst geanalyseerd worden.

De basis van het BART-project is een verkennende studie over de wijze waarop diepteonderzoek van verkeersongevallen in het buitenland gebeurt. Het gaat daarbij steeds om onderzoeksteams die ter plaatse worden gestuurd:

- In Nederland hield TNO zich tot 2007 bezig met het uitvoeren van diepteonderzoek. Op dit moment is de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) bezig met de voorbereiding van on-the-spot diepteonderzoek van verkeersongevallen;
- in Frankrijk wordt diepteonderzoek uitgevoerd door twee instellingen, namelijk het Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques (CEESAR) en het Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS);
- in Duitsland is er de German In-Depth Accident Study (GIDAS);
- in Italië houden het Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade (DITS) van de Universiteit van Rome en het Centro Interdipartimentale di Studi e Ricerche sulla Sicurezza Stradale (CIRSS) zich bezig met diepteonderzoek;
- in het Verenigd Koninkrijk heeft het Vehicle Safety Research Centre (VSRC) heel wat expertise uitgebouwd op het vlak van diepteonderzoek van verkeersongevallen. Ook het Transport Research Laboratory speelt hier een belangrijke rol;
- ook in de Scandinavische landen werd reeds diepteonderzoek van verkeersongevallen uitgevoerd: in Zweden door Chalmers University of Technology en in Finland door het Finish Motor Insurers' Centre (VALT).

2. DIEPTEONDERZOEK VAN ONGEVALLLEN

In het kader van het diepteonderzoek worden de gebeurtenissen onderzocht die vooraf gaan aan het ongeval. Hierbij wordt gezocht naar alle elementen die aanleiding hebben gegeven of een invloed kunnen hebben gehad op het tot stand komen van het ongeval.

Het BART-project is vrij uniek, aangezien in een eerste fase enkel gekeken wordt naar ongevallen met vrachtwagens. Slechts twee andere studies handelden specifiek over vrachtwagenongevallen, namelijk de Amerikaanse Large Truck Crash Causation Study (LTCCS) van de Federal Motor Carrier Safety Administration en de European Truck Accident Causation (ETAC) studie, uitgevoerd door de International Road Transport Union in samenwerking met de Europese Commissie.

Dankzij de steun van de Vlaamse Overheid heeft het BIVV twee medewerkers voor één jaar kunnen aanwerven die instaan voor de gegevensverzameling in het kader van dit pilootproject. Een eerste startte begin januari, begin april trad de tweede persoon in dienst. Beiden werken nauw samen met de 4 personeelsleden van het BIVV die aan dit project meewerken en het project mee sturen en ondersteunen, onder meer op basis van de expertise die werd opgedaan binnen het Europese SafetyNet project. Het BIVV voerde in het kader van dit project een analyse uit van de "in-depth"-data over verkeersongevallen.

2.1 LITERATUURSTUDIE

Vanaf januari 2009 werd gestart met het uitvoeren van een literatuurstudie over vrachtwagenongevallen. Hierin werden een aantal zaken nader onderzocht.

Een aantal ongevalsoorzaken van vrachtwagenongevallen die terug te vinden zijn in de literatuur, zijn van toepassing op alle soorten weggebruikers: snelheid, leeftijd, vermoeidheid, enzovoort. Voor vrachtwagenongevallen kunnen echter ook een aantal specifieke oorzaken aangeduid worden. Zo speelt aandachtsverlies volgens de bestaande literatuur een belangrijke rol bij het tot stand komen van dergelijke ongevallen. Vrachtwagenbestuurders zijn immers lange tijd onderweg, waardoor het risico op concentratieverlies verhoogt. Ook vermoeid rijden, en daarmee samenhangend het niet respecteren van de rij- en rusttijden, is een belangrijk aandachtspunt. Andere factoren, zoals jeugdige leeftijd en alcoholgebruik, zouden dan weer een minder belangrijke rol spelen bij vrachtwagenongevallen. Een laatste opvallende bevinding is het feit een groot aantal vrachtwagenongevallen toegeschreven wordt aan het (rij)gedrag van andere weggebruikers.

De belangrijkste conclusie van deze literatuurstudie is echter dat er nog maar weinig informatie voorhanden is over de oorzaken van vrachtwagenongevallen, en dat uit de bestaande literatuur geen eenduidige conclusies getrokken kunnen worden met betrekking tot deze oorzaken.

Tijdens het uitvoeren van de literatuurstudie werd eveneens gekeken naar de methodologische keuzes die gemaakt kunnen worden in het kader van diepteonderzoek van verkeersongevallen. Hiervoor werd een beroep gedaan op de literatuur die beschikbaar werd gesteld door verschillende internationale onderzoeksinstituten die zich bezighouden met dit soort diepteonderzoek.

2.2 DATABANK EN GEGEVENSVERZAMELING

Een volgende belangrijke stap in het verwezenlijken van de doelstellingen was de keuze voor een databank waarin de verzamelde gegevens opgeslagen kunnen worden, met daaraan gekoppeld een methode om de gegevens te analyseren. Er werd besloten om een bestaande databank als uitgangspunt te gebruiken.

Na het doornemen van de literatuur rond verschillende bestaande dataverzamelingssystemen werd gekozen voor de databank die gebruikt wordt in het Europese SafetyNet project. Na overleg werd besloten dat het Departement Hydraulica, Transport en Weginfrastructuur (DITS)² van de Universiteit van Rome de SafetyNet databank ter beschikking zou stellen aan het BIVV.

Deze databank is opgebouwd uit twee belangrijke onderdelen. Ten eerste worden een aantal algemene gegevens verzameld over de verkeersongevallen die aan de selectievoorwaarden voldoen.

² Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade

Er zijn vier 'niveaus' waarover gegevens verzameld worden. Ten eerste zijn er gegevens op 'accident level', waar gevraagd wordt naar informatie over tijdstip, dag van de week, het aantal betrokken voertuigen met opsplitsing naar voertuigcategorie, enzovoort. Op 'vehicle level' vinden we variabelen terug met betrekking tot de verschillende voertuigen betrokken in het ongeval. Op 'roadway level' gaat het om gegevens van de weg(en) waar het ongeval zich voordeed en op 'road user level' tenslotte worden data ingevoerd over de weggebruikers die betrokken waren in het ongeval. Er wordt dus aandacht besteed aan zowel menselijke factoren als aan weggerelateerde en voertuigerelateerde factoren.

Het tweede onderdeel is het SafetyNet 'Accident Causation System', ook wel SNACS³ genoemd. Dit systeem laat toe de verschillende oorzaken van een ongeval in kaart te brengen. Ook hier komen zowel gedragsfactoren als weggerelateerde en voertuigerelateerde factoren aan bod. Voor elk voertuig wordt nagegaan welke factoren aanleiding hebben gegeven tot het gebeuren. Hierbij wordt van het ongeval zelf vertrokken, om zo terug te gaan in de tijd. Op die manier worden 'causal chains', of causale kettingen, van verschillende oorzakelijke factoren opgemaakt.

Na een theoretische evaluatie van de databank werd besloten een aantal gerechtelijke dossiers te analyseren, om zo na te gaan in welke mate gegevens afkomstig uit gerechtelijke dossiers over vrachtwagenongevallen en ongevallen met autocars geschikt zijn om in de databank te worden ingevoerd. Er werden een 20-tal dossiers bij het parket van Dendermonde geselecteerd om de adequaatheid van de databank te evalueren. Een aantal dossiers werd door twee teamleden apart geanalyseerd en ingevoerd, om na te gaan in welke mate twee onafhankelijke onderzoekers tot dezelfde resultaten komen⁴.

Eén van de belangrijkste bevindingen met betrekking tot het eerste onderdeel van de databank was dat er onvoldoende gegevens verzameld worden over vrachtwagens. De SafetyNet databank werd immers gemaakt voor diepteonderzoek naar ongevallen met alle mogelijke voertuigcategorieën. Ook over ongevalsoorzaken die specifiek van toepassing zijn bij vrachtwagenongevallen en ongevallen met autocars, zoals het respecteren van rij- en rusttijden, was niets terug te vinden in de databank. Daarom zijn de onderzoekers momenteel bezig een bijkomende databank te ontwikkelen.

2.3 OMGEVINGSFACTOREN

Het analyseren van vrachtwagenongevallen impliceert uiteraard ook dat het onderzoeksteam zich informeert over de regelgeving m.b.t. het goederen- en personenvervoer, en zich een beeld tracht te vormen over de omstandigheden waarin vrachtwagenchauffeurs werken. Daarnaast worden ook contacten gelegd met politiemensen en interventiediensten die ter plaatse gaan bij ongevallen, alsook met gerechtelijke experts en met de wegbeheerders, zodat het onderzoeksteam zich bij het

³ SafetyNet Accident Causation System

⁴ Dit wordt de interbeoordelaarsbetrouwbaarheid genoemd

analyseren van de gegevens rekenschap kan geven van alle omgevingsfactoren die van belang zijn om de resultaten te kaderen.

3. PLANNING

Zodra de databank vervolledigd is, zullen alle onderzoeksgegevens worden ingebracht waarna de ongevallenanalyse van start kan gaan. De eerste resultaten zullen in het najaar gekend zijn, waarna in overleg met de betrokkenen naar passende maatregelen kan worden gezocht om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden.

Na afloop van het pilootproject en van zodra de methodologie dit toelaat, zal het diepteonderzoek worden uitgebreid naar andere voertuigcategorieën.