

## **PERSCONFERENTIE VAN 5 MEI 2009**

# **Statistische analyse van vrachtwagenongevallen in België**

**Conclusies van het themarapport van het  
Observatorium voor de Verkeersveiligheid**



**Etienne SCHOUPPE**

**Staatssecretaris voor Mobiliteit**

**Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid**

## **Inleiding**

Ongevallen met vrachtwagens krijgen veel aandacht in de media. Omwille van de grote massa van vrachtwagens zijn de gevolgen van ongevallen met dit type voertuigen dan ook vaak zeer ernstig, zowel met betrekking tot de tol van dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers, als met betrekking tot de hinder voor het wegverkeer nadat een ongeval heeft plaatsgevonden.

Een van de doelstellingen van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid is het uitvoeren van gedetailleerde statistische analyses van bepaalde types van ongevallen. Omwille van de grote impact van ongevallen met vrachtwagens werd het tweede themarapport van het Observatorium hieraan gewijd. Daarbij werd vanzelfsprekend niet alleen gekeken naar de slachtoffers en doden bij de vrachtwagenbestuurders zelf, maar naar alle doden en gewonden die vielen in verkeersongevallen waarbij minstens één vrachtwagen betrokken was. Verder werd een onderscheid gemaakt tussen het risico voor de inzittenden van de vrachtwagen en dat voor de andere weggebruikers die bij het ongeval betrokken raken. Bij 90 procent van de vrachtwagenongevallen viel het dodelijke slachtoffer niet bij de inzittenden van de vrachtwagen, maar bij de andere betrokkenen. Vrachtwagens bieden met andere woorden een goede bescherming voor hun inzittenden maar zijn gevaarlijk voor andere weggebruikers.

## **Minder, maar ernstiger ongevallen**

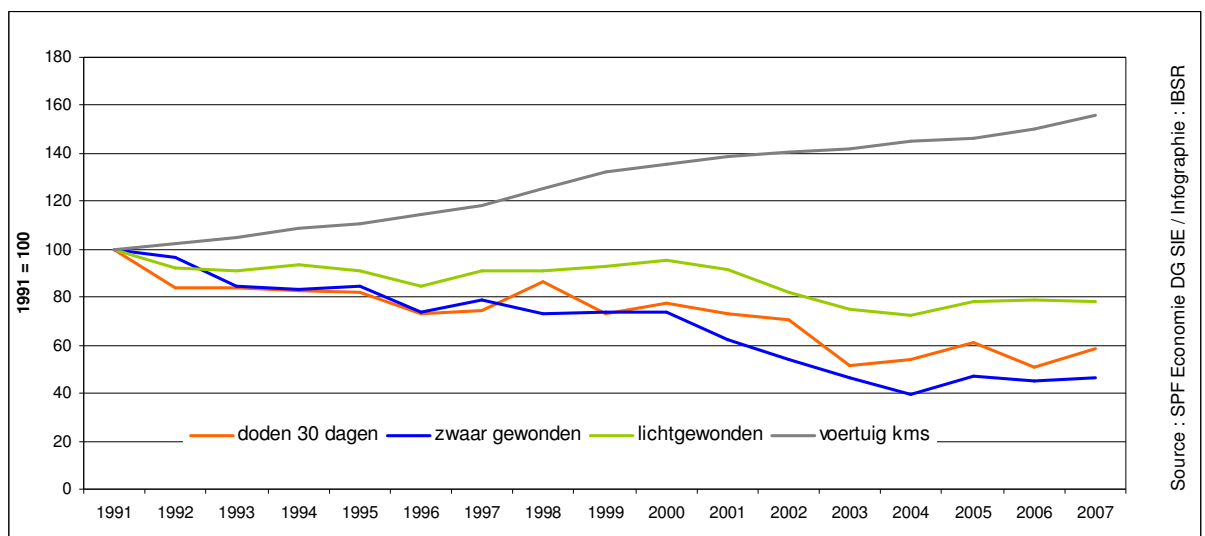
In België vielen in 2007 154 doden in ongevallen met vrachtwagens, hetzij 14,5% van het totaal aantal verkeersdoden (1067). Nochtans waren vrachtwagens slechts betrokken in 5% van alle letselongevallen, terwijl ze 9% van alle afgelegde voertuigkilometers voor hun rekening namen. Daar tegenover staat dat van alle voertuigen die in dodelijke ongevallen betrokken waren, maar liefst 12% een vrachtwagen was. Dit toont aan dat vrachtwagens een disproportioneel hoge dodentol eisen in vergelijking met de door hen afgelegde voertuigkilometers. Dit reflecteert zich ook in de ernst van de ongevallen: waar we in België in 2007 25 doden telden per 1000 letselongevallen, liep de dodentol van vrachtwagenongevallen op tot 60 doden per 1000 letselongevallen. Precies daarom vereist de problematiek van de vrachtwagenongevallen een verder doorgedreven analyse.

Een eerste belangrijke vaststelling is dus dat het absolute aantal letselongevallen met vrachtwagens *lager* ligt dan op basis van het aantal door vrachtwagens afgelegde kilometers kan verwacht worden. Het aantal ongevallen per miljard afgelegde kilometers is voor vrachtwagens maar half zo hoog als dat voor alle voertuigen samen. Bij vrachtwagenongevallen vallen echter meer dan dubbel zo vaak dodelijke slachtoffers als bij andere ongevallen. De problematiek van de vrachtwagenongevallen ligt met andere woorden niet in de frequentie waarmee ze voorkomen, maar wel in de ernst van de gevolgen wanneer dergelijk ongeval zich voordoet. Dit is een logisch gevolg van de zeer grote massa van vrachtwagens in vergelijking met andere voertuigen.

### Positieve evolutie in de laatste decennia

De verontrustende beelden van spectaculaire ongevallen met vrachtwagens in de media, en de hinder die het verkeer er vaak van ondervindt geven vaak de subjectieve indruk dat de problematiek van de ongevallen met vrachtwagens alsmat ernstiger wordt. Een analyse van de evolutie van de slachtoffers in ongevallen met vrachtwagens geeft echter een ander beeld. Ondanks het steeds toenemende aantal voertuigkilometers dat door vrachtwagens wordt afgelegd, is het aantal dodelijke slachtoffers met 40% verminderd ten opzichte van 1991, en het aantal zwaargewonden met 50%. Onderstaande figuur toont aan dat de evolutie in de periode 1991 tot 2007 vrij gestaag verliep, maar dat er sinds pakweg 2003 een stagnering lijkt op te treden.

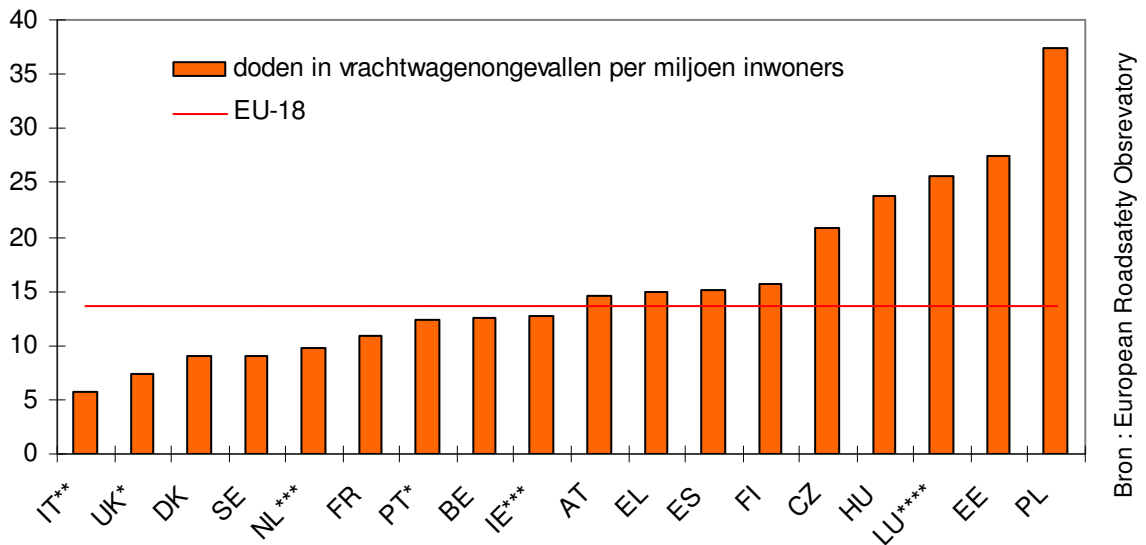
**Figuur 1 - Evolutie van de slachtoffers in ongevallen met vrachtwagens**



### België op Europees gemiddelde, maar meer vrachtwagenongevallen op autosnelwegen

Het aantal doden per miljoen inwoners in vrachtwagenongevallen ligt in België op het niveau van het Europese gemiddelde (Figuur 2).

Figuur 2 - Doden in vrachtwagenongevallen per miljoen inwoners<sup>1</sup> in 18 Europese landen in 2006



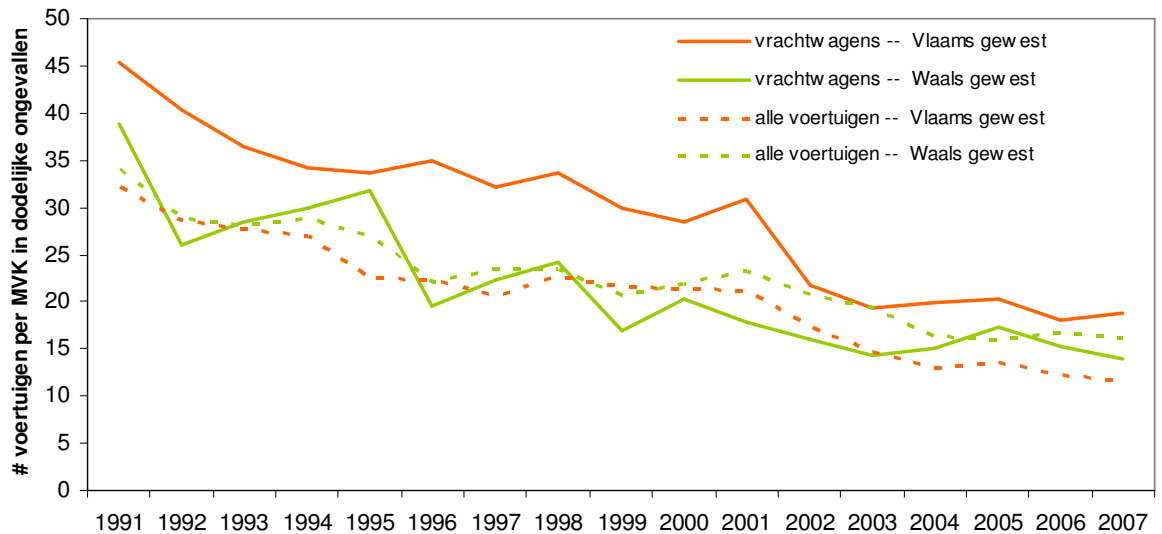
Ondanks het feit dat ons land het in een Europese context niet slecht doet, ligt het dodental wel nog steeds beduidend hoger dan in bijvoorbeeld Nederland en Frankrijk, wat aantoont dat er zeker ruimte voor verbetering is. Specifiek aan de Belgische situatie is evenwel dat maar liefst 35% van alle dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen worden geteld op autosnelwegen, terwijl dit gemiddeld genomen in Europa maar 11% is. Dit blijkt te wijten aan het feit dat een verhoudingsgewijs groot deel van het Belgische wegennet uit autosnelwegen bestaat én aan het feit dat vrachtwagens een zeer groot deel van de gereden kilometers afleggen op die autosnelwegen (bijna 65% van het totale aantal gereden kilometers). Het gevolg hiervan is dat 30% van alle verkeersdoden op autosnelwegen te wijten zijn aan vrachtwagenongevallen. Desondanks ligt het aantal doden in vrachtwagenongevallen op de Belgische snelwegen slechts iets hoger dan we kunnen verwachten op basis van het door hen aantal afgelegde kilometers. Dodelijke vrachtwagenongevallen buiten de autosnelwegen zijn zowel qua risico per afgelegde kilometer als qua absolute aantallen veel problematischer dan deze op autosnelwegen (105 van de 154 dodelijke vrachtwagenongevallen in 2007 vonden buiten de autosnelwegen plaats.)

### Trends in Vlaanderen en Wallonië

Het dodelijke risico, uitgedrukt door het aantal vrachtwagens betrokken in dodelijke ongevallen per miljard vrachtwagenkilometers, ligt in Vlaanderen ongeveer 20 tot 30 procent hoger dan in Wallonië. De laatste vijf jaar zijn de verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië echter veel kleiner geworden. In Vlaanderen ligt het risico voor vrachtwagens beduidend hoger dan het gemiddelde voor alle voertuigen, terwijl in Wallonië geen beduidend verschil wordt vastgesteld op dit vlak (Figuur 3).

<sup>1</sup> Normaal gesproken gebruiken we het geschatte aantal voertuigkilometers om verschillende aantallen doden of ongevallen met mekaar in verhouding te zetten. Over verschillende landen heen is dit echter problematisch omdat de schattingsmethodes tussen landen sterk verschillen en de resultaten niet altijd vergelijkbaar zijn. Daarom wordt op Europees niveau het aantal inwoners van een land gebruikt om het risico te berekenen.

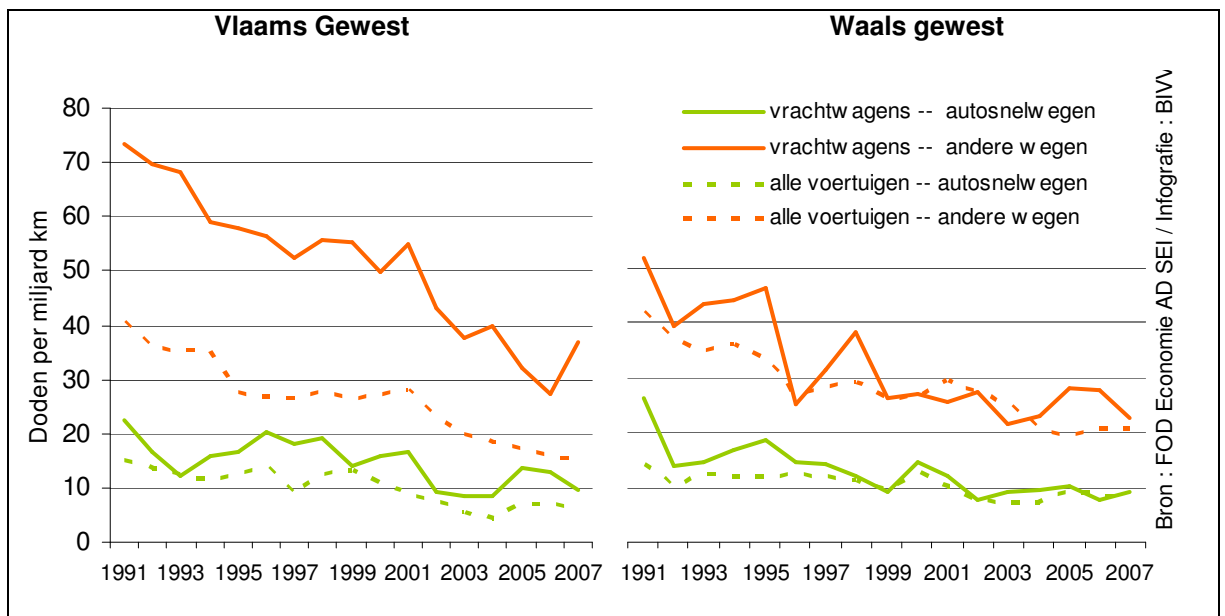
**Figuur 3 - Dodelijk risico voor vrachtwagens en alle voertuigen in Vlaanderen en Wallonië.**



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Het verschil tussen de gewesten doet zich voornamelijk voor buiten de autosnelwegen. Het aantal doden per miljard voertuigkilometers op de autosnelweg voor vrachtwagens in Vlaanderen is nagenoeg gelijk aan dat in Wallonië, terwijl dit aantal buiten de autosnelwegen in Vlaanderen beduidend hoger ligt dan in Wallonië (Figuur 4). Ook op dit vlak lijken de verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië de laatste jaren echter te vervagen. In absolute termen blijft het wel zo dat er in Vlaanderen veel meer doden in vrachtwagenongevallen te betreuren vallen dan in Wallonië (in 2007 vielen 104 van de 154 doden in vrachtwagenongevallen in Vlaanderen).

**Figuur 4 - Aantal voertuigdoden per miljard voertuigkilometers per het wegtype en het gewest**



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

### **De mythe van de buitenlandse vrachtwagenbestuurders**

Buitenlandse vrachtwagens leggen in België ongeveer 40% van het totale aantal vrachtwagenkilometers af (cijfers van 2007). In verhouding daarmee zijn deze vrachtwagens in relatief weinig letselongevallen (ongeveer 23% in 2007) en dodelijke ongevallen (ongeveer 22% in 2007) betrokken. Dit zou kunnen verklaard worden door het feit dat buitenlandse vrachtwagens relatief meer dan Belgische vrachtwagens op autosnelwegen rijden, waar het ongevalsrisico in ieder geval kleiner is. Dit neemt niet weg dat men er bij het plannen van campagnes naar vrachtwagenbestuurders best rekening mee houdt dat bijna de helft van de vrachtwagenbestuurders op de autosnelwegen (42% in Vlaanderen en 49% in Wallonië) uit het buitenland komen<sup>2</sup>.

### **Kenmerken van ongevallen met vrachtwagens**

Ongevallen waarbij maar één voertuig betrokken is (meestal zijn dit botsingen tegen een hindernis), komen bij vrachtwagens veel minder voor dan bij andere voertuigen. Bij alle dodelijke ongevallen samen maken ongevallen zonder tegenpartij meer dan 40% uit van het totaal en komen ze zowel op als buiten de autosnelwegen voor. Bij vrachtwagens komen dergelijke ongevallen enkel op de autosnelwegen voor en maken ze slechts 13% uit van het totale aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens.

Vrachtwagens komen vrij vaak in conflict met zwakke weggebruikers, en de gevolgen van deze confrontaties zijn vaak ernstig. 40 van de 154 doden die in 2007 in vrachtwagenongevallen vielen, waren voetgangers en (brom)fietsers. 17% van de dodelijke slachtoffers bij vrachtwagenongevallen waren fietsers, terwijl dit bij alle ongevallen samen maar 9% is. Dodehoekongevallen met fietsers komen meer dan dubbel zo vaak voor bij vrachtwagens dan bij personenauto's. Bovendien kent dit type ongeval ook vaker een dodelijke afloop wanneer er een vrachtwagen bij betrokken is. In 35 van de 37 dodelijke dodehoekongevallen met fietsers die de laatste vijf jaren gebeurden (2003-2007), kwam de fietser onder een vrachtwagen terecht.

Ongeveer 10% van de vrachtwagens die betrokken zijn bij ongevallen stond stil op het moment van het ongeval. In verhouding komt dit type ongeval vaker voor bij vrachtwagens dan bij andere voertuigen. In maar liefst 6,5% van de gevallen bleek het om vrachtwagens te gaan die langs de kant van de weg geparkeerd stonden, al dan niet omwille van pech.

De meeste vrachtwagenongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom. Het aandeel ongevallen binnen de bebouwde kom is bij vrachtwagens een kwart kleiner dan bij andere voertuigen. Vrachtwagenongevallen op plaatsen met specifieke kenmerken, zoals bruggen, wegenwerken of tunnels zijn zeldzaam (tussen de 2 en 4% van het totale aantal vrachtwagenongevallen) maar komen bij vrachtwagens toch vaker voor in vergelijking met alle ongevallen samen. De in de ongevallenformulieren genoemde ongevalsfactoren wijzen erop dat vrachtwagenchauffeurs bij ongevallen vaker onvoldoende afstand hadden gehouden dan andere chauffeurs. Verder reden de

---

<sup>2</sup> Schatting gebaseerd op het percentage buitenlandse vrachtwagens betrokken in letselongevallen.

vrachtwagenbestuurders vaker op een file in. De registratie van de ongevalsfactoren moet echter met grote omzichtigheid geïnterpreteerd worden, omdat in 9 op 10 ongevallen helemaal geen oorzaak vermeld wordt. Verder vinden we bij vrachtwagenbestuurders geen bijzonder hoog risico voor jonge bestuurders, dat zo kenmerkend is voor de bestuurders van personenwagens en motorfietsen. Vrachtwagenbestuurders worden in geval van een letselongeval vaker getest op rijden onder invloed van alcohol (ongeveer 60% werd getest in 2007) maar blijken slechts zelden onder invloed (2% van de geteste bestuurders bleek positief, bij autobestuurders ligt dit rond de 15%).

### **Aandachtspunten**

Internationaal onderzoek toont aan dat weggebruikers met een groot massaverschil best fysiek van elkaar gescheiden worden<sup>3</sup>. De meest efficiënte manier om vrachtwagenongevallen te vermijden is dan ook een groter deel van het goederenverkeer met de trein en met de binnenscheepvaart te laten verlopen of, volgens Wegman en Aarts (2006), gescheiden wegen en/of gebruikstijden voor het zware goederenverkeer te reserveren.

Verder moeten we onze aandacht vestigen op die punten waar vrachtwagenongevallen verschillen van andere ongevallen om zo de mogelijke domeinen te achterhalen waar we specifiek winst kunnen boeken. Zo maakten de analyses van het Observatorium duidelijk dat de vrachtwagenongevallen een disproportioneel groot deel stilstaande vrachtwagens omvatte. Dit geldt vooral bij duisternis, wat suggereert dat de parkeeromstandigheden en verlichting van deze voertuigen voor verbetering vatbaar zijn. In 2007 waren er zeven doden en 43 zwaargewonden te beklagen in ongevallen met een stilstaande vrachtwagen. Het verdient daarom aanbeveling om dit type ongeval nader te onderzoeken om na te gaan of de regels met betrekking tot de verlichting van geparkeerde vrachtwagens moeten aangepast worden.

Dodehoekongevallen met fietsers vormen een genoegzaam bekend probleem. In 2007 vielen er acht doden en 12 zwaargewonden in dit ongevalstype. Maatregelen om de aandacht van deze twee types weggebruikers voor elkaar te verhogen, zijn dan ook wenselijk. Daarnaast kunnen we ons de vraag stellen of de verplichte dodehoekspiegels correct worden afgesteld en gebruikt.

Wat verkeersgedrag als oorzaak van ongevallen betreft, wordt voor vrachtwagens verhoudingsgewijs vaker gerapporteerd dat ze onvoldoende afstand hielden. In zulke ongevallen vielen in 2007 7 doden (waarvan 5 op autosnelwegen) en 57 zwaargewonden (waarvan 47 op autosnelwegen). Meer controles op het naleven van de veiligheidsafstand en eventueel sensibilisatiecampagnes lijken hier aangewezen. Gezien het absolute aantal ongevallen waarbij onvoldoende afstand gehouden werd groter is voor personenwagens dan voor vrachtwagens, lijkt het echter aanbevolen om dergelijke campagnes zowel te richten op professionele als op niet-professionele bestuurders.

---

<sup>3</sup> Wegman & Aarts 2006

**Aanbevelingen voor verder onderzoek**

Vele vragen die in de context van vrachtwagenongevallen in België belangrijk zijn, blijven op dit moment onbeantwoord. Op basis van de ongevalsstatistieken kunnen we niet uitmaken wie verantwoordelijk was voor het ongeval (de vrachtwagenchauffeur of de andere weggebruiker(s)). Evenmin kunnen we op basis daarvan uitmaken of bepaalde types van rijgedrag – zoals overdreven snelheid, onvoldoende afstand houden, of inhalen (van de tegenpartij) - een probleem vormen. Ook over de rol van ongevalsfactoren als ervaring, vermoeidheid, afleiding, stress of ziekte kunnen op basis van de ongevalsstatistieken weinig conclusies worden getrokken. Hetzelfde geldt voor de rol van infrastructuurproblemen, zoals wegbreedte, helling van de bochten of wegenwerken die voor vrachtwagens bijzonder gevaarlijk zijn. Om deze vragen te beantwoorden, is het nodig om vrachtwagenongevallen in detail te bestuderen. Dit zal gebeuren in het kader van het BART-project (Belgian Accident Research Team), waar in eerste instantie gerechtelijke dossiers van vrachtwagenongevallen geanalyseerd zullen worden.