

Rapport

Verkeersongevallen met dodelijke afloop

provincie Antwerpen 2024



Gouverneur
Provincie
Antwerpen



Provincie
Antwerpen



Politie



openbaar
ministerie

Inhoud

Voorwoord	3
Context	4
Doelstellingen	5
Partners	6
Werkproces	7
Wat? Jaarcijfers 2024 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



Op 1 januari 2024 eiste het verkeer in de provincie Antwerpen twee dodelijke slachtoffers. Bij het oversteken van een gewestweg werd een fietser doodgereden. Amper vier uur later verloor een voetganger het leven door een aanrijding. Op het ogenblik waarop zovelen de start van een nieuw jaar uitbundig vierden, moesten vrienden en familie afscheid nemen van 2 jongemannen van nog geen dertig jaar oud.

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 blijft duidelijk: elk slachtoffer op onze wegen is een slachtoffer te veel. ZERO slachtoffers in en door het verkeer is een noodzakelijke doelstelling die tot actie dwingt om het verkeer voor elke weggebruiker altijd en overal veilig te maken. Duidelijk en ambitieus, en minder naïef dan velen 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 2023 70 en in 2024 nog steeds 62. Het doel van ZERO verkeersslachtoffers vergt dus extra inspanning. Daarom ging ik eind 2022 in op de vraag om mee te werken aan een betere registratie en analyse van verkeersongevallen met dodelijke afloop, als basis voor bijkomende actie.

In dit tweede jaarrapport vindt u een overzicht van de resultaten van 2024. Samen met het openbaar ministerie, de politie, de provinciale dienst Mobiliteit en de wegbeheerders werden de geregistreerde verkeersongevallen met dodelijke afloop nauwgezet geanalyseerd.

Ik dank iedereen die eraan meewerkte meest hartelijk, in het bijzonder mijn verbindingssambtenaar Luc Smeyers die het project opnieuw in goede banen leidde.

Het rapport biedt waardevolle inzichten in de context en de omstandigheden van de verkeersongevallen met dodelijke afloop. Het leert ons dat overdreven snelheid, niet-nageleefde voorrangsregels en onvoorzichtigheid vaak aan de basis liggen. ZERO-slachtoffers veronderstelt in de eerste plaats dat we ons verkeersgedrag aanpassen. In welke zin? Door trager te rijden, proactief vooruit te kijken en maximaal rekening te houden met andere weggebruikers. Ook rijden onder invloed van alcohol of drugs, smartphone-gebruik tijdens het rijden en afleiding, vallen nooit te rijmen met de ambitie van geen slachtoffers in en door het verkeer.

Wanneer u het rapport en de cijfers leest, weet dan dat het over mensen gaat. Achter de kille cijfers gaan mensen schuil, evenals het verdriet van zeer velen die dierbaren verloren.

Blijvend investeren in en samen werk maken van verkeersveiligheid is dan ook een opdracht van en voor iedereen. Zodat ook in de toekomst iedereen zich kan verplaatsen zoals het hoort: zorgeloos én veilig en dat het hele jaar door.

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 23¹ lokale politiekorpsen die onze provincie rijk is en de federale wegpolie (WPR).

De federale wegpolie 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 DRI²). 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 Vanaf 1 januari 2025 maakt de politiezone Zwijndrecht niet langer deel uit van onze provincie. Dit lokaal politiekorps ging op in de nieuwe PZ Schelde-Waas (Oost-Vlaanderen).

2 Directie van de politionele 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 afloop³ 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 verlengd met 1 jaar.

Projectcoördinator

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

³ Afgekort VO/D

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 CICANT⁴.

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.

⁴ Het Communicatie- en Informatiecentrum Antwerpen (afgekort tot CICANT) waar noodoproepen via het alarm-nummer 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 in 2024 nog niet toegepast door de werkdruk. Wij willen dit zo mogelijk uitbreiden in 2025.

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 (deels in voege).

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

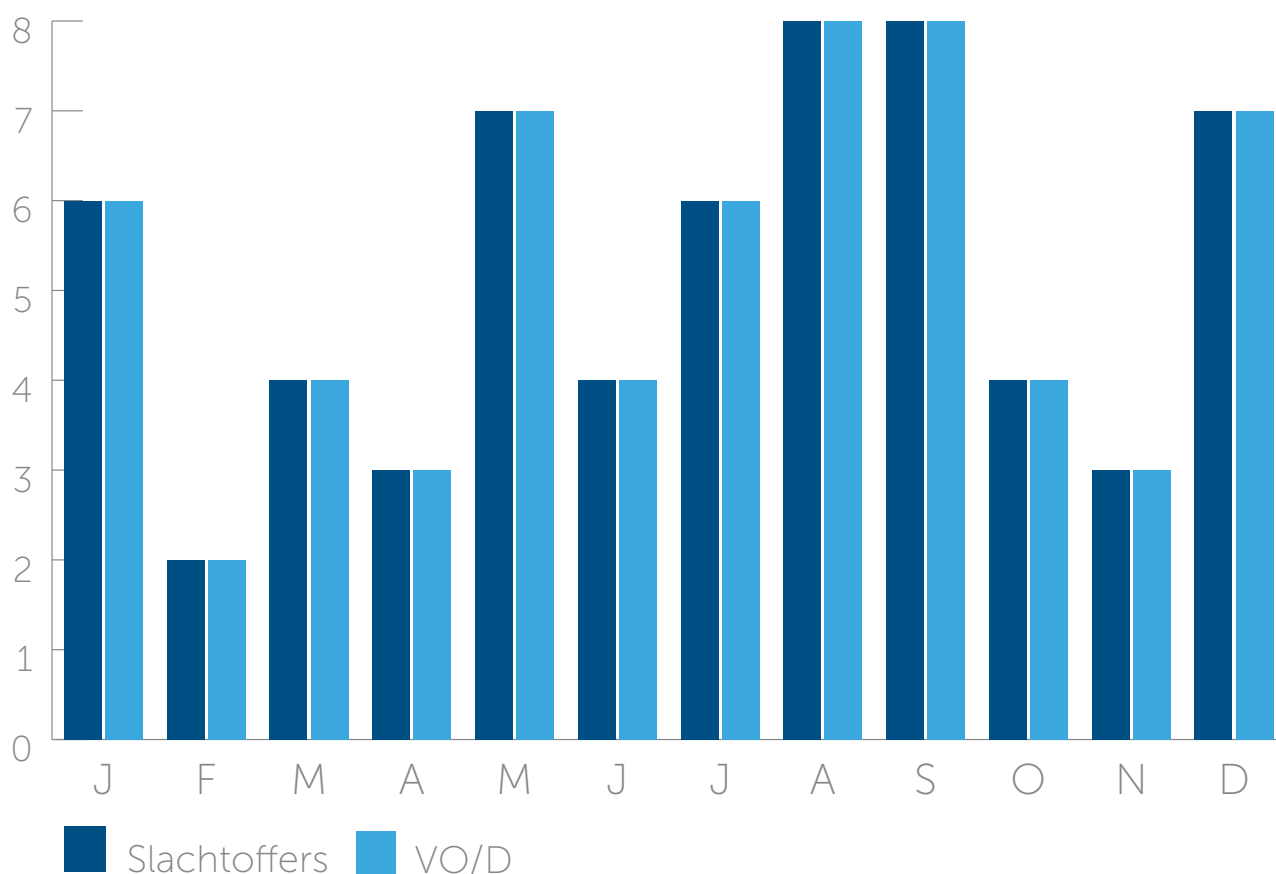
Wat?

Jaarcijfers 2024 aantal geregistreerde ongevallen en verkeersdoden

Maand	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	6	2	4	3	7	4	6	8	8	4	3	7	62
# Slachtoffers	6	2	4	3	7	4	6	8	8	4	3	7	62

Legende: gecumuleerde tabel jaarcijfers 2024 - aantal in project geregistreerde en geanalyseerde verkeersongevallen met: doden 30 dagen (37 doden ter plaatse en 25 dodelijk gewonden). Deze laatste overleden binnen de 30 dagen na het ongeval, ten gevolge van het ongeval) en aantal verkeersdoden per maand.

DRI registreerde volgens het jongste jaaroverzicht afgesloten op 13.11.2024 in onze provincie 43 ongevallen met doden met 43 doden 30 dagen.



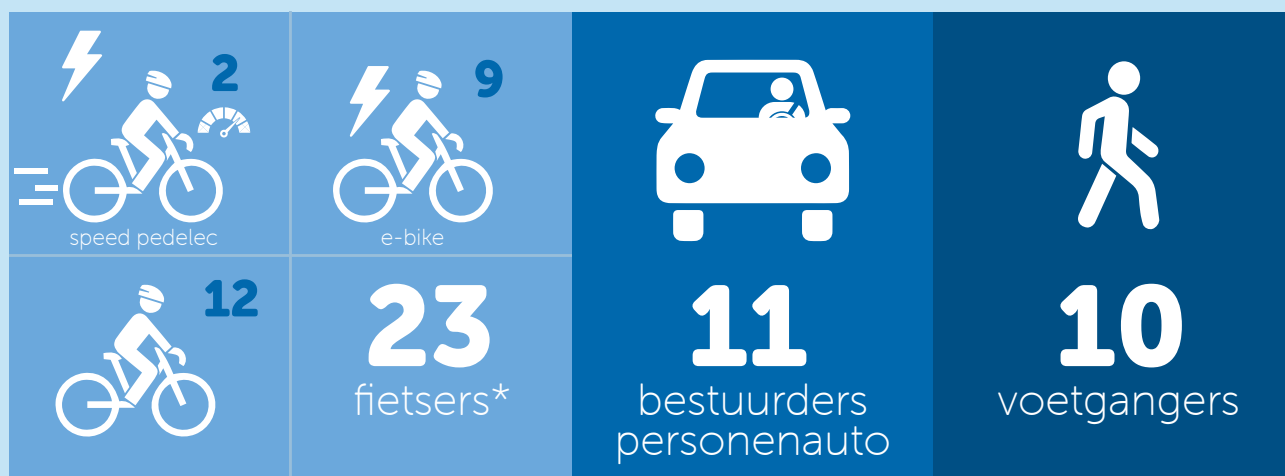
Wie?

Hoedanigheid slachtoffer

Maand	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	6	2	4	3	7	4	6	8	8	4	3	7	62
Bestuurder vrachtauto											1	1	2
Bestuurder lichte vrachtauto				1	1								2
Bestuurder minibus				1									1
Bestuurder heftruck											1		1
Bestuurder personenauto	1		1		4			3			1	1	11
Passagier lichte vrachtauto												1	1
Motorrijder		1		1			2	2	1	1			8
Fietser	2		1			1	3	2	1	1		1	12
Bestuurder speed pedelec			2										2
Bestuurder e-bike					1	2	1	1	2	1		1	9
Bestuurder e-step	1											1	2
Bestuurder e-scootmobiel					1								1
Voetganger	2	1				1			4	1		1	10

Legende: tabel 2024 - hoedanigheid dodelijk slachtoffer – geregistreerd per maand

3 grootste groepen

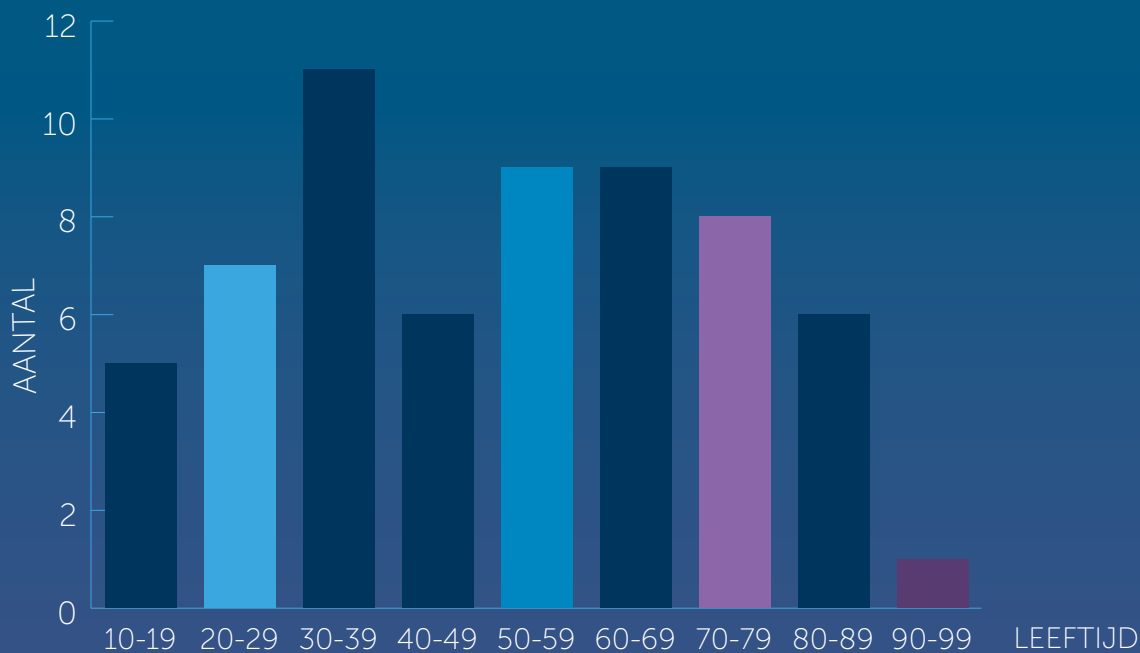


* Gecumuleerd aantal fietsers, bestuurders van elektrische fiets (e-bike) en speed pedelec.

Wie?

Leeftijd en geslacht slachtoffer

Leeftijd slachtoffer



11

30-39 jaar



9

50-59 jaar



9

60-69 jaar

Geslacht* slachtoffer



75%



25%

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

Wie?

Woonplaats slachtoffer en tegenpartij

Woonplaats slachtoffer*

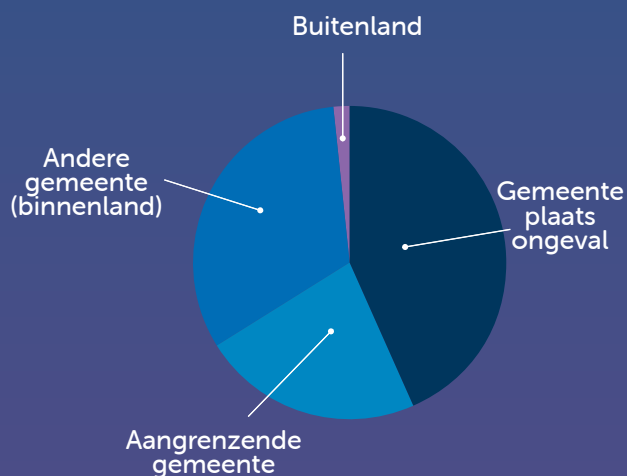


*Dit geeft een indicatie over de mate van bekendheid met de locatie van het ongeval.

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

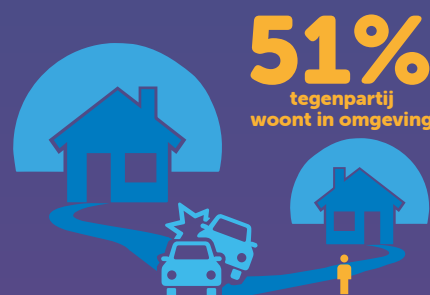
Woonplaats slachtoffer

Gemeente plaats ongeval	27
Aangrenzende gemeente	14
Andere gemeente in België	20
Buitenland	1



Woonplaats tegenpartij

Gemeente plaats ongeval	9
Aangrenzende gemeente	10
Andere gemeente in België	11
Buitenland	7
Onbekend	1



* Tegenpartij woont in gemeente van ongeval of in buurgemeente.

Waar?

Verdeling over gemeenten

Aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop per gemeente in 2024

Gemeente	Aantal dodelijke verkeersongevallen	Gemeente	Aantal dodelijke verkeersongevallen
Antwerpen	9	Mol	2
Arendonk	1	Mortsel	1
Balen	1	Nijlen	1
Beerse	1	Olen	2
Berlaar	2	Oud-Turnhout	1
Boechout	1	Putte	2
Borsbeek	1	Ranst	3
Brasschaat	1	Retie	1
Brecht	2	Rumst	1
Geel	1	Schoten	2
Heist-op-den-Berg	4	Sint-Katelijne-Waver	1
Herentals	2	Turnhout	1
Hoogstraten	2	Willebroek	3
Kapellen	1	Wijnegem	1
Kontich	1	Wuustwezel	1
Lier	1	Zoersel	3
Malle	1	Zwijndrecht	1
Mechelen	3	Eindtotaal	62

In Ranst
gebeurden **3** kop-staartaanrijdingen
op de autosnelweg



Ranst
E34
kmpaal 13.4



Ranst
E34
kmpaal 12.3

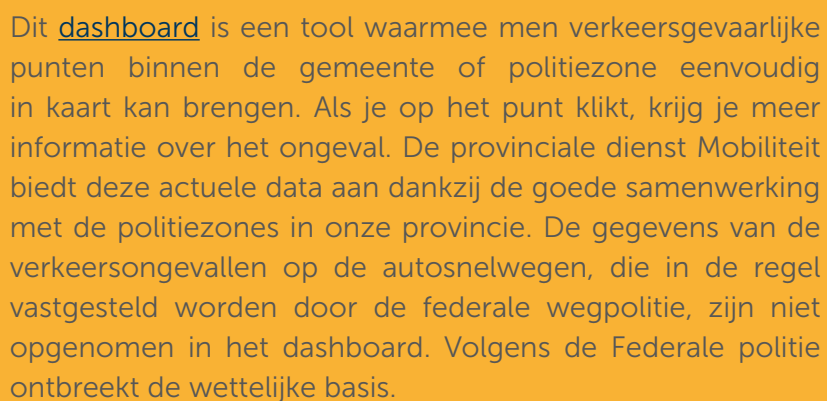


Ranst
E313
kmpaal 13.0



A map of Belgium divided into its 11 provinces. Each province is labeled with a number in a black circle, representing the count of municipalities within that province. The provinces and their respective municipality counts are: Antwerpen (9), Brabant (31), Flanders (58), Liège (66), Luxembourg (94), Namur (209), North Brabant (35), South Brabant (36), Walloon Region (27), West Flanders (20), and Flanders Region (309).

Provincie Antwerpen - Ongevallen met dode(n) ter plaatse - K1-K4 2024



Waar?

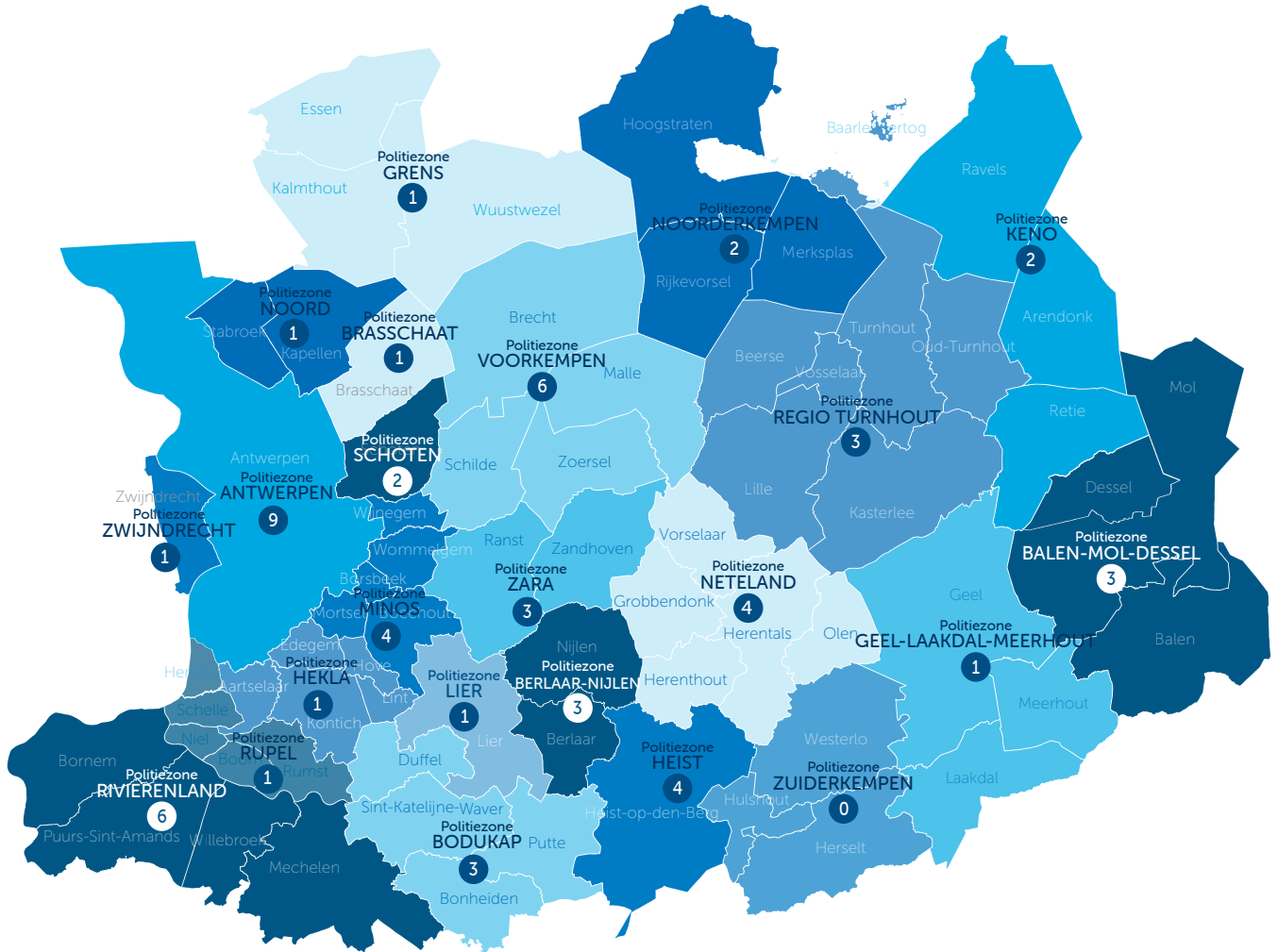
Verdeling over de politiezones

PZ	Aantal VO/D ⁵	
Antwerpen	9	3
Rivierenland	6	1
Voorkempen	6	2
Heist	4	
Minos	4	
Neteland	4	
Balen-Dessel-Mol	3	
Berlaar-Nijlen	3	
Bodukap	3	
Regio Turnhout	3	
Zara	3	3
Keno	2	1
Noorderkempen	2	
Schoten	2	
Brasschaat	1	
Geel-Laakdal-Meerhout	1	
Grens	1	
Hekla	1	
Lier	1	
Noord	1	
Rupel	1	
Zwijndrecht	1	
Zuiderkempen	0	
Totaal	62	10

Bron: projectinventaris

⁵ Incl. autosnelwegen op grondgebied van politiezone.

Verdeling over de politiezones



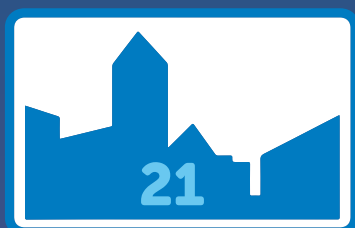
Waar?

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

Wegtype



Binnen of buiten bebouwde kom

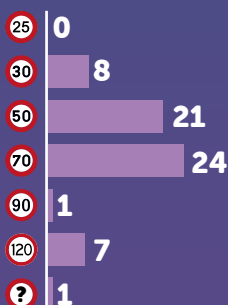


Staat van de weg*

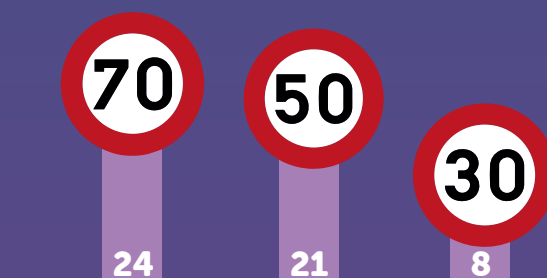


* Bij een ongeval kan de staat van de weg meerdere kenmerken vertonen, bv. droog en beschadigd.

Maximum toegelaten snelheid



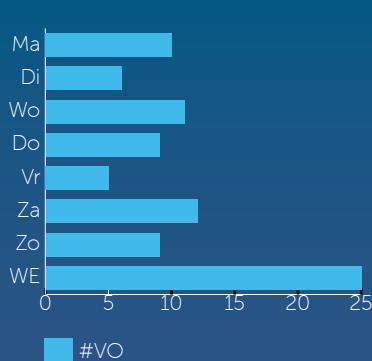
Totaal **62**



Wanneer?

Tijdstip ongeval, weekendongeval, dag/nacht en seizoen.

Dag



Weekend*



25 Verkeersongevallen
25 Doden

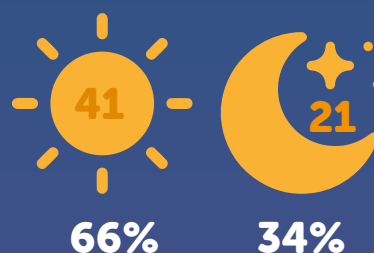
*Weekend: van vrijdag 22.00 u. tot maandag 06.00 u.
(naar analogie met WODCA)

Uur*



*Aantal VO per uurblok

Dag/nacht*

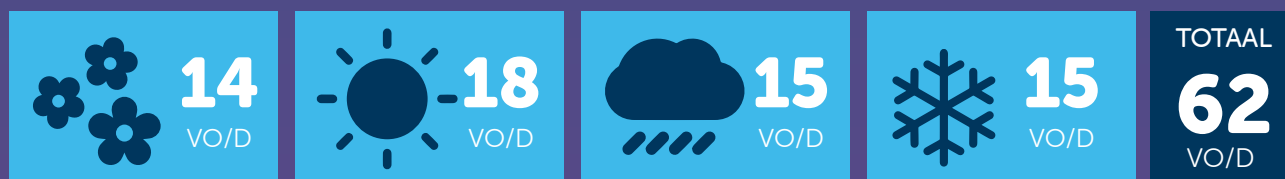


*Volgens vaststellingen: nacht, openbare verlichting ontstoken of schemering

Maand

Maand	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
# VO/D	6	2	4	3	7	4	6	8	8	4	3	7	62

Seizoen*



*Dit zijn de meteorologische seizoenen vastgelegd op basis van een internationale overeenkomst. Zij beginnen op vaste data: 1 maart (lente), 1 juni (zomer), 1 september (herfst) en 1 december (winter) - bron: KMI.

Hoe?

Type ongeval

Ongevallen tussen 2 of meer partijen

Voertuig Partij 1 overleden	Partij 2	Aantal
Passagier	Vrachtauto*	1
Voetganger	Vrachtauto	5
Voetganger	Personenauto	3
Voetganger	Fiets	1
Voetganger	Onbekend	1
Fiets**	Personenauto	8
Fiets	Vrachtauto	4
E-bike	Autobus	1
E-step	Personenauto	1
E-step	Vrachtauto	1
Motorfiets	Vrachtauto	4
Motorfiets	Personenauto	2
Personenauto	Personenauto	1
Personenauto	Landbouwvoertuig	1
Personenauto	Vrachtauto	1
Minibus	Vrachtauto	1
Lichte vrachtauto	Vrachtauto	1
Vrachtauto	Trein	1



8



5



4

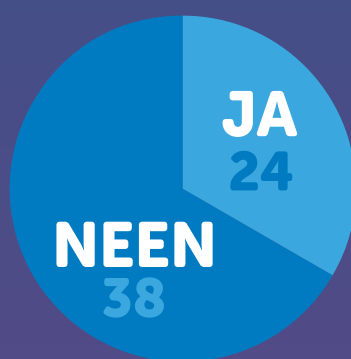


4

* Incl. lichte vrachtauto en geleed voertuig (trekker met oplegger).

** Incl. e-bike en speed pedelec.

Eenzijdige ongevallen: geen andere partijen bij betrokken



TOTAAL
24

* Deze categorie omvat 5 bestuurders van een fiets, 3 bestuurders van een e-bike en 2 bestuurders van een speed pedelec

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		
Onaangepaste/overdreven snelheid		
Geen voorrang verlenen		
Gebrek aan voorzorg/voorzichtigheid		
Stuurfout		
Alcohol/drugs		
Onwel – Medische oorzaak		
Zelfdoding		
Rood licht		
Plaats op de rijbaan		
Geen gordel of helm - Staat wegdek		

 1 Onaangepaste of overdreven snelheid	 2 Geen voorrang verlenen	 3 Gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid
--	---	--

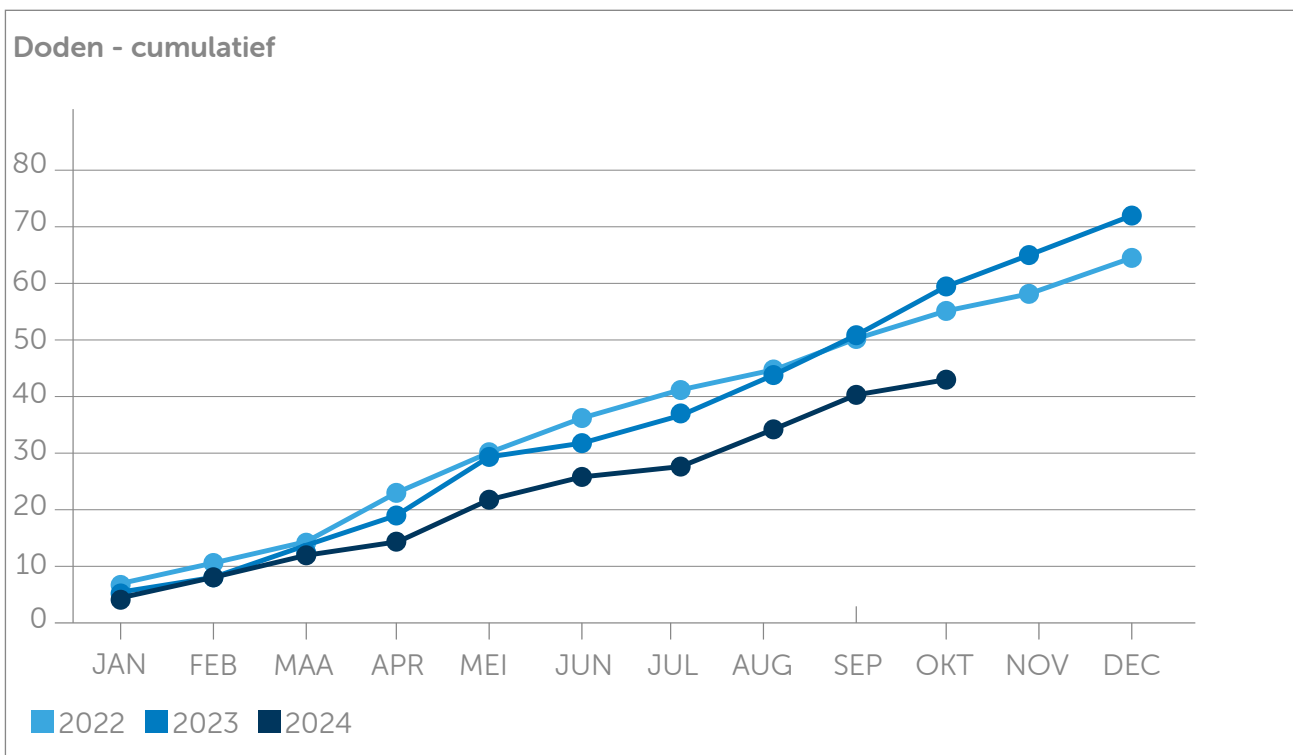
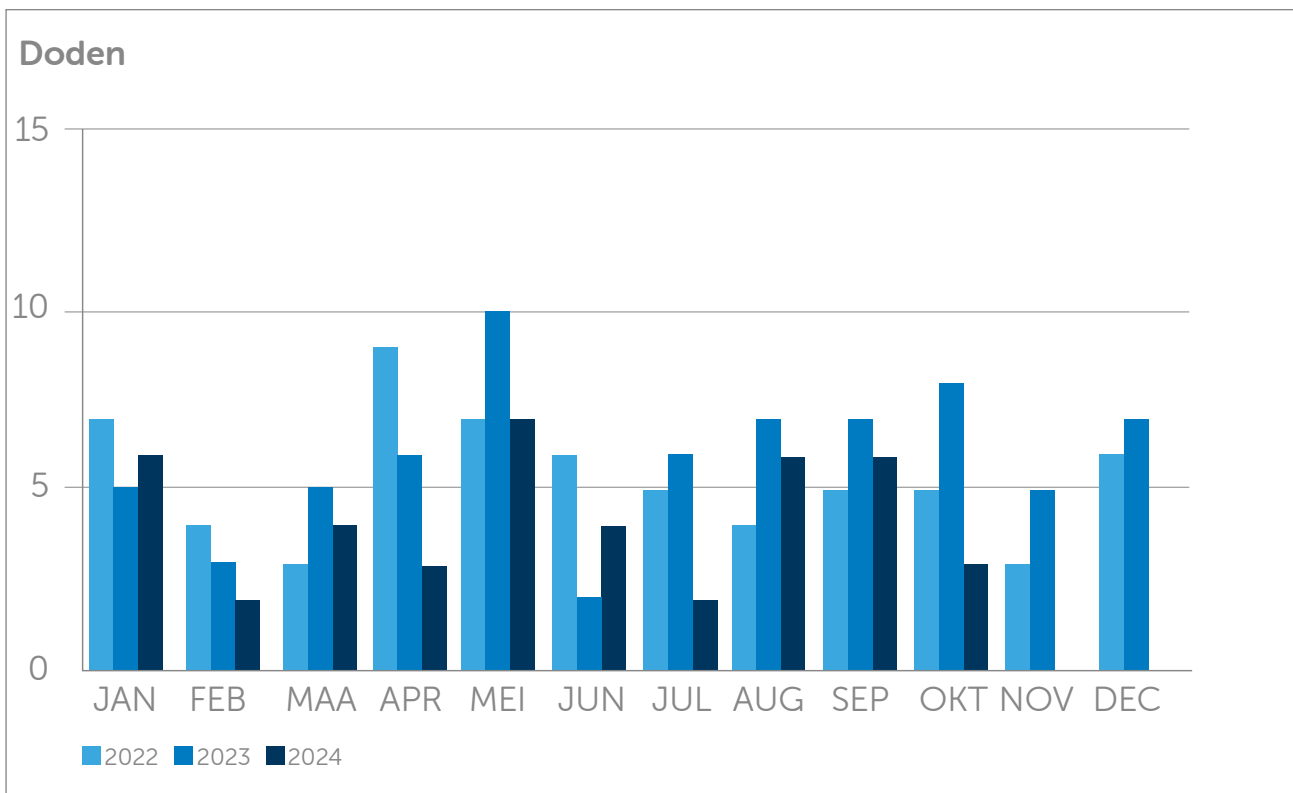
Aantal ongevallen 2024

per wegtype, ernst verwondingen en schade

Wegtype	2024											
	Jan	Feb	Maa	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Totaal	
Autosnelweg	# Ongevallen met stoffelijke schade	232	183	242	205	217	200	183	179	184	223	2046
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	47	45	55	49	52	41	51	37	57	60	494
	# Ongevallen met doden	1	2	0	2	2	0	1	0	1	1	10
	# Doden	1	2	0	2	2	0	1	0	1	1	10
	# Zwaar gewonden	10	4	3	7	3	2	3	2	2	3	39
	# Licht gewonden	53	55	70	75	76	57	66	49	85	75	661
Buiten autosnelweg	# Ongevallen met stoffelijke schade	1260	1151	1245	1291	1330	1261	983	1127	1208	1117	11973
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	421	434	490	485	559	620	460	462	653	603	5187
	# Ongevallen met doden	5	0	4	1	5	4	1	6	5	2	33
	# Doden	5	0	4	1	5	4	1	6	5	2	33
	# Zwaar gewonden	35	37	40	34	36	59	32	48	58	44	423
	# Licht gewonden	455	478	563	545	624	670	525	503	709	635	5707
Onbekende type weg	# Ongevallen met stoffelijke schade	27	26	32	29	27	32	30	32	32	23	290
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	1	1	2	1	3	3	0	4	0	6	21
	# Ongevallen met doden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	# Doden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	# Zwaar gewonden	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2
	# Licht gewonden	1	1	4	1	4	5	0	5	0	7	28
TOTAAL		Jan	Feb	Maa	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Totaal
	# Ongevallen met stoffelijke schade	1519	1360	1519	1525	1574	1491	1196	1338	1424	1363	14309
	# Ongevallen met lichamelijk letsel	469	480	547	535	614	664	511	503	710	669	5702
	# Ongevallen met doden	6	2	4	3	7	4	2	6	6	3	43
	# Doden	6	2	4	3	7	4	2	6	6	3	43
	# Zwaar gewonden	45	41	43	42	39	62	35	50	60	47	464
# Licht gewonden	509	534	637	621	704	732	591	557	794	717	6396	

Bron: Federale politie DRI – Verkeersbarometer – verkeersongevallen tot en met oktober 2024 in de provincie Antwerpen

Aantal verkeersdoden sinds 2022



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

Conclusies

In **2024** werden **62 verkeersongevallen met doden** geregistreerd in de provincie Antwerpen. Hiervan overleden 37 slachtoffers ter plaatse, 25 slachtoffers stierven binnen de 30 dagen na en als gevolg van het verkeersongeval.

Wie?

De **23 fietsers** vormen het grootste deel van de verkeersdoden (37%). Deze groep verkeersdoden telt ook 9 bestuurders van een **elektrische fiets** en 2 bestuurders van een **speed pedelec**. De **11 bestuurders van een personenauto** (18%) vormen de tweede groep, op de hielen gevolgd door **10 voetgangers** (16%).

Volgens **leeftijd** vielen de meeste verkeersdoden in de groep van **30-39 jaar**⁶ (11), gevolgd door de groepen van **50-59 jaar** en **60-69 jaar** (telkens 9).

Het **jongste slachtoffer** was een 11-jarige jongen die met de fiets op weg was naar school. Hij werd aangereden door een vrachtauto. Het **oudste slachtoffer**, een 90-jarige man, verplaatste zich met een elektrische fiets. Hij overleed na een aanrijding met een personenauto.

Drie kwart van de dodelijke slachtoffers is man (47). Er vielen **15** vrouwelijke verkeersdoden.

Twee derde (66%) 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 lager bij de tegenpartij (51%).

Waar?

Wij stellen een spreiding over de **ganse provincie vast**. Op het grondgebied van de stad Antwerpen werden 9 dodelijke ongevallen geregistreerd, gevolgd door Heist-op-den-Berg met 4 dodelijke verkeersongevallen. In Mechelen, Ranst, Willebroek en Zoersel vielen afgelopen jaar 3 verkeersdoden.

Het aantal km wegen op het grondgebied en de verkeersdrukke verklaren mogelijk voor een deel de verschillen tussen de gemeenten.

Op het grondgebied van de gemeente **Ranst** werden in de file 3 kop-staartaanrijdingen met een verkeersdode op de autosnelweg vastgesteld:

- Autosnelweg A21-E34 ter hoogte van kilometerpaal 12.3 en 13.4.
- Autosnelweg A13-E313 ter hoogte van kilometerpaal 13.0.

Hierbij reed een lichte vrachtauto of minibus achteraan in op een vrachtauto.

Het hoogste aantal ongevallen werd geregistreerd op het grondgebied van de politiezone Antwerpen (9), gevolgd door de PZ Rivierenland en de PZ Voorkempen met elk 6. In de PZ Heist, Minos en Neteland werden telkens 5 ongevallen opgetekend.

Het merendeel van de ongevallen gebeurde op **lokale wegen** (44%), gevolgd door de gewestwegen (40 %) en de autosnelwegen (16 %).

Achttien ongevallen (26%) deden zich voor op een conflicterend kruispunt⁷.

⁶ Leeftijdsgroep: telkens vanaf 10 jaar tot minder dan 20 jaar en zo verder.

⁷ In deze ongevallen is er sprake van een conflict tussen een actieve weggebruiker (voetganger of fietser) en gemonitoriseerd verkeer op een kruispunt met verkeersregeling met verkeerslichten.

Twee derde 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. Deze ongevallen gebeurden in een **zone 30** of op een jaagpad of fietsostrade. Het merendeel waren eenzijdige ongevallen (5) met fietsers, de bestuurder van een e-scootmobiel en een motorrijder. In 1 van deze eenzijdige ongevallen verklaarde overdreven snelheid zo goed als zeker de zware val na een aanrijding met een hindernis. Bij de 3 ongevallen met 2 partijen in de zone 30 waren er geen aanwijzingen van overdreven of onaangepaste snelheid.

77% van de ongevallen vonden plaats op een droog wegdek. Bij 3 ongevallen veroorzaakte een oneffenheid in het wegdek mogelijk de val van een fietser speelde een bevuild fietspad of de omheining van een fietspad mogelijk een rol.

Wanneer?

Er werden **gemiddeld** iets **meer dan 5** dodelijke verkeersongevallen per **maand** geregistreerd. In **augustus** en **september** was de tol het zwaarst met 8 ongevallen per maand. Ook **mei** en **december** scoorden hoog met telkens 7 ongevallen.

De **zomer** was in 2024 het gevaarlijkste **seizoen** met 18 ongevallen.

Twee derden van alle ongevallen werden **overdag** opgetekend.

Zaterdag scoort hoog met 12 ongevallen. **Woensdag** (11 ongevallen) volgt in de rij voor **maandag** (10 ongevallen).

Men registreerde 25 dodelijke ongevallen in het **weekend**⁸. Dit komt overeen met 41% van alle dodelijke ongevallen. Men stelde in 2024 **elf nachtelijke weekendongevallen**⁹ vast.

De meeste ongevallen (respectievelijk 7 en 5) gebeurden tussen **07.00 en 09.00 u.** Tussen 04.00 en 05.00 u. en tussen 16.00 en 17.00 u. telden wij ook 5 ongevallen.

Hoe?

Bij de ongevallen met 2 of meer actieve verkeersdeelnemers komen volgende ongevalstypes op de voorgrond:

- Fietser overlijdt na een aanrijding door een personenauto (8).
- Voetganger overlijdt na een aanrijding door een personenauto (5).
- Fietser of motorrijder overlijdt na een aanrijding door een vrachtauto (telkens 4).

Eenzijdige ongevallen vormen liefst 39% van de geregistreerde 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 fietsers en de bestuurders van een personenauto vormen hier de talrijkste groepen met respectievelijk 10 en 8 dodelijke slachtoffers.

⁸ Weekend: van vrijdag 22.00 u. tot maandag 06.00 u.

⁹ Nachtelijk weekendongeval: van vrijdag 22.00 u. tot zaterdag 08.00 u., van zaterdag 22.00 u. tot zondag 08.00 u. en van zondag 22.00 u. tot maandag 06.00 u.

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.

Na weging verkregen we een **indicatieve tabel** van mogelijke hoofdoorzaken en bijkomende oorzaken. Uit de indicatieve tabel voor alle (62) ongevallen komen vooral onaangepaste of overdreven snelheid, het niet naleven van voorrangsregels en het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid naar voren.¹⁰

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

In een kwart van de ongevallen met fietsers blijven de mogelijke oorzaken onduidelijk. Er zijn vaak geen getuigen van de aanrijding en/of valpartij. In enkele gevallen kunnen oneffenheden, wortelschade of bevuling van het fietspad een rol gespeeld hebben.

Bij sommige slachtoffers konden de fatale gevolgen mogelijk vermeden worden door het dragen van een fietshelm of het correct gebruik van de veiligheidsgordel.

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 (zie volgende pagina). Dit laat toe om de preventieve én de schadebeperkende maatregelen te visualiseren.

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 AWW als door lokale besturen al initiatieven worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

De provinciale dienst Mobiliteit past in het dashboard Verkeersongevallen de AVOC¹¹-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 en gps fiets, locatie via gsm-signaal, camerabeelden, inzet drone door politiezone en dienst fotogrammetrie van de WPR ...

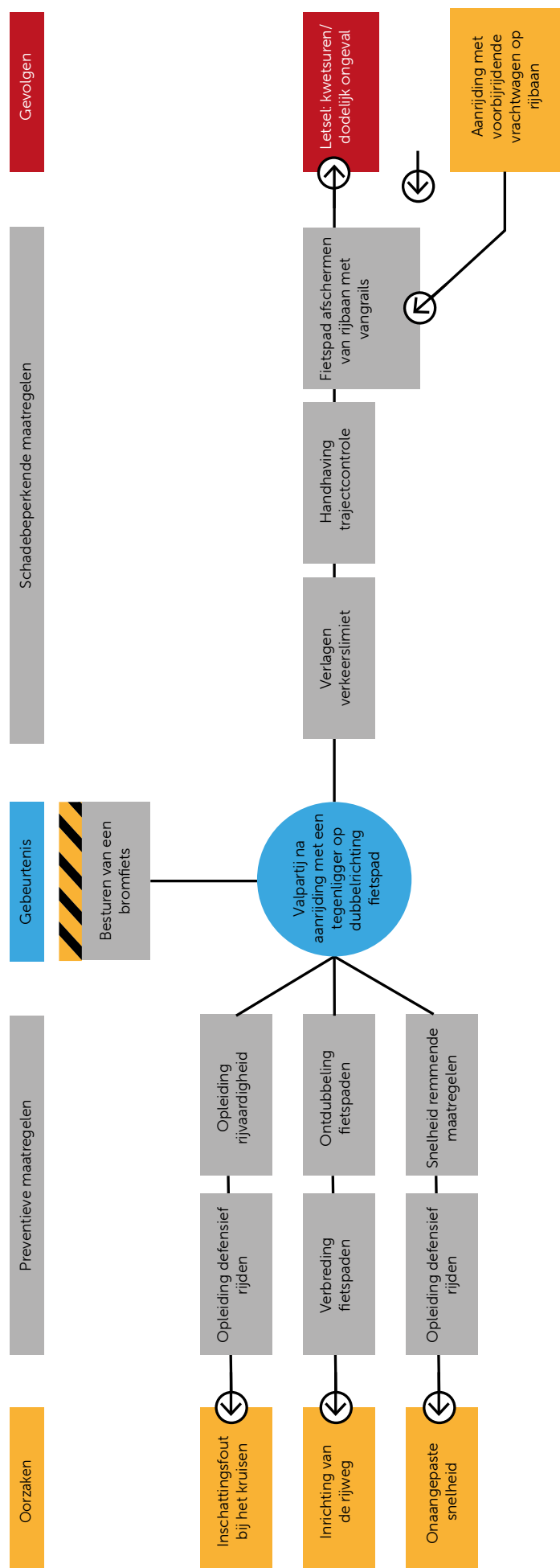
Het parket doet vrij systematisch beroep op **gerechtsdeskundigen**.

Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs

Rijden onder invloed wordt actief opgespoord bij de tegenpartij met ademtests, checklists, speekseltesten en bloedstalen. Bij dodelijke slachtoffers is dit eerder de uitzondering dan de regel. 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. Toch merken we een beperkte toename van bloedstalen bij verkeersdoden. Deze stijging wordt waarschijnlijk verklaard door nieuwe parketrichtlijnen.

¹⁰ Dit wijst vnl. op een gebrek aan proactief en defensief deelnemen aan het verkeer.

¹¹ AVOC is de afkorting van Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten.



Voorbeeld van een bowtie-diagram toegepast op een verkeersongeval

De positieve vaststellingen van alcohol- of drugsgebruik zijn beperkt maar wel duidelijk toegenomen t.o.v. 2023. Dit ondersteunt de terechtte 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 het gebruik van de smartphone of andere vormen van afleiding tijdens het rijden blijft noodzakelijk.

Vluchtmisdrijf

Vijf bestuurders worden verdacht van vluchtmisdrijf na een dodelijk ongeval. Het gaat om een bromfietser, een motorrijder en een bestuurder van een personenauto.

- De bromfietser veroorzaakte waarschijnlijk een aanrijding tussen een personenauto en een fietser.
- De motorrijder racete met een andere motorrijder, die in aanrijding kwam met een personenauto.
- De bestuurder van een personenauto reed een e-step aan.

Twee ervan werden kort na de feiten geïdentificeerd.

In twee andere ongevallen was er mogelijk een onbekende bestuurder betrokken. Hierbij werden respectievelijk een overstekende voetganger en een bestuurder van een elektrische fiets op het fietspad aangereden door een onbekende.

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 2025
- Project onder de aandacht blijven brengen van politie en wegbeheerders (bv. tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2025 en de provinciale Dag van de Verkeersveilige gemeente)
- Resultaten en inzichten uit het jaarrapport 2024 delen met de actoren
- Belang van ongevallenregistratie en -analyse promoten, o.a. via Traject Verkeersveilige Gemeente
- Overleg met AWV
- Overleg met Parket – verkeersmagistraten in werkgroep Traffic
- 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
- Continuïteit van het provinciaal dashboard bewaken (data Lokale politie) en zo mogelijk data Federale politie toevoegen (vergt wetswijziging WPA)
- Samenwerking met dringende geneeskundige hulpverlening en/of spoedzorgcentra onderzoeken

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 opnieuw **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 AWV 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 2024 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 2025.



Eerste hoofdcommissaris Luc Smeyers is verbindingssambtenaar voor de politie bij gouverneur Cathy Berx. Hij is criminoloog en behaalde een graduaat 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.