

Veilig over Rijkswegen 2012

Deel C: Detailanalyses Zuid-Nederland

Veilig over Rijkswegen 2012

Deel C: Detailanalyses Zuid-Nederland

| | |
|--------|---------------|
| Datum | December 2013 |
| Status | Definitief |

Colofon

| | |
|--------------------|---|
| Uitgegeven door | Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving |
| Informatie | WVL loket |
| Telefoon | 088 - 7982 555 |
| Uitgevoerd door | Bert-Jan Zandhuis (ARCADIS) Joost Verdiesen (ARCADIS) Jeroen Stegeman (ARCADIS) |
| Gecontroleerd door | Niels Beenker (ARCADIS) |
| Redactie | Yvonne Janssen-Stans (RWS-WVL) Adviseurs verkeersveiligheid vertegenwoordigt in het Periodiek Afstemmingsoverleg Verkeersveiligheid (PAV) |
| Datum | December 2013 |
| Status | Definitief |
| Versienummer | V1.0 |
| Trefwoorden | Verkeersveiligheid, Rijkswegennet, Regionale Dienst, Veiligheid |
| Copyright | Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving, Delft 2013 |
| Projectcode | D01011.000527 |
| Kenmerk | 077479893 |
| Uitgegeven door | Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving |

Inhoud

- 1 Achtergrond en toelichting deelrapportages 5**
- 2 Toelichting detailanalyses 7**
- 3 Factsheets 9**

1 Achtergrond en toelichting deelrapportages

Historie

Het voorliggende rapport is de zesde uitgave van Veilig over Rijkswegen. In de voorgaande edities zijn de kerncijfers verkeersveiligheid op het Rijkswegennet in beeld gebracht in de rapporten 'Veilig over Rijkswegen'. Vanaf 2008 heeft dit geresulteerd in twee delen, deel A en B. Deel A is gericht op beleidsvragen. In dit deel zijn de kerncijfers ten aanzien van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en de te behalen verkeersveiligheidsdoelstellingen opgenomen. Deel B heeft een benchmarkfunctie en bevat de verkeersveiligheidspositie per Regionale Dienst, in absolute en relatieve zin. Tenslotte is vanaf 2009 een derde deel (C) opgesteld. In deel C is een verdiepingsslag uitgevoerd naar onveilige locaties om te komen tot kansrijke en effectieve maatregelen op deze locaties.

Europese Richtlijn Verkeersveiligheid en Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Parallel aan de ontwikkeling van het project 'Veilig over Rijkswegen' hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 19 november 2008 de Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld (Richtlijn 2008/96/EG; in het Engels: Road Infrastructure Safety Management en hierna: Richtlijn RISM). Het project 'Veilig over Rijkswegen' past binnen het onderdeel "Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" (Network Safety Management).

Veilig over Rijkswegen

Met het project 'Veilig over Rijkswegen' wordt invulling gegeven aan de eisen die zijn gesteld in het kader van Network Safety Management. Het project 'Veilig over Rijkswegen' bestaat uit een viertal onderdelen:

Deel A: geeft een overzicht van de verkeersveiligheid op het Rijkswegennet. Het geeft inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen, aandachtspunten en nieuwe informatie. Zo worden belangrijkste bevindingen uit de delen C en Evaluatie geïntegreerd in deel A. Doelgroepen voor deel A zijn DGB en WV/SDG. Deel A wordt jaarlijks opgesteld, afwisselend uitgebreid en beknopt.

Deel B: geeft een regionaal overzicht van de verkeersveiligheid op de rijkswegen per Regionale Dienst. Hierbij wordt gekeken naar de ontwikkeling, verschillen met het landelijk beeld, specifieke aandachtspunten en specifiek onveilige locaties. Doelgroepen voor deel B zijn WV/SDG en de Regionale Diensten. Deel B wordt jaarlijks opgesteld, afwisselend uitgebreid en beknopt.

Deel C: heeft tot doel om een brug te slaan tussen de theorie uit Deel B en het feitelijk aanpakken van onveilige locaties. Hierbij wordt per Regionale Dienst (7) maatwerk geleverd. Vanuit deel B wordt per RD een aantal locaties, trajecten of thema's geselecteerd. Deze locaties, trajecten of thema's worden nader onderzocht op basis van het slachtofferongevallenbeeld en een locatieonderzoek. Per locatie worden maatregelvoorstellen gedaan, voorzien van een kostenindicatie en effectinschatting. Per Regionale Dienst wordt één rapportage opgesteld. De doelgroepen zijn de Regionale Diensten en de Wegendistricten.

Evaluatiedeel: met het deel Evaluatie wordt kennis op het gebied van kosteneffectiviteit doorontwikkeld. Meer inzicht in deze factoren kunnen bijdragen aan een meer preventieve benadering van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet. Het deel bestaat uit periodieke evaluaties en de opbouw en het beheer van een maatregeldatabase. Jaarlijks wordt bepaald of en welke maatregelen worden geëvalueerd. De doelgroepen zijn DGMO, WVL/SDG en de Regionale Diensten.

Opgemerkt dient te worden dat de bovenstaande onderdelen niet in een jaarlijkse frequentie worden uitgevoerd. De stappen zijn in chronologische volgorde niet binnen het tijdspad van één jaar uit te voeren.

Project Veilig over Rijkswegen 2012

Het project Veilig over Rijkswegen 2012 bestaat uit de volgende producten:

- Deel A, verkeersveiligheid landelijk beeld – uitgebreid
- Deel B, Benchmark Regionale Diensten – beknopt (sec digitaal in Excel opgeleverd)
- *Deel C, detailanalyses Zuid-Nederland* (voorliggend document)

2 Toelichting detailanalyses

De detailanalyses bestaan uit een aantal deelstappen. De resultaten van deze deelstappen zijn weergegeven op de zogenoemde factsheets. Deze factsheets zijn opgenomen in het laatste hoofdstuk. Per locatie, traject of thema is één factsheet gemaakt dat bestaat uit een aantal pagina's. Onderstaand is een toelichting opgenomen van de onderdelen op de factsheets.

Keuze locaties, trajecten of thema's

Iedere Regionale Dienst heeft binnen een bepaald kader en budget de ruimte om detailanalyses uit te laten voeren. Hiervoor is een aantal opties mogelijk. Gekozen kan worden tussen een locatieanalyse, trajectstudie of een themastudie. Op basis van deze driedeling zijn de volgende opties mogelijk:

1. **Globale uitwerking locatie.** Dit betreft een ongevalloverzicht in tabel en op kaart zonder verdere analyse.
2. **Detailuitwerking locatie.** Dit betreft de globale uitwerking aangevuld met een locatie onderzoek, oplossingsrichtingen en een kostenindicatie.
3. **Detailuitwerking locatie inclusief kostenraming.** Dit betreft een vergelijkbare uitwerking als optie 2, maar dan met een gedetailleerde kostenraming conform FES.
4. **AVOC studie.** In plaats van een detailuitwerking per locatie is een diepgaandere analyse mogelijk, een AVOC studie.
5. **Thematische studie.** Dit betreft het uitvoeren van een thematische studie.
6. **Traject- of knooppunten studie.** Langere trajecten of knooppunten zijn onderzocht in een traject- of knooppunten studie. De resultaten zijn op een vergelijkbare wijze gepresenteerd als de detailuitwerking van een locatie.
7. **RSI/ VVI-sheet traject, exclusief locatiebezoek.** Binnen deze optie is het traject (maximaal 25 kilometer) onderzocht en geanalyseerd, waarvan de resultaten zijn gepresenteerd in de RSI-sheet. Bij deze optie is geen locatie onderzoek uitgevoerd.
8. **RSI/ VVI-sheet traject, inclusief locatiebezoek.** Dit betreft een zelfde uitwerking als optie 7, maar dan inclusief een locatie onderzoek.

De keuzes van de Regionale Diensten hebben plaatsgevonden op basis van analyses uit het Benchmarkrapport Regionale Diensten (Deel B van Veilig over Rijkswegen 2012) en lokale kennis en actualiteit.

Voor de Regionale Dienst Zuid-Nederland zijn de volgende analyses uitgevoerd:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. RSI-sheet A73 HRR tussen hm. 5,4 – 14,6 (exclusief locatie onderzoek) 2. Trajectstudie A2 HRR tussen hm. 176,0 – 201,0 3. Trajectstudie A2 HRL tussen hm. 201,0 – 176,0 |
|--|

Toelichting factsheets

Op de factsheets zijn belangrijke kenmerken van de ongevalgegevens van de periode 2008-2012 gepresenteerd in één combinatietabel. Voor de gegevens is gebruik gemaakt van het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Hierin zijn de door de politie geregistreerde ongevallen opgenomen, zowel de processenverbaal als de zogenaamde kenmerkenmeldingen. Onderaan het blad zijn

de belangrijkste aandachtspunten uit de tabellen beschreven aan de hand van de 5 W's (waar, wat, wanneer, waarom en wie).

Registratiegraad verkeersongevallen

Het aantal ingezonden processen verbaal van slachtofferongevallen met ernstig letsel daalt al sinds 2010. Toch wil RWS zoveel mogelijk kwalitatief goede informatie opnemen in BRON. Daarom worden de zogenaamde kenmerkenmeldingen (uit de politiemeldkamers) en incidentmeldingen (uit de RWS-verkeerscentrales) toegevoegd aan BRON. Van deze meldingen is slechts "de locatie van het verkeersongeval" op het wegennet bekend. Om geen informatie verloren te laten gaan wordt deze summier informatie zoveel als mogelijk meegenomen. Voor detailstudies, zoals in deel C van 'Veilig over Rijkswegen', is het echter noodzakelijk om exact te weten waar het ongeval plaatsvond (exacte koppeling aan het NWB). Daarom bestaan sommige factsheets dit jaar uit twee combinatietabellen, één inclusief alle kenmerken- en incidentmeldingen (met alleen locatie) en één met alle ongevallen waar alle kenmerken van bekend zijn. Op basis van deze laatste tabel is de analyse uitgevoerd (alle gegevens bekend).

De toegezegde maatregelen van de minister van Veiligheid en Justitie om de politieregistratie van ernstig verkeersgewonden te verbeteren zijn in 2013 geïmplementeerd. Dit zal naar verwachting vanaf volgend jaar tot uitdrukking komen in een toenemende kwaliteit van de ongevallencijfers. Ook heeft de politie samen met het Verbond van Verzekeraars en VIA het initiatief genomen om de registratie van verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade door betrokkenen te vereenvoudigen. Daartoe zijn in 2012 een website en app gelanceerd. Deze nieuwe en aanvullende ongevallenregistratie die uiteraard aan RWS t.b.v. de nationale verkeersongevallendatabase wordt verstrekt maakt het mogelijk meer verkeersongevallen in beeld te brengen.

3 Factsheets

In de factsheets wordt een aantal afkortingen gebruikt. Onderstaand een toelichting hierop.

| Botspartners/ vervoerswijze | Code | Lichtgesteldheid | Code |
|---|-------------|--------------------------|-------------|
| Anders | AN | Daglicht | L |
| Personenauto | PA | Schemer | S |
| Bestelauto | BE | Duisternis | D |
| Vrachtauto | VA | Wegverlichting | Code |
| Trekker | TR | Niet aanwezig | G |
| Trekker met oplegger | TO | Brandend | B |
| Bus | BU | Niet brandend | N |
| Motor | MO | Weergesteldheid | Code |
| Landbouwvoertuig | LA | Droog | D |
| Trein/tram | TT | Droog + Harde windstoten | D H |
| Bromfiets | BR | Droog + Mist | D M |
| Snorfiets | SN | Harde windstoten | H |
| Brommobiel | BM | Mist | M |
| Fiets | FI | Niet ingevuld | |
| Scootmobiel | SC | Onbekend | O |
| Voetganger | VO | Regen | R |
| Boom | BO | Regen + Harde windstoten | R H |
| Lichtmast | LI | Regen + Mist | R M |
| Overig vast object | OV | Sneeuw/Hagel | S |
| Los voorwerp | LO | Toestand wegdek | Code |
| Overig wegmeubilair | OW | Droog | D |
| Dier | DI | Nat | N |
| Dier met wagen | DW | Sneeuw/ ijzel | S |
| Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder | DR | | |
| Partij onbekend | ON | | |
| Alcohol | Code | | |
| Niet ingevuld | | | |
| Geen alcohol | G | | |
| Ja, geconstateerd | J | | |
| Artikel 8 niet geconstateerd, wel alcohol | W | | |

Samenvatting ongevals- en slachtofferkenmerken

| Aard ongeval | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|---------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| Onbekend | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vast voorwerp | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Frontaal | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Flank | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kop/staart | 8 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |
| TOTAAL | 34 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

| Hoofdoedracht | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout in-/uitvoegen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout inhalen/snijden | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Foutieve rijbaan/weghelpt | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geen doorgang verlenen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Macht over stuur verliezen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Niet ingevuld | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Onvoldoende afstand | 3 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |
| Verlies lading | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 24 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

| Vervoerwijze veroorzaker | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|--------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestelauto | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Personenauto | 11 | 1 | 6 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| Trekker | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| Trekker met oplegger | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vrachtauto | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| TOTAAL | 34 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

| Leeftijdsklasse veroorzaker | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekgewonden | Aantal doden |
|-----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 t/m 24 jaar | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25 t/m 39 jaar | 2 | 1 | 6 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| 40 t/m 49 jaar | 6 | 3 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 50 t/m 59 jaar | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| 60 t/m 69 jaar | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 70 jaar en ouder | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 34 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

| Dagdeel | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekgewonden | Aantal doden |
|---------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------|--------------|
| 07-09 uur | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09-12 uur | 7 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12-16 uur | 11 | 3 | 8 | 2 | 2 | 3 | 1 |
| 16-18 uur | 3 | 1 | 5 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| 18-22 uur | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22-07 uur | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 34 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

| Botspartner(s) | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekgewonden | Aantal doden |
|-----------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / PA | 5 | 1 | 6 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| PA / BE | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / VA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / TO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / PA | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| BE / BE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VA / BE | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| VA / VA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VA / TR | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TR / PA | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| TO / PA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 34 | 5 | 14 | 3 | 3 | 7 | 1 |

Trajectstudie A2 HRR, hm. 176.0 - 201.0
 Ongevallen

| Ongevalnummers | Aantal | | | | | | Waar? | | | | Wat? | | | | Wanneer? | | Waarom? | | | | | Wie? | | | | | | |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------|----------|------------|-------------|---------------|----------------------------|----------------|-----|----------|--|------------------|----------------|------------------|-----------------|--|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| | UITSCHAKELING | UITSCHAKELING | UITSCHAKELING | UITSCHAKELING | UITSCHAKELING | UITSCHAKELING | Wegnummer | Richting | Hectometer | Hectoletter | Aard | Hooftoedracht | Botspartner(s) | Dag | Datum | Uur waarop ongeval heeft plaats gevonden | Lichtgesteldheid | Wegverlichting | Weersgesteldheid | Toestand wegdek | Manoeuvre | Leeftijd veroorzaker | Leeftijd botspartner 1 | Leeftijd botspartner 2 | Vervoerswijze veroorzaker | Vervoerswijze botspartner 1 | Vervoerswijze botspartner 2 | Art. 8 bestuurder(s) (alcohol) |
| 320070432602 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,0 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | BE / PA | Zo | 01-04-07 | 06 | D | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 26 | 41 | | BE | PA | | |
| 20080441663 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,1 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / TO | Vr | 16-05-08 | 11 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 30 | 39 | | PA | TO | | |
| 320071115086 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,3 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Wo | 26-09-07 | 17 | L | N | R | N | Kopstaart zonder afslaan | 45 | 33 | | PA | PA | | |
| 20090838752 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,4 | a | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Do | 03-12-09 | 16 | S | G | R | N | Kopstaart met stilstaand voertuig | 78 | 48 | 50 | PA | PA | PA | |
| 320070618618 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,4 | # | Flank | Slippen | PA / PA | Vr | 02-03-07 | 13 | L | N | D | D | Overige flankongevallen | 25 | 51 | 49 | PA | PA | VA | |
| 20081123958 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,5 | a | Kop/staart | Geen voorrang verlenen | BE / PA | Ma | 20-10-08 | 20 | D | B | D | N | Overige ongevallen met verkeer in dezelfde richting zonder afslaan | 38 | 64 | | BE | PA | | |
| 20080505049 | | 1 | 1 | | 1 | | 2 | R | 176,6 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Wo | 21-05-08 | 17 | L | N | D | D | Kopstaart met stilstaand voertuig | 20 | 24 | 30 | PA | PA | PA | |
| 320070122014 | 1 | | | | | | 2 | R | 176,8 | # | Vast voorwerp | Slippen | PA | Zo | 07-01-07 | 00 | D | G | D | N | Botsing met overig wegmeubilair | 32 | | | PA | | | |
| 20080771574 | 1 | | | | | | 2 | R | 177,3 | # | Kop/staart | Fout in- /uitvoegen | PA / PA | Do | 07-08-08 | 06 | L | G | D | D | Kopstaart met foutief in- / uitvoegen | 32 | 23 | 32 | PA | PA | BE | |
| 20080940243 | 1 | | | | | | 2 | R | 177,4 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | BE | Ma | 06-10-08 | 00 | D | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 33 | | | BE | | | |
| 20080589633 | 1 | | | | | | 2 | R | 177,5 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Za | 21-06-08 | 11 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 38 | 40 | 71 | PA | PA | PA | |
| 20080624072 | 1 | | | | | | 2 | R | 177,8 | # | Kop/staart | Geen doorgang verlenen | PA / PA | Vr | 27-06-08 | 17 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 20 | 21 | 23 | PA | PA | PA | |
| 20090284032 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,0 | # | Flank | Niet ingevuld | BE / VA | Za | 11-04-09 | 02 | D | G | D | D | Overige flankongevallen | 46 | 37 | | BE | VA | | |
| 3200704326229 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,0 | # | Eenzijdig | Verlies lading | PA / TR | Ma | 12-03-07 | 15 | L | N | D | D | Niet van de weg | | 40 | | PA | TR | | |
| 20090780634 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,1 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Di | 10-11-09 | 17 | S | G | R | N | Kopstaart zonder afslaan | 19 | 37 | | PA | PA | | |
| 320070106241 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,7 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | BE / PA | Ma | 22-01-07 | 16 | L | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 39 | 36 | | BE | PA | | |
| 320070851479 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,7 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Zo | 22-07-07 | 19 | L | N | D | N | Kopstaart met stilstaand voertuig | 50 | 42 | | PA | PA | | |
| 320070499970 | 1 | | | | | | 2 | R | 178,9 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / PA | Vr | 30-03-07 | 13 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 24 | 37 | | PA | PA | | |
| 320070583523 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,0 | # | Flank | Niet ingevuld | PA / PA | Ma | 07-05-07 | 16 | L | N | D | D | Overige flankongevallen | 38 | 52 | | PA | PA | | |
| 20081124002 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,2 | # | Dier | Fout oversteken | | Zo | 16-11-08 | 06 | D | B | D | N | Overstekende dieren | | | | | | | |
| 320070080889 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,5 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Wo | 17-01-07 | 18 | D | N | D | N | Kopstaart zonder afslaan | 38 | 50 | | PA | PA | | |
| 320070968298 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,5 | # | Eenzijdig | Slaap, vermoeidheid | PA | Zo | 22-07-07 | 18 | L | N | D | D | Niet van de weg | 80 | | | PA | | | |
| 20080451052 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,6 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | BE / PA | Wo | 21-05-08 | 18 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 19 | 55 | | BE | PA | | |
| 20081225540 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,6 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Vr | 12-12-08 | 18 | D | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 49 | 24 | 28 | PA | PA | PA | |
| 20080246278 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Eenzijdig | Slippen | BE | Do | 27-03-08 | 09 | L | G | D | N | Niet van de weg | 47 | | | BE | | | |
| 20080844892 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Wo | 10-09-08 | 23 | D | B | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 33 | | | PA | | | |
| 20080927444 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Vast voorwerp | Onwel worden/ziekte | PA | Do | 11-09-08 | 14 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 23 | | | PA | | | |
| 320070314198 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Flank | Fout door bocht | TR / PA | Vr | 02-03-07 | 08 | L | G | D | D | Overige flankongevallen | 25 | 25 | | TR | PA | | |
| 320070488753 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | PA | Vr | 27-04-07 | 15 | L | N | D | D | Te water | 22 | | | PA | | | |
| 320071488640 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,8 | # | Frontaal | Niet ingevuld | PA / PA | Zo | 23-12-07 | 14 | L | G | D | D | Frontaal zonder rijstrookverandering | 19 | 45 | | PA | PA | | |
| 20090369589 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,9 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Za | 16-05-09 | 17 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 36 | | | PA | | | |
| 320070101379 | 1 | | | | | | 2 | R | 179,9 | # | Eenzijdig | Macht over stuur verliezen | PA | Wo | 24-01-07 | 02 | D | G | D | D | Niet van de weg | 25 | | | PA | | | |
| 320070498951 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,0 | # | Dier | Fout oversteken | | Zo | 06-05-07 | 05 | D | G | D | D | Overstekende dieren | | | | | | | |
| 320070879551 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,0 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Vr | 03-08-07 | 12 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | | 41 | | PA | PA | | |
| 20081250615 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,2 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Di | 23-12-08 | 07 | D | G | D | N | Botsing met boom en overige vaste voorwerpen | 49 | | | PA | | | |
| 20090528463 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,2 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Vr | 10-07-09 | 12 | L | G | O | | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | |
| 20090734750 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,3 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / PA | Ma | 12-10-09 | 16 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 51 | 31 | 32 | PA | PA | PA | |
| 20081266369 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,4 | # | Flank | Te veel rechts rijden | TO / PA | Wo | 29-10-08 | 19 | D | B | D | D | Schampen | 36 | 22 | | TO | PA | | |
| 20090717520 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,6 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Zo | 30-08-09 | 16 | L | N | D | D | Kopstaart met veranderen van rijstrook links | 27 | 74 | | PA | PA | | |
| 20090626872 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,7 | # | Flank | Fout inhalen/snijden | BE / BE | Ma | 17-08-09 | 20 | L | N | D | D | Schampen | 22 | 48 | | BE | BE | | |
| 20110042269 | 1 | | | | | | 2 | R | 180,7 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Za | 09-07-11 | 04 | | B | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 32 | 40 | | PA | PA | | |

| Ongevalnummers | Waar? | | | | | | Wat? | | | Wanneer? | | Waarom? | | | | | Wie? | | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|------------------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|-----------|----------|------------|---------------|----------------------------|--------------|----------------|----------|-------|---|------------------|----------------|------------------|--|-----------|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers te hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden | Wegnummer | Richting | Hectometer | Hectoletter | Aard | Hoofdoorzaak | Botspartner(s) | Dag | Datum | Ur waarop ongeval heeft plaats gevonden | Lichtgesteldheid | Wegverlichting | Weersgesteldheid | Toestand wegdek | Manoeuvre | Leeftijd veroorzaker | Leeftijd botspartner 1 | Leeftijd botspartner 2 | Vervoerswijze veroorzaker | Vervoerswijze botspartner 1 | Vervoerswijze botspartner 2 |
| 20090071045 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 180,8 | # | Kop/staart | Slaap, vermoeidheid | PA / VA | Di | 13-01-09 | 03 | D | G | R | N | Kopstaart zonder afslaan | 34 | 52 | | PA | VA | | |
| 20080197074 | 1 | | | | | | 2 | R | 181,0 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | | Zo | 09-03-08 | 00 | D | G | D | D | Niet van de weg | | | | | | | |
| 20090156428 | 1 | | | | | | 2 | R | 181,6 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Za | 21-02-09 | 01 | D | B | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 20 | | | PA | | | |
| 320071487461 | 1 | | | | | | 2 | R | 181,9 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | TO / PA | Wo | 03-10-07 | 14 | L | G | R | N | Kopstaart zonder afslaan | 52 | 73 | | TO | PA | | |
| 320071293659 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,0 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / PA | Do | 08-11-07 | 18 | D | G | R | N | Kopstaart met stilstaand voertuig | 47 | 34 | | PA | PA | | |
| 20080244483 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,4 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | PA / PA | Zo | 16-03-08 | 11 | L | G | D | N | Botsing met overig wegmeubilair | 26 | 41 | | PA | PA | | |
| 320070912585 | 1 | 1 | | | 1 | | 2 | R | 182,4 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Vr | 03-08-07 | 20 | L | N | D | D | Botsing met boom en overige vaste voorwerpen | 18 | | | PA | | | |
| 320070912593 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,4 | # | Vast voorwerp | Slaap, vermoeidheid | PA | Wo | 25-07-07 | 06 | L | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 23 | | | PA | | | |
| 320070501348 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 182,5 | # | Eenzijdig | Geen richting aangeven | PA / PA | Za | 12-05-07 | 21 | S | N | D | D | Niet van de weg | 24 | | | PA | PA | | |
| 20080864930 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,6 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | DR / PA | Di | 16-09-08 | 13 | L | G | D | D | Niet van de weg | 54 | | | DR | PA | | |
| 20090412639 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,7 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Wo | 10-06-09 | 22 | S | N | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 64 | | | PA | | | |
| 20090626899 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,7 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Za | 29-08-09 | 00 | D | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 48 | 28 | 52 | PA | PA | PA | |
| 20100191885 | 1 | | | | | | 2 | R | 182,7 | a | Dier | Fout oversteken | | Za | 24-07-10 | 04 | D | B | D | D | Overstekende dieren | | | | | | | |
| 320070583443 | 1 | | | | | | 2 | R | 183,2 | # | Kop/staart | Fout in-/uitvoegen | TR / VA | Di | 24-04-07 | 13 | L | N | D | D | Kopstaart met foutief in- / uitvoegen | 37 | 54 | | TR | VA | | |
| 20090284040 | 1 | | | | | | 2 | R | 183,6 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | PA | Zo | 12-04-09 | 01 | D | G | D | D | Overige eenzijdig | 74 | | | PA | | | |
| 20090440496 | 1 | | | | | | 2 | R | 183,7 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | PA | Ma | 15-06-09 | 19 | L | N | D | D | Overige eenzijdig | 56 | | | PA | | | |
| 20080408900 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 184,0 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Zo | 16-03-08 | 21 | D | B | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 21 | 25 | 30 | PA | PA | PA | |
| 20090369546 | 1 | | | | | | 2 | R | 184,2 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | | Di | 26-05-09 | 10 | L | N | D | D | Overige | | | | | | | |
| 320070106276 | 1 | | | | | | 2 | R | 184,7 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / TR | Wo | 24-01-07 | 13 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 56 | 43 | | PA | TR | | |
| 20090367196 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 184,9 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Vr | 24-04-09 | 07 | L | N | D | D | Botsing met boom en overige vaste voorwerpen | 38 | | | PA | | | |
| 20090193659 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 185,1 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / TR | Za | 03-01-09 | 00 | D | G | D | N | Kopstaart zonder afslaan | 45 | 48 | | PA | TR | | |
| 20080967091 | 1 | | | | | | 2 | R | 185,2 | # | Vast voorwerp | Fout inhalen/snijden | BE / PA | Di | 14-10-08 | 16 | L | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 22 | | | BE | PA | | |
| 20090525529 | 1 | | | | | | 2 | R | 185,6 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | PA | Ma | 13-07-09 | 14 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 43 | | | PA | | | |
| 320070774477 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 185,6 | # | Flank | Te veel rechts rijden | TR / PA | Za | 31-03-07 | 22 | D | G | D | D | Schampen | 36 | 22 | | TR | PA | | |
| 20080688068 | 1 | | | | | | 2 | R | 185,8 | # | Vast voorwerp | Slippen | PA | Zo | 13-07-08 | 12 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 50 | | | PA | | | |
| 320070356902 | 1 | | | | | | 2 | R | 186,1 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | PA | Vr | 30-03-07 | 11 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 52 | | | PA | | | |
| 20090099136 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 186,5 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | BE | Ma | 23-02-09 | 16 | L | N | D | D | Botsing met boom en overige vaste voorwerpen | 61 | | | BE | | | |
| 20081293367 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 186,7 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | PA | Vr | 19-12-08 | 14 | L | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 45 | | | PA | | | |
| 20100018652 | 1 | | | | | | 2 | R | 187,0 | # | Vast voorwerp | Fout inhalen/snijden | VA / PA | Do | 21-01-10 | 12 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 43 | | | VA | PA | | |
| 20090118923 | 1 | | | | | | 2 | R | 187,1 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA / PA | Vr | 27-02-09 | 22 | D | G | D | N | Botsing met overig wegmeubilair | 24 | 45 | | PA | PA | | |
| 20090210770 | 1 | | | | | | 2 | R | 187,1 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | BE / PA | Vr | 27-02-09 | 22 | D | G | D | N | Overige | 45 | 30 | | BE | PA | | |
| 20090210789 | 1 | | | | | | 2 | R | 187,1 | # | Flank | Niet ingevuld | PA / PA | Vr | 27-02-09 | 22 | D | G | D | N | Schampen | 65 | 23 | | PA | PA | | |
| 320070135827 | 1 | | | | | | 2 | R | 187,3 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Wo | 17-01-07 | 20 | D | G | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 21 | | | PA | | | |
| 320070700742 | 1 | 1 | | | | 1 | 2 | R | 187,8 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Wo | 27-06-07 | 16 | L | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 24 | | | PA | | | |
| 20090556368 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,0 | # | Flank | Niet ingevuld | VA / PA | Ma | 27-07-09 | 19 | L | N | D | D | Overige flankongevallen | 19 | | | VA | PA | | |
| 20080149291 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,2 | # | Frontaal | Macht over stuur verliezen | PA / TR | Vr | 25-01-08 | 07 | D | G | D | N | Frontaal zonder rijstrookverandering | 25 | 51 | | PA | TR | | |
| 320071181753 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,3 | a | Eenzijdig | Fout door bocht | MO | Di | 16-10-07 | 07 | D | G | D | D | Niet van de weg | 31 | | | MO | | | |
| 20080284522 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,4 | a | Vast voorwerp | Fout door bocht | BE | Wo | 26-03-08 | 19 | D | G | D | N | Botsing met overig wegmeubilair | 44 | | | BE | | | |
| 20080398087 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,4 | # | Vast voorwerp | Onvold. rechts rijden | PA / PA | Wo | 27-02-08 | 01 | D | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 40 | 37 | | PA | PA | | |
| 20090663462 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,4 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Zo | 27-09-09 | 16 | L | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 41 | 45 | | PA | PA | | |
| 20080816680 | 1 | | | | | | 2 | R | 188,5 | a | Vast voorwerp | Te hoge snelheid | PA | Do | 28-08-08 | 06 | S | N | D | D | Botsing met boom en overige vaste voorwerpen | 21 | | | PA | | | |
| 320071493087 | 1 | | | | | | 2 | R | 189,9 | # | Vast voorwerp | Slippen | PA / PA | Di | 18-12-07 | 15 | L | G | D | N | Botsing met overig wegmeubilair | 56 | 55 | | PA | PA | | |
| 20080284514 | 1 | | | | | | 2 | R | 190,0 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Vr | 14-03-08 | 13 | L | G | O | | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | |
| 320071060521 | 1 | | | | | | 2 | R | 190,0 | # | Flank | Fout inhalen/snijden | PA / PA | Zo | 23-09-07 | 22 | D | B | D | D | Schampen | 77 | 57 | | PA | PA | | |
| 20080695604 | 1 | | | | | | 2 | R | 190,3 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Za | 26-07-08 | 02 | D | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 44 | | | PA | | | |

| Ongevalnummers | Aantal UMS-ongevallen | | | | | | Aantal slachtofferongevallen | | | Aantal slachtoffers | | | Aantal overige gewonden | | | Aantal slachtoffers te hulp | | | Aantal ziektuiscgewonden | | | Aantal doden | | | Waar? | | | Wat? | | | Wanneer? | | | Waarom? | | | | Wie? | | | | | |
|----------------|-----------------------|-----------|------------|-------------|----------|---------------|------------------------------|-----|-------|--|------------------|----------------|-------------------------|-----------------|-----------|-----------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------|----|-------|---|---|------------------------------------|--------------------------------------|----|----------|----|----|---------|--|--|--|------|--|--|--|--|--|
| | Wegnummer | Richting | Hectometer | Hectoletter | Aard | Hooftoedracht | Botspartner(s) | Dag | Datum | Uur waarop ongeval heeft plaats gevonden | Lichtgesteldheid | Wegverlichting | Weersgesteldheid | Toestand wegdek | Manoeuvre | Leeftijd veroorzaker | Leeftijd botspartner 1 | Leeftijd botspartner 2 | Vervoerswijze veroorzaker | Vervoerswijze botspartner 1 | Vervoerswijze botspartner 2 | Art. 8 bestuurder(s) (alcohol) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20100113422 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 190,3 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | BE / PA | Do | 22-04-10 | 09 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 24 | 61 | | BE | PA | | | | | | | | | |
| 20080942572 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 191,1 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Ma | 08-09-08 | 11 | L | G | O | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | | | | | | | | | |
| 20080284506 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 191,8 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Vr | 14-03-08 | 13 | L | G | O | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | | | | | | | | | |
| 20110089243 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | 2 | R | 191,9 | # | Frontaal | Fout in-/uitvoegen | VA / TO | Do | 03-03-11 | 06 | | | O | Frontaal met foutief in-/uitvoegen | 52 | 54 | | VA | TO | | | | | | | | | | |
| 320071012669 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 192,2 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Vr | 31-08-07 | 11 | L | G | O | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | | | | | | | | | |
| 320071182123 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 192,3 | # | Eenzijdig | Niet ingevuld | PA | Za | 06-10-07 | 12 | L | G | D | D | Niet van de weg | 41 | | | PA | | | | | | | | | | |
| 20081180012 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 193,7 | # | Kop/staart | Niet ingevuld | PA / PA | Zo | 23-11-08 | 19 | D | B | S | S | Overige | 25 | 41 | | PA | PA | | | | | | | | | |
| 320070775349 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 194,0 | a | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Do | 15-02-07 | 16 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 39 | 73 | | PA | PA | | | | | | | | | |
| 20080127092 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,0 | # | Vast voorwerp | Onwel worden/ziekte | BE | Za | 16-02-08 | 16 | L | N | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 37 | | | BE | | | | | | | | | | |
| 320070787569 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,2 | # | Kop/staart | Onvoldoende afstand | BE / PA | Ma | 28-05-07 | 15 | L | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 52 | 43 | | BE | PA | | | | | | | | | |
| 20080291933 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,3 | # | Eenzijdig | Macht over stuur verliezen | PA | Di | 01-04-08 | 10 | L | N | D | D | Niet van de weg | 52 | | | PA | | | | | | | | | | |
| 20080740970 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,3 | # | Vast voorwerp | Fout in-/uitvoegen | BE / PA | Zo | 10-08-08 | 08 | L | N | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 46 | 25 | | BE | PA | | | | | | | | | |
| 320071056135 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,3 | # | Vast voorwerp | Niet ingevuld | DR | Di | 26-06-07 | 10 | L | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | | | | DR | | | | | | | | | | |
| 20090570557 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,5 | # | Vast voorwerp | Slippen | PA | Do | 23-07-09 | 12 | L | N | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 25 | | | PA | | | | | | | | | | |
| 320070456137 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,6 | # | Flink | Fout in-/uitvoegen | TR / PA | Do | 25-01-07 | 10 | L | N | D | N | Schampen | 40 | 37 | | TR | PA | | | | | | | | | |
| 20110086288 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 200,9 | # | Frontaal | Verlies lading | BE / PA | Vr | 24-06-11 | 09 | | N | D | D | Frontaal zonder rijstrookverandering | 71 | 34 | | BE | PA | | | | | | | | | |
| 320071411678 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 2 | R | 201,0 | # | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Di | 04-12-07 | 17 | D | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 23 | | | PA | | | | | | | | | | |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 | | | | | | | | | | | | Vast voorwerp | Onvoldoende afstand | PA / PA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Legenda

Deze eigenschap komt bij meer dan de helft van de ongevallen voor

Deze eigenschap komt het meest voor, maar bij minder dan de helft ongevallen

Deze eigenschap is niet dominant

| | | | | | | | | Waar? | Wat? | Wanneer? | Waarom? | Wie? |
|--|-----|----|----|---|---|---|---|---------------|---------------------|----------|---------|------|
| Ongevalnummers | | | | | | | | | | | | |
| Aantal UMS-ongevallen | 150 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 | | | | | |
| Aantal slachtofferongevallen | | | | | | | | | | | | |
| Aantal slachtoffers | | | | | | | | | | | | |
| Aantal overige gewonden | | | | | | | | | | | | |
| Aantal slachtoffers te hulp | | | | | | | | | | | | |
| Aantal ziekhuisgewonden | | | | | | | | | | | | |
| Aantal doden | | | | | | | | | | | | |
| Wegnummer | | | | | | | | | | | | |
| Richting | | | | | | | | | | | | |
| Accometer | | | | | | | | | | | | |
| Accoletter | | | | | | | | | | | | |
| Aard | | | | | | | | Vast voorwerp | Onvoldoende afstand | PA / PA | | |
| Hooftoedracht | | | | | | | | | | | | |
| Botspartner(s) | | | | | | | | | | | | |
| Dag | | | | | | | | | | | | |
| Datum | | | | | | | | | | | | |
| Uur waarop ongeval heeft plaats gevonden | | | | | | | | | | | | |
| Lichtgesteldheid | | | | | | | | | | | | |
| Wegverlichting | | | | | | | | | | | | |
| Weersgesteldheid | | | | | | | | | | | | |
| Toestand wegdek | | | | | | | | | | | | |
| Manoeuvre | | | | | | | | | | | | |
| Leeftijd veroorzaker | | | | | | | | | | | | |
| Leeftijd botspartner 1 | | | | | | | | | | | | |
| Leeftijd botspartner 2 | | | | | | | | | | | | |
| Vervoerswijze veroorzaker | | | | | | | | | | | | |
| Vervoerswijze botspartner 1 | | | | | | | | | | | | |
| Vervoerswijze botspartner 2 | | | | | | | | | | | | |
| Art. 8 bestuurder(s) (alcohol) | | | | | | | | | | | | |

Legenda

Deze eigenschap komt bij meer dan de helft van de ongevallen voor

Deze eigenschap komt het meest voor, maar bij minder dan de helft ongevallen

Deze eigenschap is niet dominant

Samenvatting ongevals- en slachtofferkenmerken

| Aard ongeval | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|---------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| Dier | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vast voorwerp | 32 | 5 | 5 | 1 | 4 | 0 | 0 |
| Frontaal | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Flank | 10 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Kop/staart | 31 | 4 | 4 | 0 | 2 | 2 | 0 |
| Eenzijdig | 12 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

| Hoofdtoedracht | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| Fout door bocht | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout in-/uitvoegen | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Fout inhalen/snijden | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout oversteken | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geen doorgang verlenen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geen richting aangeven | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Geen voorrang verlenen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Macht over stuur verliezen | 8 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Niet ingevuld | 30 | 3 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| Onvold. rechts rijden | 5 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Onvoldoende afstand | 18 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Onwel worden/ziekte | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Slaap, vermoeidheid | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Slippen | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Te hoge snelheid | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Te veel rechts rijden | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Verlies lading | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

| Vervoerwijze veroorzaker | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestelauto | 16 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Motor | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personenauto | 55 | 9 | 9 | 1 | 5 | 3 | 0 |

| | | | | | | | |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Trekker | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Trekker met oplegger | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vrachtauto | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

| Leeftijdsklasse veroorzaker | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|-----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 17 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 18 t/m 24 jaar | 15 | 4 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 25 t/m 39 jaar | 26 | 3 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 40 t/m 49 jaar | 16 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 50 t/m 59 jaar | 10 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 60 t/m 69 jaar | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 70 jaar en ouder | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

| Dagdeel | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|---------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| 07-09 uur | 5 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 09-12 uur | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12-16 uur | 21 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 16-18 uur | 14 | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 18-22 uur | 14 | 3 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 22-07 uur | 24 | 4 | 4 | 0 | 1 | 3 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

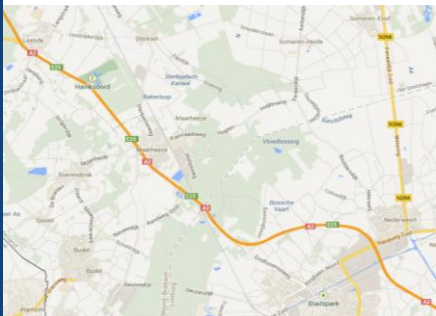
| Botspartner(s) | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigewonden | Aantal doden |
|-----------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA | 23 | 4 | 4 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| BE | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| MO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DR | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / PA | 28 | 3 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| PA / VA | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| PA / TR | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| PA / TO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / PA | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / BE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / VA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | |
|---------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| VA / PA | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VA / TO | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| TR / PA | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TR / VA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TO / PA | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DR / PA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 91 | 12 | 12 | 1 | 7 | 4 | 0 |

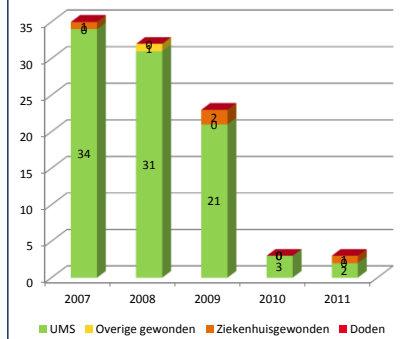
Conclusies

| | |
|-----------------|--|
| Waar? | De ongevallen hebben zich voorgedaan op het traject van de A2 hoofdrijbaan rechts tussen hm. 176,0 en 201,0, een traject van 19,3 kilometer (verspringsing in hectometrerig ter hoogte van aansluiting 39, Nederweert - van 194,3 naar 200,0). De ongevallen vonden verspreid over het traject plaats. Van alle slachtofferongevallen vond circa de helft (6 slachtofferongevallen) plaats ter hoogte van aansluiting 37 Budel (tussen hm. 184,0 en 187,0). |
| Wat? | In totaal vinden er 103 ongevallen plaats waarvan bij 12 ongevallen een slachtoffer te betreuen is en bij de overige 91 alleen materiële schade. In totaal vielen bij deze 12 slachtofferongevallen ook 12 slachtoffers. De meest dominante ongevalstypen zijn: - 37 vast voorwerp ongevallen (36%) - 35 kop/staart ongevallen (34%) - 13 eenzijdige ongevallen (13%) - 11 flank ongevallen (11%). |
| Wanneer? | De ongevallen vinden op de volgende dagdelen plaats: - 45 ongevallen in de avond- en nachtperiode (44%) (18.00 - 07.00 uur) - 35 ongevallen in de ochtend- en middagdalenperiode (34%) (09.00 - 16.00 uur) - 23 ongevallen in de ochtend- en middagspitsperiode (22%) (07.00 - 09.00 en 16.00 - 18.00 uur) |
| Waarom? | De dominantie hoofdtoedrachten zijn (hierin zijn de ongevallen waarvan de hoofdtoedracht niet bekend is niet meegerekend - betreft 33 ongevallen): - 20 ongevallen als gevolg van 'onvoldoende afstand houden' (29%) - 16 ongevallen als gevolg van 'macht over het stuur verliezen / slippen' (23%) - 9 ongevallen als gevolg van 'verkeerd in- en uitvoegen/snijden' (13%) |
| Wie? | De volgende botspartners/vervoerwijzen komen hoofdzakelijk voor: - 31 ongevallen tussen personenauto's en onderling (32%) en 10 ongevallen tussen een personen- en bestelauto (10%) - 33 enkelvoudige ongevallen met personenauto, bestelauto of motor (34%) - 16 ongevallen met betrokkenheid van vrachtverkeer (16%) De dominante leeftijdklassen van de veroorzakende bestuurders (hierin zijn de ongevallen waarvan de leeftijd van de veroorzaker niet is ingevuld niet meeregekend - betreft 18 ongevallen): - 29 bestuurders in de leeftijdklasse 25 t/m 39 jaar (34%) - 19 bestuurders in de leeftijdklasse 18 t/m 24 jaar (22%) - 18 bestuurders in de leeftijdklasse 40 t/m 49 jaar (21%) |

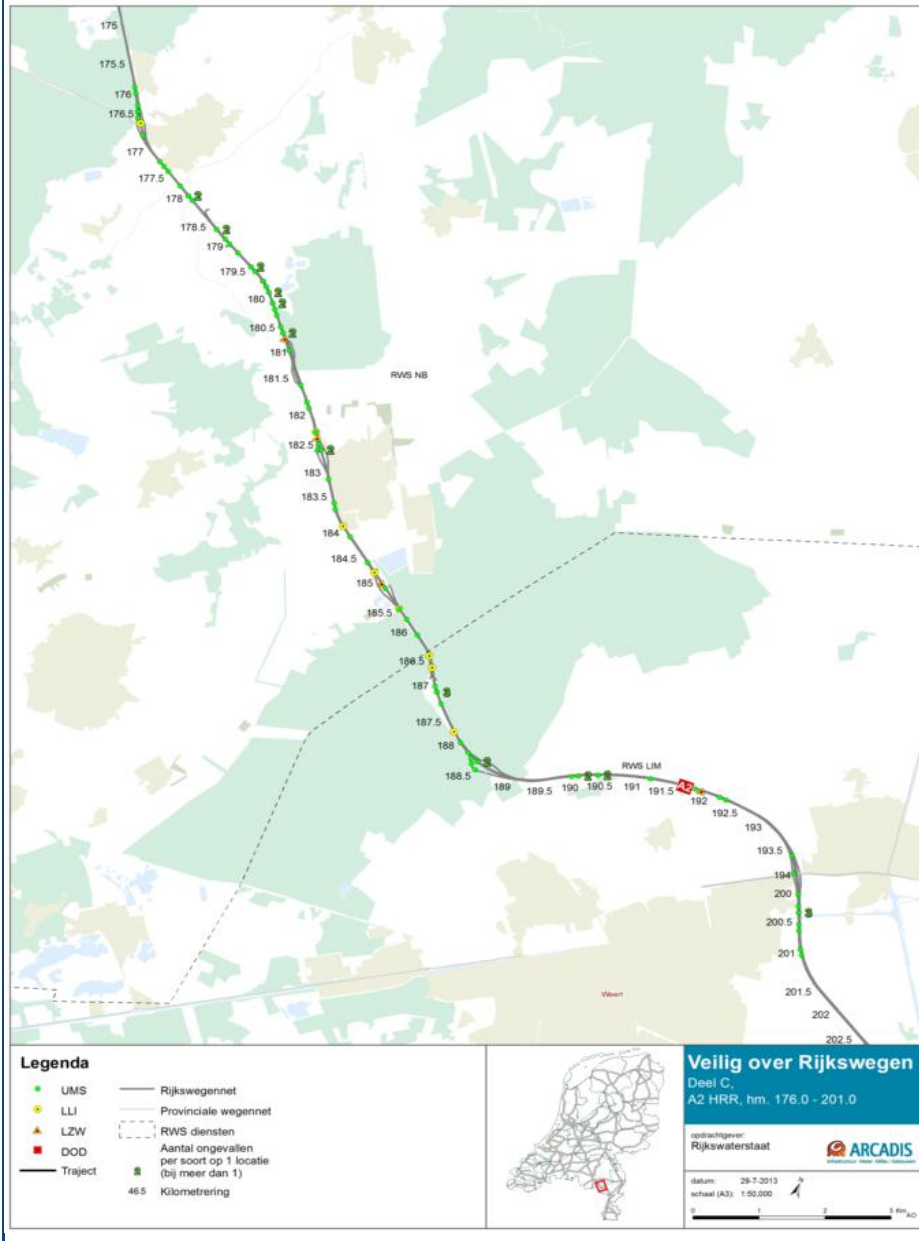
Locatiefoto (bron: Google)



Trendgrafiek



Overzichtsk kaart



Hypothesen / mogelijke oorzaken

Kop-staart en vast voorwerp ongevallen tussen hm. 179.0 - 181.0

Op het wegvak A2 HRR tussen 179.0 en 181.0 hebben zich in de periode 2007 - 2011 25 ongevallen voorgedaan, waarvan 1 letselongeval (met 1 slachtoffer). Bij 8 ongevallen betrof het een kop-staart aanrijding, 5 vast voorwerp ongevallen, 5 eenzijdige ongevallen, 4 flank ongevallen, 2 aanrijdingen met een dier en 1 frontale aanrijding. Het letselongeval betrof een kop-staart aanrijding als gevolg van slaap/vermoeidheid. Meer dan de helft van deze ongevallen vond plaats in de spitsen (14 ongevallen), 6 vonden er plaats in de avond- of nachtperiode en 5 gedurende de dagperiode dal.

Hypothese 1: Vanwege de flauwe bocht naar rechts (tussen hm. 179.5 en 180.0) is langzaam rijdend of stil staand verkeer moeilijker op te merken (helemaal als hier een rij met vrachtkverkeer rijdt op de rechterstrook). Door het ontbreken van signalering wordt verkeer niet gewaarschuwd, met kop-staart aanrijdingen en vast voorwerp ongevallen tot gevolg.

Hypothese 2: Op een aantal locaties is er geen obstakel vrije zone van 10 meter aanwezig. Hierdoor kunnen vast voorwerp ongevallen plaats vinden.

Ongevallen op wegvak A2 HRR tussen hm. 182.4 - 182.7 (voor aansluiting 36 Maarheeze/Soerendonk)

Op dit wegvak gebeurden 8 ongevallen, waarvan 2 letselongeval (met 2 slachtoffers). Bij 4 ongevallen betrof het een vast voorwerp ongeval, 2 eenzijdige ongevallen, 1 ongeval met een dier en 1 kop-staart aanrijding. Van deze ongevallen vonden er 6 plaats in de avond- of nachtperiode. De slachtofferongevallen betroffen een vast voorwerp en een eenzijdig ongeval.

Hypothese 3: Door een te hoge rijsnelheid raakt een bestuurder de macht over het stuur kwijt met als gevolg vast voorwerp ongevallen (checken in relatie met OVZ).

Slachtofferongevallen tussen 184.9 - 187.8

Op dit wegvak gebeurden 15 ongevallen, waarvan 6 letselongeval (met 6 slachtoffers). Bij 11 ongevallen betrof het een vast voorwerp ongeval, 2 een kop-staart aanrijding en 2 flank ongevallen. Bij de letselongevallen was bij 4 ongevallen sprake van een vast voorwerp ongeval. Van deze ongevallen vonden er 6 plaats in de avond- of nachtperiode, 5 gedurende de dagperiode dal en 4 in de spitsperiodes.

Hypothese 4: Door het bochtige verloop van de weg verliest men de macht over het stuur, het verloop van de weg wordt anders ingeschat, waardoor men te laat corrigeert.

Hypothese 5: Op dit wegvak wordt hard gereden (kan overigens ook gelden voor andere delen van de A2 HRR in dit onderzoek), waardoor de kans op ongevallen groter is (eventueel in combinatie van langzaam rijdend vrachtkverkeer).

Resultaten locatie-onderzoek

Het onderzochte wegvak van de A2 HRR heeft van hm. 176.0 - 176.3 3 rijstroken en vanaf hm. 176.3 tot en met 201.0 bestaat de weg uit 2 rijstroken, waarbij op de meeste locaties een vluchtstrook aanwezig is. Op dit traject geldt een maximum snelheid van 120 km/uur tussen hm. 176.0 - 184.5 en tussen hm. 193.3 - 201.0. Op het wegvak tussen hm. 184.5 - 193.3 is de maximum sinds 1 september 2012 toegestane snelheid 130 km/uur (wegvak Budel - Nederweert). Op het wegvak geldt tevens een inhaalverbod voor vrachtwagens tussen 06.00 - 10.00 uur en tussen 15.00 - 19.00 uur. In de avondspits is dit wegvak drukker dan in de ochtendspits (omgekeerde spitsrichting ten opzichte van HRL). Het meest noordelijke deel van het traject is het drukst, waarna de intensiteit in zuidelijke richting langzaam afneemt (veel verkeer neemt de afritten naar o.a. Budel, Weert-Noord en Nederweert). Op dit wegvak is ook minder sprake van het zogenaamde schokgolfeffect zoals dit op HRL wel het geval is. Verkeer rijdt hier in tegenstelling tot HRL niet in een 'fuik', de intensiteit neemt verder stroomafwaarts af in plaats van toe.

Kop-staart en vast voorwerp ongevallen tussen hm. 179.0 - 181.0:

De invoeger van aansluiting Leende (35) zorgt wel eens voor doorstromingsproblemen (met name in de spitsperiodes). Deze doorstromingsproblemen zorgen niet direct voor verkeersonveilige situaties. Hier hebben zich 3 ongevallen voorgedaan in een periode van 5 jaar, waarvan 2 kop-staart aanrijdingen. De bocht ter hoogte van hm. 179.0 - 181.0 is wel een verkeersonveilige locatie. Men name doordat de bocht naar rechts afbuigt is het zicht op stroomafwaarts rijdend verkeer beperkt. Dit wegvak is in de middenberm voorzien van een geleiderail en tevens is de vluchtstrook aanwezig. Echter als verkeer na de bocht langzaam rijdt of stilstaat bestaat de kans dat achterop komend verkeer dit te laat opmerkt (kop-staart aanrijdingen). Daarnaast vonden op dit wegvak een aantal vast voorwerp ongevallen plaats met bomen ('boomklimmers'). In de middenberm is een geleiderail aanwezig, vanuit Meer Vellig-2 is ook de buitenberm voorzien van een geleiderail, zodat deze meer vergevingsgezind is waardoor de kans op ernstige ongevallen verkleind. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijn ten aanzien van de obstakel vrije zone (afgescheiden van water, bomen en parallelweg). Ter hoogte van de invoeger Leende (35) hm. 179.1 - 179.4 (halve aansluiting) en ter hoogte van de uitvoeger naar verzorgingsplaats 't Haasje is geen vluchtstrook aanwezig (hm. 180.9 - 181.2). Hier zijn overigens geen ongevallen aan te koppelen.

Ongevallen op wegvak A2 HRR tussen hm. 182.4 - 182.7 (voor aansluiting 36 Maarheeze/Soerendonk):

In het kader van Meer Vellig-3 is op deze locatie in de buitenberm geleiderail geplaatst. De ongevallen die hier plaats vonden betroffen voornamelijk vast voorwerp ongevallen. Door de plaatsing van de geleiderail wordt voldaan aan de richtlijn ten aanzien van de obstakel vrije zone (voorheen was deze niet aanwezig). Wat daarnaast opvalt aan deze locatie is dat de A2 ter hoogte van de aansluiting over De Kleine Bruggen heen loopt. Daardoor is het zicht op stroomafwaarts rijdend verkeer minder goed. Hier heeft overigens maar één kop-staart ongeval plaatsgevonden (hm. 182.7), dus in de praktijk leidt dit niet tot een echt veiligheidsknelpunt. Op het viaduct is geen vluchtstrook aanwezig (wel een strook asfalt, maar niet breed genoeg om van een vluchtstrook te spreken), hetgeen zorgt voor een visuele versmalling.

Parallel aan het wegvak ter hoogte van hm. 183.5 - 184.5 ligt een parallelrijbaan op circa 10 meter afstand van de kantmarkering. Hier tussenin ligt een berm met een ondiepe sloot en veel groen. Deze elementen liggen in de zone welke obstakelvrij dient te zijn. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de diameter van deze bomen is en of deze obstakelvrij gemaakt moet worden of moet worden voorzien van een geleiderail. Ook hier geldt overigens dat bij het eventueel verwijderen van groen rekening gehouden moet worden met verbinding en/of afleiding van het verkeer op de hoofdrijbaan. Vanuit dit oogpunt verdient een geleideconstructie de voorkeur. Overigens vinden op dit wegvak niet heel veel ongevallen plaats (2 kop-staart, 2 eenzijdig en 3 ongevallen met onbekende toedracht). Deze maatregel is dus meer een preventieve dan een curatieve maatregel.

Slachtofferongevallen tussen 184.9 - 187.8

Dit wegvak is grotendeels voorzien van bermbeveiliging (geleiderail zowel in middenberm als buitenberm). Het profiel van de weg kent tussen hm. 186.0 - 188.0 een bochtig verloop. De weg buigt hier eerst af naar rechts en dan naar links. Op dit deel vonden 3 slachtofferongevallen plaats, allen vast voorwerp ongevallen. Dit traject is voorzien van geleiderail aan weerszijden van de weg. Deze drie ongevallen vonden allemaal plaats op een droog wegdek in de periode tussen 14.00 en 16.00 uur. Van de vast voorwerp ongevallen die hier plaats vonden is een deel te wijten aan een te hoge rijsnelheid (te hoge snelheid, macht over het stuur verliezen, slippen). De geleiderail staat met name in de eerste bocht (naar rechts) vrij kort op rijstrook 1.

De afrit Weert-Noord is erg scherp, eerst een bocht naar rechts, dan naar links. Op deze locatie zijn reeds bochtsschilden aangebracht en is in de bocht naar links een geleiderail aanwezig. Op de afrit hebben zich 2 ongevallen voorgedaan (eenzijdig en vast voorwerp) allebei met als toedracht 'fout door bocht'. Het aantal geregistreerde ongevallen op deze afrit is daarmee beperkt. Indien toch gedacht wordt aan aanvullende maatregelen kan het plaatsen van een dynamisch snelheidspaneel de weggebruiker attenderen op een te hoge naderingssnelheid.

Verder stroomafwaarts zijn geen ongevalseconcentraties aanwezig. De toerit Weert-Noord heeft relatief lage intensiteiten, waardoor er voldoende ruimte is om veilig in te kunnen voegen op de hoofdrijbaan. Ter hoogte van de aansluiting Nederweert worden wel doorstromingsknelpunten ervaren, met name in de avondspits resulteert dit nog wel eens in terugslag. Aan deze terugslag kunnen echter geen veiligheidsknelpunten worden gekoppeld (weinig ongevallen). De toerit aansluiting Nederweert is voorzien van fileproof-markering. Daarmee wordt bijgedragen aan een betere doorstroming. Vanuit verkeersveiligheid is het de vraag of het niet goed is om een doorgetrokken streep op rijstrook 2 te plaatsen, zodat langzamer rijdend verkeer niet direct wisselt naar rijstrook 1, waar het verkeer harder rijdt, hetgeen kan resulteren in kop-staart aanrijdingen. Het aantal kop-staart aanrijdingen op dit deel van de A2 is erg laag (tussen hm. 194.0 - 201.0 kop-staart aanrijdingen). Deze maatregel wordt daarom op deze locatie niet voorgesteld (geen probleem t.a.v. van dit type ongevallen).

Oplossingsrichtingen

Kop-staart en vast voorwerp ongevallen tussen hm. 179.0 - 181.0

Suggestie 1: snoeien groen in bocht om beter zicht te hebben op stroomafwaarts rijdend verkeer, let hier wel op mogelijke effecten afleiding als gevolg van verkeer op de parallelrijbaan. Dit dient eerst onderzocht te worden.

Suggestie 2: plaatsen filedetectiesysteem om verkeer eerder te waarschuwen voor langzaam rijdend of stilstaand verkeer.

Suggestie 3: nader onderzoek naar de obstakel vrije zone, mogelijke maatregel snoeien groen of plaatsen geleiderail (wegvak hm. 183.5 - 184.5).

Slachtofferongevallen tussen 184.9 - 187.8

Suggestie 4: aanbrengen ribbelmarkering aan zowel de linker als de rechterzijde van de weg, zodat de weggebruiker eerder gewaarschuwd wordt als deze over de doorgetrokken streep rijdt (en daardoor eerder kan corrigeren).

Suggestie 5: door een dynamisch snelheidspaneel te plaatsen, wordt de weggebruiker eerder gewaarschuwd voor een te hoge rijsnelheid (in relatie tot de scherpe bochten van de afrit Weert-Noord).

Suggestie 6: op sommige locaties is de redresseerstrook vrij smal. Bij groot onderhoud dient bekeken te worden in hoeverre het mogelijk is om de redresseerstrook voldoende breed te maken. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zou ribbelmarkering een oplossing kunnen zijn. Deze laatste oplossing kan overigens wel een mogelijk effect hebben op het geluidsniveau. Met deze maatregelen kan de kans op flank of vast voorwerp ongevallen verkleind worden.

Inschatting kosten en effecten

Kop-staart en vast voorwerp ongevallen tussen hm. 179.0 - 181.0

Suggestie 1: de kosten van het snoeien van groen zijn lastig in te schatten. Eerst zal geïnventariseerd moeten worden welk groen verwijderd dient te worden, alvorens hier een goede prijsindicatie voor kan worden afgegeven.

Suggestie 2: de kosten van de aanschaf en plaatsing van een (lokaal) filedetectiesysteem bedragen circa 150.000 euro. Geschat wordt dat deze maatregel het aantal kop-staart ongevallen met 80% reduceert.

Suggestie 3: de kosten voor het plaatsen van een geleiderail worden geschat op circa 195.000 euro per kilometer. Verwacht wordt dat deze maatregel het aantal frontale ongevallen met 15% en het aantal vast voorwerp ongevallen met 40% kan reduceren.

Slachtofferongevallen tussen 184.9 - 187.8

Suggestie 4: het aanbrengen van ribbelmarkering wordt geschat op circa 15.000 euro per kilometer indien dit gecombineerd wordt uitgevoerd met groot onderhoud. Het verwachte effect van deze maatregel is een reductie van 50% van het aantal flank en vast voorwerp ongevallen.

Suggestie 5: de kosten van het aanbrengen van een dynamisch snelheidswaarschuwingspaneel bedraagt ongeveer € 25.000,- (dit is inclusief detectielussen). Deze maatregel zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid in relatie tot vast voorwerp ongevallen (lagere naderingssnelheid bocht).

Suggestie 6: zie suggestie 4.

Foto's locatie-onderzoek



Slecht (over)zicht in de bocht ter hoogte van hm. 179.0 - 181.0 op stroomafwaarts rijdend verkeer.



Geleiderail geplaatst t.h.v. 182.3 (Maarheeze) i.h.k.v. MV-3.

A2 ter hoogte van aansluiting over Kleine Bruggen (visuele vernauwing en beperkt zicht op stroomafwaarts rijdend verkeer).



'Militaire' afrit t.h.v. hm. 186.5

Scherpe bochten in afrit Weert-Noord (bochtschilden reeds aanwezig).

| Ongevalnummers | Waar? | | | | | | | Wat? | | | Wanneer? | | | Waarom? | | | | | Wie? | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|------------------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------|-----------|----------|------------|-------------------|----------------------------|----------------|----------------|----------|-------|--|-----------------|----------------|------------------|--|-----------|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers te hulp | Aantal ziekhuisgewonden | Aantal doden | Wegnummer | Richting | Hectometer | Hectoletter | Aard | Hoofdoedracht | Botspartner(s) | Dag | Datum | Uur waarop ongeval heeft plaats gevonden | Lichgesteldheid | Wegverlichting | Weersgesteldheid | Toestand wegdek | Manoeuvre | Leeftijd veroorzaker | Leeftijd botspartner 1 | Leeftijd botspartner 2 | Vervoerswijze veroorzaker | Vervoerswijze botspartner 1 | Vervoerswijze botspartner 2 |
| 320070433445 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,9 | d | Eenzijdig | Macht over stuur verliezen | BE | Do | 29-03-07 | 01 | D | B | D | D | Niet van de weg | 26 | | | BE | | | |
| 20090487809 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,3 | | Vast voorwerp | Slippen | PA | Wo | 08-07-09 | 04 | D | B | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 39 | | | PA | | | |
| 20090574769 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,3 | | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Zo | 12-07-09 | 16 | L | G | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 28 | | | PA | | | |
| 20080527993 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,4 | | Kop/staart | Niet ingevuld | BE / PA | Za | 15-03-08 | 00 | D | B | D | D | Kopstaart met veranderen van rijstrook links | 33 | 55 | | BE | PA | | |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 | | | | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | | | | | | | | | | | | | | | |

Legenda

Deze eigenschap komt bij meer dan de helft van de ongevallen voor

Deze eigenschap komt het meest voor, maar bij minder dan de helft ongevallen

Deze eigenschap is niet dominant

| Ongevalnummers | Aantal | | | | | | Waar? | | | Wat? | | | Wanneer? | | | Waarom? | | | | Wie? | | | | | | | | |
|----------------|----------------|-----------------------|--------------|------------------|----------------------|-------------------|----------|-----------|----------|------------|-------------|----------------------|----------------------------|----------------|-----|----------|--|------------------|----------------|------------------|-----------------|--|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | UMS-ongevallen | slachtofferongevallen | slachtoffers | overige gewonden | slachtoffers te hulp | ziektuigsgewonden | doden | Wegnummer | Richting | hectometer | sectoletter | Maat | Hoofdoeddracht | Botspartner(s) | Dag | Datum | Jur waarop ongeval heeft plaats gevonden | Lichtgesteldheid | Wegverlichting | Weersgesteldheid | Toestand wegdek | Manoeuvre | Leeftijd veroorzaker | Leeftijd botspartner 1 | Leeftijd botspartner 2 | Vervoerswijze veroorzaker | Vervoerswijze botspartner 1 | Vervoerswijze botspartner 2 |
| 20090876089 | 1 | | | | | | 2 | L | 192,5 | | | Vast voorwerp | Slippen | PA | Zo | 20-12-09 | 09 | L | N | S | S | Botsing met overig wegmeubilair | 66 | | | PA | | |
| 20119059550 | 1 | | | | | | 2 | L | 192,6 | | | Onbekend | | | Do | 15-09-11 | 07 | | | | | Overige | | | | | | |
| 20080757596 | | 1 | 2 | | | | 2 | L | 192,7 | | | Flank | Macht over stuur verliezen | PA / VA | Do | 10-07-08 | 05 | S | G | D | D | Overige flankongevallen | 33 | 38 | | PA | VA | |
| 20080695591 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,0 | | | Eenzijdig | Verlies lading | BE / PA | Do | 24-07-08 | 22 | D | G | D | D | Niet van de weg | 41 | 25 | 50 | BE | PA | PA |
| 20081074869 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,0 | | | Flank | Fout inhalen/snijden | PA / PA | Za | 13-09-08 | 12 | L | | | D | Overige flankongevallen | 23 | 46 | | PA | PA | |
| 320070494635 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,0 | | | Eenzijdig | Niet ingevuld | | Di | 01-05-07 | 15 | L | N | D | D | Niet van de weg | | | | | | |
| 320071383785 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,2 | | | Kop/staart | Onvoldoende afstand | PA / PA | Vr | 16-11-07 | 22 | D | G | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 50 | 48 | | PA | PA | |
| 320071426562 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,2 | | | Vast voorwerp | Niet ingevuld | PA | Vr | 16-11-07 | 22 | D | G | D | D | Botsing met overig wegmeubilair | 51 | | | PA | | |
| 20080816699 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,4 | | | Kop/staart | Onwel worden/ziekte | PA / PA | Do | 28-08-08 | 11 | L | N | D | D | Kopstaart zonder afslaan | 41 | 60 | | PA | PA | |
| 20109051337 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,9 | | | Onbekend | | | Di | 30-11-10 | 06 | D | | | | Overige | | | | | | |
| 320070433445 | 1 | | | | | | 2 | L | 193,9 | d | | Eenzijdig | Macht over stuur verliezen | BE | Do | 29-03-07 | 01 | D | B | D | D | Niet van de weg | 26 | | | BE | | |
| 20119024528 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,0 | | | Onbekend | | | Do | 14-04-11 | 12 | | | | | Overige | | | | | | |
| 20119045538 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,2 | | | Onbekend | | | Wo | 13-07-11 | 16 | | | | | Overige | | | | | | |
| 20090487809 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,3 | | | Vast voorwerp | Slippen | PA | Wo | 08-07-09 | 04 | D | B | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 39 | | | PA | | |
| 20090574769 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,3 | | | Vast voorwerp | Macht over stuur verliezen | PA | Zo | 12-07-09 | 16 | L | G | R | N | Botsing met overig wegmeubilair | 28 | | | PA | | |
| 20109100539 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,3 | | | Onbekend | | | Vr | 24-12-10 | 09 | L | | | | Overige | | | | | | |
| 20080527993 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,4 | | | Kop/staart | Niet ingevuld | BE / PA | Za | 15-03-08 | 00 | D | B | D | D | Kopstaart met veranderen van rijstrook links | 33 | 55 | | BE | PA | |
| 20109051215 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,4 | | | Onbekend | | | Ma | 15-11-10 | 19 | D | | | | Overige | | | | | | |
| 20109100199 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,5 | | | Onbekend | | | Zo | 26-12-10 | 09 | L | | | | Overige | | | | | | |
| 20119057823 | 1 | | | | | | 2 | L | 200,6 | | | Onbekend | | | Ma | 03-01-11 | 08 | | | | | Overige | | | | | | |
| 20119045503 | 1 | | | | | | 2 | L | 201,0 | | | Onbekend | | | Zo | 26-06-11 | 06 | | | | | Overige | | | | | | |
| TOTAAL | 225 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 | | | | | Vast voorwerp | Onvoldoende afstand | PA / PA | | | | | | | | | | | | | | |

Legenda

Deze eigenschap komt bij meer dan de helft van de ongevallen voor

Deze eigenschap komt het meest voor, maar bij minder dan de helft ongevallen

Deze eigenschap is niet dominant

Samenvatting ongevals- en slachtofferkenmerken

| | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekhuisgewonden | Aantal doden |
|---------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------|
| Aard ongeval | | | | | | | |
| Onbekend | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geparkeerd voertuig | 0 | 1 | 13 | 0 | 12 | 0 | 1 |
| Vast voorwerp | 39 | 6 | 8 | 2 | 3 | 3 | 0 |
| Frontaal | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Flank | 14 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| Kop/staart | 45 | 10 | 12 | 1 | 4 | 7 | 0 |
| Eenzijdig | 13 | 3 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

| | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekhuisgewonden | Aantal doden |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------|
| Hoofdtoedracht | | | | | | | |
| Fout door bocht | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout in-/uitvoegen | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fout inhalen/snijden | 9 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Geen voorrang verlenen | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Macht over stuur verliezen | 19 | 5 | 7 | 1 | 2 | 4 | 0 |
| Niet ingevuld | 29 | 3 | 4 | 0 | 1 | 3 | 0 |
| Onvold. rechts rijden | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Onvoldoende afstand | 33 | 10 | 24 | 1 | 16 | 6 | 1 |
| Onwel worden/ziekte | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Slippen | 7 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Te hoge snelheid | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Te veel rechts rijden | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verlies lading | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

| | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziekhuisgewonden | Aantal doden |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------|
| Vervoerwijze veroorzaker | | | | | | | |
| (niet ingevuld) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestelauto | 19 | 3 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| Motor | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Onbekend voertuig i.g.v. doorrijder | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personenauto | 79 | 16 | 21 | 4 | 7 | 10 | 0 |
| Trekker | 2 | 2 | 14 | 0 | 12 | 1 | 1 |
| Trekker met oplegger | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vrachtauto | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

| Leeftijdsklasse veroorzaker | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|-----------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 t/m 24 jaar | 17 | 7 | 8 | 1 | 2 | 5 | 0 |
| 25 t/m 39 jaar | 50 | 7 | 10 | 0 | 4 | 6 | 0 |
| 40 t/m 49 jaar | 20 | 8 | 20 | 2 | 13 | 4 | 1 |
| 50 t/m 59 jaar | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 60 t/m 69 jaar | 7 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 70 jaar en ouder | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

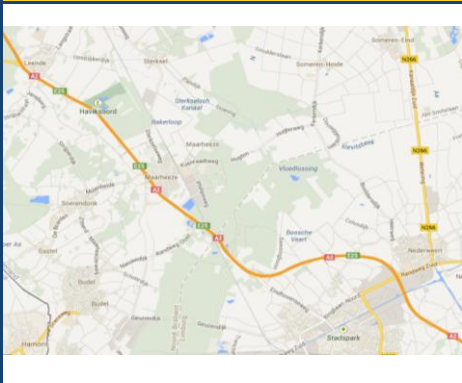
| Dagdeel | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|---------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| 07-09 uur | 21 | 3 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| 09-12 uur | 25 | 6 | 18 | 0 | 15 | 2 | 1 |
| 12-16 uur | 25 | 5 | 6 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| 16-18 uur | 14 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 18-22 uur | 6 | 4 | 6 | 1 | 3 | 2 | 0 |
| 22-07 uur | 24 | 3 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

| Botspartner(s) | Aantal UMS-ongevallen | Aantal slachtofferongevallen | Totaal aantal slachtoffers | Aantal overige gewonden | Aantal slachtoffers 1e hulp | Aantal ziektuigsgewonden | Aantal doden |
|-----------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------|
| (niet ingevuld) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA | 25 | 5 | 7 | 2 | 2 | 3 | 0 |
| BE | 6 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| VA | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TR | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| TO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MO | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| DR | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / PA | 41 | 7 | 8 | 1 | 3 | 4 | 0 |
| PA / BE | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| PA / VA | 2 | 2 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| PA / TR | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / TO | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PA / MO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / PA | 10 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| BE / TR | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BE / TO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VA / PA | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TR / PA | 0 | 1 | 13 | 0 | 12 | 0 | 1 |
| TR / VA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TR / TO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TO / PA | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TO / TR | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MO / PA | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| DR / PA | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 115 | 23 | 40 | 4 | 20 | 15 | 1 |

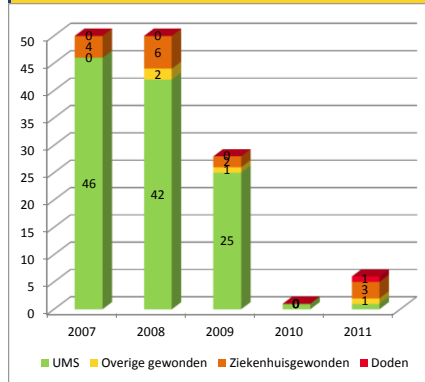
Conclusies

| | |
|-----------------|--|
| Waar? | De ongevallen hebben zich voorgedaan op het traject van de A2 hoofdrijbaan links tussen hm. 176,0 en 201,0, een traject van 19,3 kilometer (verspringing in hectometrerijg ter hoogte van aansluiting 39, Nederweert - van 194,3 naar 200,0). De ongevallen vonden verspreid over het traject plaats. Van alle slachtofferongevallen vond circa 45% plaats ter hoogte van aansluiting 36 Maarheeze en verzorgingsplaats Groote Bleek (tussen hm. 181.0 en 184.0). |
| Wat? | In totaal vinden er 138 ongevallen plaats waarvan bij 23 een slachtoffer (of slachtoffers) te betreuren is en bij de overige 115 alleen materiële schade. In totaal vielen bij deze 23 slachtofferongevallen 40 slachtoffers. Een opvallend ongeval betrof een ongeval ter hoogte van de afrit van aansluiting 37 Budel (hm. 185,8) waarbij een voertuig van achteren is aangereden (ongeval met legervoertuig). Hierbij vielen in totaal 13 slachtoffers (33% van het totaal aantal slachtoffers op dit traject in de periode 2007 - 2011!) De meest dominante ongevalstypen zijn: - 55 kop/taart ongevallen (40%) - 45 vast voorwerp ongevallen (33%) - 16 eenzijdige ongevallen (12%) - 16 flank ongevallen (12%). |
| Wanneer? | De ongevallen vinden op de volgende dagdelen plaats: - 61 ongevallen in de ochtend- en middagdelperiode (44%) (09.00 - 16.00 uur) - 40 ongevallen in de ochtend- en middagspitsperiode (29%) (07.00 - 09.00 en 16.00 - 18.00 uur) - 37 ongevallen in de avond- en nachtperiode (27%) (18.00 - 07.00 uur) |
| Waarom? | De dominantie hoofdtoedrachten zijn (hierin zijn de ongevallen waarvan de hoofdtoedracht niet bekend is niet meegerekend - betreft 32 ongevallen) : - 43 ongevallen als gevolg van 'onvoldoende afstand houden' (41%) - 33 ongevallen als gevolg van 'macht over het stuur verliezen / slippen' (31%) - 12 ongevallen als gevolg van 'verkeerd in- en uitvoegen/snijden' (11%) |
| Wie? | De volgende botspartners/vervoerwijzen komen hoofdzakelijk voor: - 48 ongevallen tussen personenauto's en onderling (35%), en 16 ongevallen tussen een personen- en bestelauto (12%) - 39 enkelvoudige ongevallen met personenauto, bestelauto of motor (28%) - 28 ongevallen met betrokkenheid van vrachtverkeer (20%) De dominante leeftijdklassen van de veroorzakende bestuurders (hierin zijn de ongevallen waarvan de leeftijd van de veroorzaker niet is ingevuld niet meerekend - betreft 11 ongevallen): - 57 bestuurders in de leeftijdklasse 25 t/m 39 jaar (45%) - 28 bestuurders in de leeftijdklasse 40 t/m 49 jaar (22%) - 24 bestuurders in de leeftijdklasse 18 t/m 24 jaar (19%) |

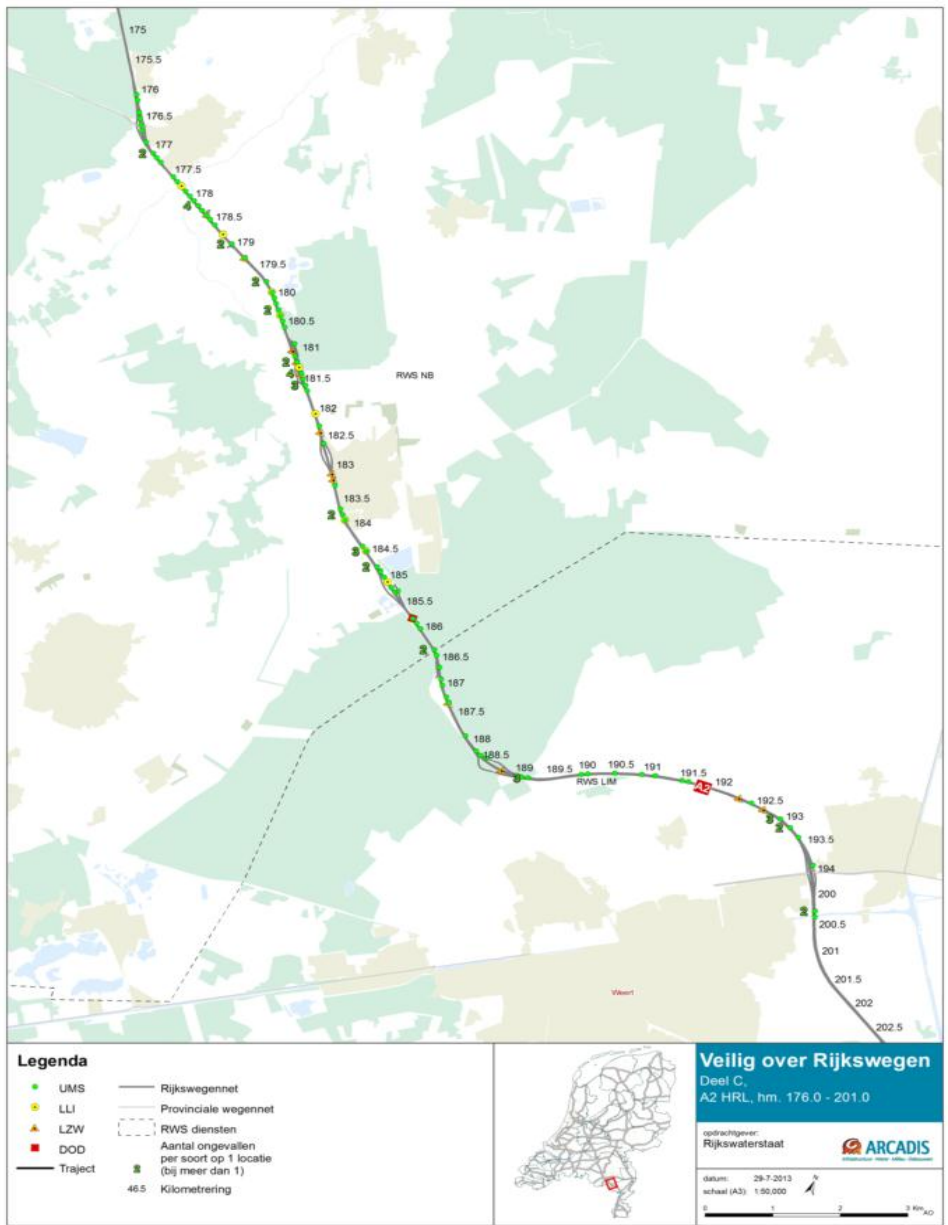
Locatiefoto (bron: Google)



Trendgrafiek



Overzichtskaart



Legenda

- UMS
- LLI
- ▲ LZW
- DOD
- Traject
- Rijkswegennet
- - - Provinciale wegennet
- - - RWS diensten
- Aantal ongevallen per soort op 1 locatie (bij meer dan 1)
- 46.5 Kilometring



Veilig over Rijkswegen

Deel C,
A2 HRL, hm. 176.0 - 201.0

opdrachtgever:
Rijkswaterstaat



datum: 29-7-2013
schaal (A3): 1:50.000



Inschatting kosten en effecten

Wegvak A2 HRL tussen hm. 184.3 en 185.5

Suggestie 1: de kosten voor het aanbrengen van een filebeveiligingssysteem worden geschat op circa 150.000 euro. Geschat wordt dat deze maatregel het aantal kop-staart ongevallen met 80% reduceert.

Suggestie 2: de kosten voor het plaatsen van een geleiderail worden geschat op circa 195.000 euro per kilometer. Verwacht wordt dat deze maatregel het aantal frontale ongevallen met 15% en het aantal vast voorwerp ongevallen met 40% kan reduceren.

Suggestie 3: de kosten voor het aanpassen van de rijstrookconfiguratie ter hoogte van knooppunt Leenderheide zijn op dit moment moeilijk in te schatten. Onderzoek zal moeten uitwijzen wat de meest optimale configuratie is (in relatie tot doorstroming, maar uiteraard ook tot verkeersveiligheid). Ter indicatie wordt voor het aanpassen van de rijstrookconfiguratie taper-samenvoeging een bedrag van circa 300.000 euro aangehouden. Het verwachte effect van deze maatregel is een reductie van het aantal flank en vast voorwerp ongevallen van 50% en 20% van het aantal kop-staart ongevallen.

Slachtofferongevallen tussen hm. 180.0 en 181.7 (kop-staart)

Suggestie 4: zie suggestie 2.

Suggestie 5: zie suggestie 7.

Suggestie 6: de kosten voor het plaatsen van kentekencamera's ter voorkoming van sluijverkeer over de verzorgingsplaats zijn afhankelijk van het type systeem dat hier geplaatst wordt (bijvoorbeeld in- of exclusief roodlichtnegatie-camera et cetera).

Kop-staart ongevallen tussen hm. 177.5 en 179.0

Suggestie: zie suggestie 1.

Overige opvallendheden gesignaleerd tijdens de uitgevoerde schouw

Suggestie 7: de kosten van deze maatregel(en) zijn op dit moment niet in te schatten. Dit is afhankelijk van het type maatregelen (uitkomsten nader onderzoek) dat genomen kan worden om deze problematiek te verminderen (bijvoorbeeld plaatsen verkeerslichten, plaatsen TDI's, 'knippen' doorgaande verbindingen OWN, afsluiten 'militaire' toerit, et cetera).

Suggestie 8: de kosten voor het plaatsen van 'einde vluchtstrook' worden geschat op circa 1.000 euro. Het effect hiervan op de verkeersveiligheid is moeilijk in te schatten.

Suggestie 9: de kosten van het plaatsen van een zichtschermbord zijn afhankelijk van het type zichtschermbord dat wordt toegepast. Het verwachte effect van zichtschermbord wordt geschat op een reductie van 20% van het aantal vast voorwerp en kop-staart ongevallen en 10% van het aantal flank ongevallen.

Suggestie 10: het aanbrengen van ribbelmarkering wordt geschat op circa 15.000 euro per kilometer indien dit gecombineerd wordt uitgevoerd met groot onderhoud. Het verwachte effect van deze maatregel is een reductie van 50% van het aantal flank en vast voorwerp ongevallen.

▢

Foto's locatie-onderzoek



Slecht zicht bocht Weert-Noord (afrit) HRL - op laatste moment verlaat men A2 als men staart van file ziet en gaat sluipen via OWN (parallel aan A2).



Toerit militaire aansluiting (hm. 186.7), deel van sluisverkeer rijdt hier de A2 weer op.



Ontbreken geleiderail tussen afrit naar Groote Bleek en parallelrijbaan (gemeentelijk), tevens veel groen aanwezig in OVZ.