

Analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen 2020

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	De aanpassingen en bijstellingen van de beleidscontext inzake verkeersveiligheid.....	8
2.1.	Federaal niveau	8
2.2.	Vlaams niveau	9
2.3.	Provinciaal niveau.....	9
3.	De invloed van de coronamaatregelen	10
3.1.	De invloed van de coronamaatregelen op het voertuigen- en fietspark	11
3.2.	De invloed van de coronamaatregelen op woon-werkverkeer.....	11
3.3.	De invloed van de coronamaatregelen op verkeersongevallen met doden	12
4.	De verkeersveiligheidsbarometer van 2020.....	14
5.	Focus op dodelijke fietsongevallen	16
5.1.	De fiets wordt steeds populairder.....	16
-	Extra aandacht voor veiligheid in de schoolomgeving	16
-	Maximum snelheid verlagen in stadscentrum: zone 30	16
-	Verminderen van het aantal voertuigen in het stadscentrum.....	16
-	Infrastructuur verbeteren	16
-	Promoten fietsgebruik.....	16
5.2.	Betrokkenheid van fietsers bij dodelijke verkeersongevallen	17
5.3.	Weginrichting	17
5.3.1.	Type weg, bebouwde kom, kruispunt en wegmarkering, West-Vlaanderen.....	17
5.3.2.	Aanwezigheid fietspad	20
5.4.	Tijdstip en uitrusting fietser	21
5.4.1.	Tijdstip dodelijk fietsongeval.....	21
5.4.2.	Week versus weekend.....	22
5.4.3.	Meest risicovolle maanden	22
5.5.	Weersomstandigheden	23
5.6.	Uitrusting fietser.....	23
5.7.	Type fiets	24
5.8.	Profiel fietser	25
5.8.1.	Geslacht.....	25
5.8.2.	Leeftijd.....	26
5.8.3.	Vertrouwd met de omgeving	26
5.9.	Oorzaak van het dodelijke fietsongeval	27

6.	Algemene analyse.....	28
6.1.	Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	28
6.2.	Overlijden	29
6.3.	Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen.....	30
7.	Situatie van de weg	32
7.1.	Wegtype	32
7.2.	Bebouwde kom.....	33
7.3.	Kruispunt	34
7.4.	Snelheidsregime	35
7.5.	Werking openbare verlichting.....	37
7.6.	Rechte weg, bocht of rotonde.....	38
7.7.	Wegbedekking en staat van het wegdek	38
7.8.	Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken.....	39
7.9.	Brug, gracht en hindernis	41
7.10.	Wegenwerken	42
7.11.	Oversteekplaats voetgangers en voetpad.....	43
8.	Tijdstip dodelijke verkeersongevallen.....	44
8.1.	Maand	44
8.2.	Dag van de week	45
8.3.	Moment van de dag	46
9.	Profiel veroorzaker	48
9.1.	Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval.....	48
9.2.	Man/vrouw.....	48
9.3.	Leeftijd.....	49
9.4.	Bewoner of bezoeker	49
9.5.	Vertrouwd met de omgeving	50
9.6.	Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	50
9.7.	Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker	51
10.	Profiel slachtoffer	52
10.1.	Man/vrouw.....	53
10.2.	Leeftijd.....	53
10.3.	Medische toestand.....	54
11.	Betrokken vervoermiddel.....	55
12.	Omstandigheden en oorzaken	59
12.1.	Weersomstandigheden	59
12.2.	Zichtbaarheid.....	60

12.3. Gladheid wegdek.....	61
12.4. Verkeersdrukte.....	61
12.5. Overdreven of onaangepaste snelheid	62
12.6. Rijden onder invloed	64
12.6.1. Ademtest	64
12.6.2. Bloedproef.....	67
12.6.3. Speekseltest.....	68
12.6.5. Forensisch toxicologisch onderzoek.....	69
12.7. Vluchtmisdrijf	70
12.8. Veiligheidsgordel	72
12.9. Afleidingen.....	72
12.10. Verkeerde plaats op de weg.....	74
12.11. Geen voorrang verlenen.....	75
12.12. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	76
12.13. Dodehoek ongevallen.....	77
12.14. Gevaarlijk of fout parkeren	78
12.15. Roodlichtnegatie.....	78
12.16. Geen afstand houden	79
12.17. Valpartij	80
12.18. Ziekte of onwel worden.....	81
12.19. Vermoeden van zelfmoord.....	81
13. Afhandeling door parket en rechtbank	83
13.1. Aanstelling van verkeersdeskundige	83
13.2. Aanstelling van deskundige gerechtsgeneesheer	83
13.3. Afhandeling door het parket	84
13.3.2. Arrestaties	85
13.3.3. Zonder gevolg.....	85
13.3.4. Dagvaarding.....	86
13.3.5. Alcoholsloten.....	86
14. Open source dataverrijking	88
15. Beschouwingen en conclusies	89
15.2. Verkoop van personenauto's, motorfietsen en fietsen.	89
15.3. De impact van covid-19 maatregelen op verkeer	89
15.4. Dodelijke fietsongevallen 2020 uitgelicht	89
15.4. Plaats	90
15.5. Tijdstip	91

15.6.	Profiel veroorzaker 2020	91
15.7.	Profiel slachtoffer 2020	92
15.8.	Betrokken vervoermiddel 2020.....	92
15.9.	Oorzaken en omstandigheden	92
15.9.1.	Alcohol en drugs in het verkeer	93
15.9.2.	Vluchtmisdrijf	93
15.9.3.	Afleiding achter het stuur.....	93
15.9.4.	Ziekte en zelfmoord.....	94
15.10	Afhandeling parket en rechtbank.....	94
15.10.1.	Aanstelling verkeersdeskundige.....	94
15.10.2.	Aanstelling gerechtsgeneesheer	94
15.10.3.	Onmiddellijke intrekking rijbewijs.....	94
15.10.4.	Arrestatie.....	94
15.10.5.	Zonder gevolg.....	95
15.10.6.	Dagvaarding.....	95
15.10.7.	Bemiddeling in strafzaken	95
15.10.8.	Alcoholsloten.....	95
16.	Aanbevelingen	96
17.	Lijst begrippen	98

Dankwoord van de Gouverneur

Ik wil in het bijzonder een woord van dank richten aan mijn verbindingssambtenaren die – dit jaar opnieuw – met een bijzondere toewijding en betrokkenheid deze uiterst grondige analyse van de dodelijke verkeersongevallen hebben gemaakt.

Het gaat om een zeer grote inspanning waarvan ik hoop dat die minstens een kleine bijdrage kan leveren aan de bewustwording bij daders, slachtoffers en hun verwanten maar vooral beleidsmakers. De jaarlijkse uitdaging om te komen tot een substantiële daling van het aantal verkeersdoden laat geen marges op de inspanningen: ieder leven dat in het verkeer verloren gaat, is er echt één teveel. Alleen samen en met z'n allen kunnen we deze challenge haalbaar maken.

Mijn aanvullende dank gaat nu al uit naar iedereen, weggebruiker of beleidsmaker, die door deze analyse wordt geïnspireerd en een niet aflatende aandacht heeft voor de risico's die onze mobiliteit onvermijdelijk in zich houdt.

Keep (it) safe !

Carl Decaluwé

1. Inleiding

Sinds 2019 neemt gouverneur Decaluwé het initiatief om de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie voortaan jaarlijks grondig te analyseren. West-Vlaanderen blijft, ondanks de daling, een bovengemiddeld aantal verkeersdoden betreuren. Tussen 2018 en 2020 overleden 190 mensen in het verkeer in onze provincie.

Dit initiatief is niet nieuw. In 2009 dienden Carl Decaluwé en Jan Peumans reeds een amendement in bij het Vlaams parlement van een voorstel van decreet (2004-2005) houdende de invoering van een structurele verkeersongevallen analyse wijzende op de maatschappelijke verantwoordelijkheid om maximaal te streven naar verkeersveiligheid.

Een diepgaandere en concrete kennis van de veiligheidsrisico's van het West-Vlaams verkeerssysteem is een fundamentele stapsteen naar een grotere verkeersveiligheid. De omstandigheden, context en oorzaken van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen worden daarom statistisch verwerkt. Zo is er een aanzet naar preventie die nog meer evidence based is en gefocust op de relevante risico-indicatoren in onze provincie.

U vindt hierna de analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2020 in West-Vlaanderen gekoppeld aan de resultaten uit de analyses van 2018 en 2019, gebaseerd op informatie uit de gerechtelijke dossiers van deze verkeersongevallen. Het doel is om trends, tendensen te detecteren en deze te delen met verschillende diensten en beleidsniveaus betrokken bij verkeersveiligheid.

Onaangepaste en overdreven snelheid en alcoholgebruik in het verkeer bleken problematisch in West-Vlaanderen uit de analyse van de verkeersdoden in 2018 en 2019. Wat de impact van de coronamaatregelen in 2020 waren op de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen zoals de sluiting van café's, restaurants, sportkantines, essentiële verplaatsingen, verbod te reizen, leest u verder.

Nieuw dit jaar is het gebruik van open source informatie om data uit de gerechtelijke dossiers te verrijken. De uitvoering van de proof of concept door de firma I.Deeds situeert zich dan ook in het veld van de data. Door middel van een objectieve data-verrijking kan worden overgegaan tot een hoger niveau van datakwaliteit en als gevolg een meer uitgebreide analyse. Op basis van het tijdstip, de locatie en de rijrichting, kan heel wat data afgeleid worden. Hiervoor zullen verschillende bronnen van open data worden aangesproken om extra gegevens toe te voegen aan een dossier. Hoe meer data beschikbaar is, hoe beter we een holistisch beeld kunnen vormen van de situatie waarin het ongeval heeft plaatsgevonden.

Deze aanvulling kan zowel op bestuurlijk als gerechtelijk vlak, naar de toekomst toe, een meerwaarde betekenen. Zie hoofdstuk 15 voor meer uitleg.

2. De aanpassingen en bijstellingen van de beleidscontext inzake verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is één van de belangrijkste beleidsissues, die een kerntaak van alle bestuursniveaus in Europa en ons land.

Europa heeft als visie: de halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 en 0 verkeersdoden tegen 2050. De realisatie van deze doelstelling is niet zo simpel. Dit zult u merken in dit rapport.

Dit vindt u terug in de doelstellingen hierna op de verschillende beleidsniveau's.

2.1. Federaal niveau

In de federaal beleidsvisie van de Minister van mobiliteit, Georges Gilkinet, is de EU doelstelling "halvering verkeersdoden tegen 2030" opgenomen.

Het kernpunt is de meest kwetsbare weggebruiker.

Minister van Binnenlandse zaken meldde op 5 mei 2021 in de commissie voor Binnenlandse zaken, veiligheid, migratie en bestuurszaken het volgende:

"Het terugdringen van het aantal verkeersdoden blijft één van de voornaamste doelstellingen. We zijn nog ver verwijderd van de Europese doelstelling, namelijk de halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030. Daarnaast registreren de politiediensten jaarlijks bijna 48.000 personen die zware of lichte verwondingen oplopen bij verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid staat in mijn beleidsverklaring. Mijn voornemen is dat een op de drie bestuurders gecontroleerd wordt. De politie zal zich toespitsen op verkeersinbreuken die aan de basis liggen van dodelijke of ernstige ongevallen en zal meer inzetten op het gebruik van nieuwe technologieën en de verwerking van de inbreuken door gewestelijke verwerkingscentra, die werken op basis van automatisering. De politie zal het nationale cameraschild verder uitrollen en het aantal trajectcontroles verder opvoeren. Al die systemen zijn met het ANPR-netwerk verbonden.

Met behulp van de bestaande middelen en de applicaties Focus en Mercurius zal de politie op de problematische plaatsen en momenten ingezet worden. Ze zal zich meer toespitsen op de raakvlakken tussen de actoren van de verkeersveiligheid en bepaalde criminaliteitsfenomenen. Die samenwerking houdt in dat er partnerschappen tot stand komen.

Dat houdt ook in dat het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid ondersteund moet worden.

De politie zal bijdragen aan de herziening van de Wegcode, opdat de nadruk meer gelegd wordt op de verkeersveiligheid. De Wegpolitie wordt gemobiliseerd en krijgt versterking." ¹

¹ De commissie voor binnenlandse zaken, veiligheid, migratie en bestuurszaken, dd. 5 mei 2021

2.2. Vlaams niveau

Vlaams Minister van mobiliteit, Lydia Peeters, bevestigt dat de 5 E's² de basis blijven met focus op vier prioriteiten : verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur, duurzaamheid en hervormingen.

Nieuw is MIA 'Mobiliteit Innovatief Aanpakken'. Het is een procesmethodologie, een aanpak om tal van processen door te voeren om zo te zorgen voor een versnelde realisatie op het terrein door bijvoorbeeld administratief overbodige structuren te schrappen en bij te sturen en doorlooptijden te verkorten.

Samenwerking (samen met de burgers, met de lokale besturen en met het wetenschappelijk veld) wordt hierbij een belangrijke pijler net als innovatie.

"Om het operationele met het experimentele te matchen wordt in West-Vlaanderen in 2020 een proeftuin opgezet via een regulier kader, waarbij we met alle stakeholders kunnen samenzitten om een versnelling hoger te schakelen in het uitvoeren van tal van problemen zoals de zwarte en grijze punten en de knelpunten op schoolroutes op gewestwegen" aldus Vlaams Minister Lydia Peeters.³

2.3. Provinciaal niveau

De realisatie van de fietssnelwegen, veilige fietsroutes naar school, veilige trage wegen, de aandacht voor dode hoek en het aanbod aan bedrijven via het provinciaal mobiliteitspunt om werknemers op de fiets te krijgen voor woon-werk verkeer, staat allemaal in teken van de promotie en de veiligheid van de fiets. Dit sluit naadloos aan op de prioriteiten van de hoger liggende niveaus als de trend en evolutie om vaker de fiets te gebruiken.

2.4. Gemeentelijk niveau

De gemeentewegen vallen onder het beheer van de gemeenten. Uit de analyse zult u hierna zien dat het aantal dodelijk verkeersongevallen sinds 2018 ongewijzigd is. Infrastructurele maatregelen om een maximale scheiding van soorten weggebruikers te krijgen, sensibilisering en als sluitstuk van een geïntegreerde en integrale aanpak, de handhaving via de lokale politie, zijn de fundamenteën om de cijfers te doen dalen. De analyse van de dodelijke ongevallen in de gemeente is cruciaal om de juiste keuzes te maken naar investeringen en inzet van middelen en capaciteit. Ook de lokale politie moet zich maximaal nodaal oriënteren gebaseerd op de cijfers. Mogelijks kunnen we in de toekomst evolueren naar de inzet van middelen en capaciteit op basis van predictiviteit, om ongevallen te voorkomen.

² 5 E's: Education, Engineering, Enforcement, Evaluation en Engagement

³ VSV congres, speech minister Lydia Peeters, 2020.

3. De invloed van de coronamaatregelen

Covid-19 leidde tot een wereldwijde pandemie. In het belang van de algemene gezondheid en de garantie dat de ziekenhuizen de toevloed van patiënten aan konden, werden coronamaatregelen opgelegd door de Belgische federale regering. Sommige van deze maatregelen had een impact op het verkeer en verkeersveiligheid.

Vanaf 13 maart om middernacht tot en met 3 april gingen cafés, restaurants en discotheken dicht. Alleen winkels met essentiële diensten zoals voedingszaken, dierenvoeding en apotheken blijven open. In het kleuter-, lager en middelbaar onderwijs worden de lessen geschorst vanaf 16 maart tot en met 3 april. Opvang moet voorzien worden voor leerlingen tot 14 jaar waarvoor anders geen opvang of enkel opvang door de grootouders mogelijk is. Voor hogescholen en universiteiten moet massaal ingezet worden op afstandsonderwijs. Alle evenementen worden afgelast. Dit houdt in dat sportieve en culturele manifestaties niet toegelaten zijn. Pretparken en musea worden gesloten.⁴

Op 17 maart werd besloten tot een zogenaamde "lockdown light" ingaand op 18 maart 's middags. Er werd aangekondigd dat tot minstens 5 april alle niet-essentiële winkels dichtgaan. Supermarkten, voedingswaren winkels, drogisterijen en apotheken blijven wel open. Mensen mogen nog wel naar buiten om te wandelen, joggen of fietsen. Dat wordt zelfs aangeraden. Thuiswerken wordt de norm in België. Alle niet-essentiële verplaatsingen verboden, evenals niet-essentiële reizen naar het buitenland

Op 20 maart besloot de regering om de grenzen grotendeels te sluiten. Al het niet-essentiële grensverkeer werd verboden.⁵

Op 24 april 2020 besloot de Nationale Veiligheidsraad tot een uitbreiding van de capaciteit inzake "testing en tracing", en tot een "exitstrategie", een geleidelijke versoepeling van de maatregelen, met behoud nochtans van de algemene regels inzake hygiëne en afstand.

Binnen de nieuwe regering De Croo nam op 6 oktober het overlegcomité het coronabeleid over van de Nationale Veiligheidsraad. Meteen werden de maatregelen verstrengd, onder meer: sluitingsuur cafés: 23.00 uur, telewerk sterk aanbevolen, meerdere dagen per week.

Het Overlegcomité van 16 oktober sprak van een "zorgwekkende epidemiologische toestand" (alarmniveau 4 – zeer hoge alertheid – op de COVID-19-barometer), met verhoogde druk op de eerstelijnszorg, met name de huisartsengeneeskunde, en op de ziekenhuizen, waar de continuïteit van de niet-COVID-19-zorg in het gedrang komt. Om erger te vermijden, besloot het Overlegcomité om vanaf 19 oktober de maatregelen van 6 oktober nog te verstrengen, en onder meer: cafés en restaurants worden gesloten voor vier weken, met een evaluatie na twee weken; afhalen van maaltijden blijft mogelijk tot 22.00 uur; een nachtklok van 24 u. tot 5 u.

De overheid besloot op 31 december om vanaf 1 tot 3 januari 2021 de Hoge Venen af te sluiten voor toeristisch autoverkeer tussen 8 uur en 17 uur. Ook gingen alle parkings rondom het natuurgebied dicht, samen met de drie belangrijkste toegangswegen. Mobilhomes worden geweerd langs de kant van de weg.

⁴ https://nl.wikipedia.org/wiki/Maatregelen_coronacrisis_in_Belgi%C3%AB

⁵ https://nl.wikipedia.org/wiki/Maatregelen_coronacrisis_in_Belgi%C3%AB

3.1. De invloed van de coronamaatregelen op het voertuigen- en fietspark

Voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog daalt het aantal personenwagens in ons land. De Covid-19-pandemie heeft ongetwijfeld invloed gehad op deze cijfers.

Op 1 augustus 2020 telt België 5.888.589 personenwagens tegenover 5.889.210 een jaar vroeger. Dit is een kleine maar opmerkelijke daling van 0,01%, terwijl het aantal personenwagens de afgelopen tien jaar gemiddeld met 1,27% per jaar is gestegen.

De inschrijvingen van nieuwe personenwagens is met 21,3% gedaald in 2020, terwijl de voorgaande vijf jaren steeds een lichte stijging vertoonden.

De verkoop van motorfietsen bleef het wel goed doen en steeg ten opzichte van 2019 met 4,8% voor nieuwe en met 9,9% voor tweedehands motoren. Elk jaar worden tussen de 20.000 en 25.000 motorfietsen ingeschreven. We zien de voorbije jaren wel wat jonge mensen instromen die nooit een autorijbewijs hebben gehaald en toch een eigen vervoermiddel willen voor hun woon-werkverplaatsingen. Ook behoorlijk wat vrouwen volgen de rijopleiding voor de motorfiets.⁶

3.2. De invloed van de coronamaatregelen op woon-werkverkeer

De positieve impact van thuiswerken voor woon-werkverkeer werd in Nederland berekend op twee miljard minder afgelegde kilometers voor woon-werkverkeer, zeker één miljard aan financiële baten per jaar en een afname van het aantal verkeersdoden en zwaargewonde verkeersslachtoffers. Dit zijn enkele voordelen als thuiswerken na de coronacrisis een blijvertje is. Dat blijkt uit een berekening van CE Delft in opdracht van Natuur en Milieu.⁷

Een kanttekening dient geplaatst te worden bij de negatieve gevolgen van deze crisis op het gebruik van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer lijkt harder te worden getroffen dan andere modaliteiten. Dat blijkt ook uit het nationaal zakelijk mobiliteitsonderzoek. Van de reizigers die vooral de auto namen voor corona, verwacht 39 % een duurzame verandering. Het gaat dan om vaker thuiswerken, maar ook minder externe afspraken en de shift naar de fiets. Bij Openbaar vervoer-reizigers is dat percentage nog hoger.⁸

Een enquête die in september 2019 gehouden werd door Vias Institute, toonde aan dat slechts 22% van de werknemers geregeld aan telewerk deed, terwijl bijna de helft van de mensen over een job beschikte waarin telewerk mogelijk was. Uit de enquête in maart 2020 blijkt dat 1 Belg op 2 (49%) gedeeltelijk of volledig aan telewerk doet. Iedereen die het kan, is dus nu aan het telewerken.

Op basis van data van navigatiesystemen in de wagen, werd vastgesteld dat de gemiddelde snelheid wel met 6% gestegen is op lange trajecten bij het begin van de coronamaatregelen in maart 2020.⁹

Het persbericht naar aanleiding van de Nationale Telewerkdag op 22 september van Vias Institute met resultaten uit een nieuwe enquête van Vias institute en de FOD Mobiliteit bevestigt deze trend.

⁶ Verkeersspecialist 271, De motofiets houdt stand in het verkeer, p. 4

⁷ https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/34547/voordelen-van-thuiswerken-voor-het-woonwerk-verkeer/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-36

⁸ https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/34547/voordelen-van-thuiswerken-voor-het-woonwerk-verkeer/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-36

⁹ Vias Institute, persbericht 2 april 2020

De coronacrisis heeft tot gevolg dat het aantal werknemers dat aan telewerk doet spectaculair gestegen is. Momenteel is tot 45 % van de actieve Belgen 1 of meer dagen thuis aan het werk. 1/5 van de telewerkers werkt zelfs elke dag van thuis. Het vermijden van de files blijft de belangrijkste motivatie voor de telewerkers. Daarentegen is het verlies van sociaal contact een mogelijke rem op telewerk.¹⁰

3.3. De invloed van de coronamaatregelen op verkeersongevallen met doden

“The Covid-19 lockdown has led to a huge disruption in mobility in Europe. There have been positive changes such as a rise in people walking and cycling and the installation of pop-up cycle infrastructure and lower speed limits in dense urban areas. However there will be big risks moving forward if people avoid public transport and prioritise car use in urban areas. We need to rapidly improve the infrastructure for walking and cycling in urban, but also in rural areas. If governments, cities and towns don’t adapt to this new reality, the saving of lives on the roads during lockdown could soon be reversed.”¹¹

Uit eerste informatie uit 25 EU landen verzameld door het European Transport Safety council (ETSF) daalde het aantal dodelijke verkeersongevallen gemiddelde met 36 % in april 2020, in vergelijking met dezelfde maand de vorige drie jaar. In Italië stelde men de sterkste daling vast met 84 %. België, Spanje, Frankrijk en Griekenland daalden met 59 %.

In Nederlands stelde men vast dat hoewel het aantal auto’s op de weg is gehalveerd, het aantal verkeersdoden tijdens de corona-lockdown nauwelijks daalde. Ongevallen zijn ernstiger en eisen meer slachtoffers, meldt het Algemeen Dagblad (AD) op basis van cijfers van de politie en verkeerskundig ICT-bureau VIA Nederland. Al met al is het aantal dodelijke slachtoffers hetzelfde gebleven. Dat is opvallend, want het totale aantal ongelukken is sinds de lockdown gehalveerd. Het beeld vertekent echter nu veel simpele ongevallen met blikschade zijn wegge gevallen. De files zijn immers opgelost. De ongelukken die zich wél voordoen zijn ernstiger van aard. Per ongeval vallen er gemiddeld liefst 14 procent meer gewonden en doden. De kans om bij een ongeval gewond te raken of om het leven te komen is afgelopen twee maanden zelfs met ruim 30 procent gestegen.¹²

Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute op basis van gegevens van de federale politie is het aantal doden op onze wegen in 2020 met 22% gedaald ten opzichte van 2019. Er vielen nog 484 doden, ofwel 134 doden minder dan in 2019. Het aantal gewonden daalde met 23%. In totaal waren er 10.000 gewonden minder. Die dalingen zijn te wijten aan de coronamaatregelen die een grote invloed hadden op onze verplaatsingen. Zelfs met deze daling wordt de nationale doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren tussen 2010 en 2020 niet bereikt. We komen uit op een daling van 40%. Er zijn toch ook enkele tendensen die sterk in de gaten moeten gehouden worden. Zo was er in Vlaanderen een lichte stijging van het aantal fietsdoden en was de ernst van de ongevallen op de autosnelwegen nooit zo hoog in de laatste 10 jaar.¹³

¹⁰ Vias Institute, persbericht 21 september 2020

¹¹ <https://etsc.eu/pin-report-lockdowns-resulted-in-an-unprecedented-36-drop-in-road-deaths-in-the-eu/>

¹² https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/32836/aantal-verkeersdoden-niet-gedaald-tijdens-corona-lockdown/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-21

¹³ <https://www.vias.be/nl/newsroom/134-levens-gered-en-10-000-gewonden-minder-vorig-jaar-op-onze-wegen/>

Of het aantal fietsdoden in West-Vlaanderen steeg in 2020, leest u verder.

Vias Institute stelde: “wanneer je maand per maand de statistieken van 2020 vergelijkt met die van 2019 stellen we een groot verschil vast in maart en april tijdens de eerste lockdown en in november en december na de introductie van de avondklok. In september zagen we ongeveer evenveel doden en gewonden in 2020 dan in 2019.”¹⁴

Deze analyse toont aan dat het aantal doden niet aan hetzelfde percentage daalde als de verkeersvolumes. Verder onderzoek is nodig om de redenen hiervan te begrijpen, maar overdreven snelheid, meer kwetsbare weggebruikers, vaak onbeschermd door infrastructuur, evenals een verandering in het niveau van handhaving, kan een rol hebben gespeeld.

In de EU werd april uitgelicht omdat in de meeste Europese landen sprake was van een sterke vermindering van het wegverkeer via verschillende vormen van lockdown. Om de vergelijking van de gevolgen in de EU mogelijk te maken met West-Vlaanderen werd ook deze maand nader bekeken.

Is er in West-Vlaanderen een (sterke) daling van het aantal dodelijke verkeersongevallen vast te stellen in april 2020?

Tabel 1 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal verkeersslachtoffers bij dodelijke verkeersongevallen in april, West-Vlaanderen

Aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen	2018	2019	2020
April 2020	4	3	3

Uit deze analyse blijkt in absolute cijfers evenveel dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen als in april 2019 met name 3. In 2018 gebeurden er 4 dodelijke verkeersongevallen. Procentueel gezien is dit zelfs een stijging van respectievelijk 5 % in 2018 en 2019 naar 6 % in 2020. Er is dus helemaal geen sprake van een daling of halvering van het aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

Zijn overdreven snelheid, betrokkenheid van een kwetsbare weggebruiker, onvoldoende beschermd door de weginfrastructuur terug te vinden als (mede)oorzaken in de drie dodelijke verkeersongevallen in april 2020 zoals vermeld in het rapport van de ETSF?

Overdreven snelheid en de betrokkenheid van een zwakke weggebruiker onvoldoende beschermd door weginfrastructuur bleek in 66,6 % (2) inderdaad voor te komen.

Hoe zit het met de andere maanden van het jaar? Dit leest u in hoofdstuk 9 “tijdsaspect”.

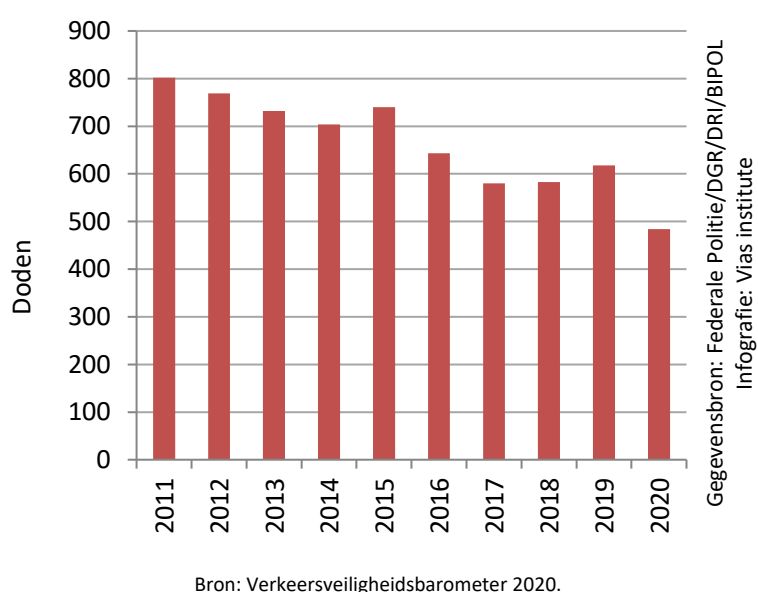
¹⁴ <https://www.vias.be/nl/newsroom/134-levens-gered-en-10-000-gewonden-minder-vorig-jaar-op-onze-wegen/>

4. De verkeersveiligheidsbarometer van 2020

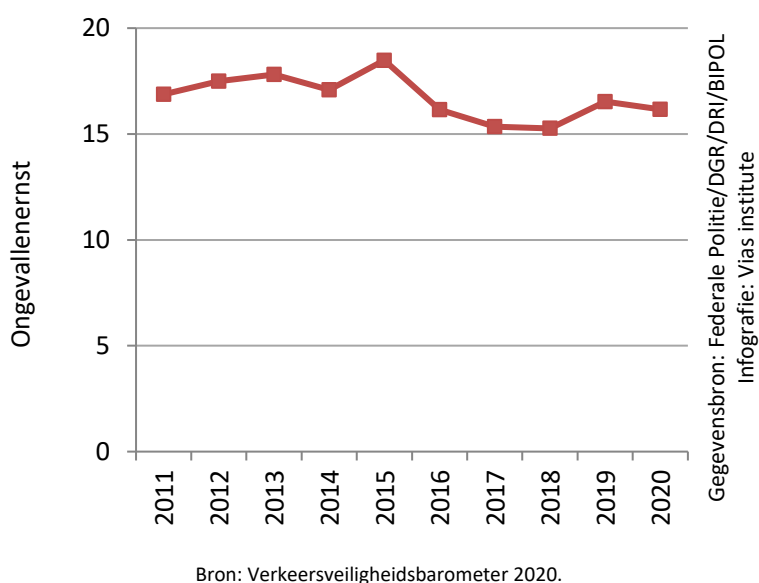
De verkeersveiligheidsbarometer van VIAS Institute wordt trimestrieel gepubliceerd en geeft een overzicht van het aantal letselongevallen en slachtoffers die zich sinds het begin van het meest recente jaar hebben voorgedaan. Deze publicatie is een onmisbaar instrument om snelle en gerichte bijsturingen van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken.

Omdat de hier voorliggende analyse focust op de verkeersdoden in West-Vlaanderen in 2020, is het relevant om met de jaarcijfers 2020, waarover VIAS Institute in de Verkeersveiligheidsbarometer rapporteert, te laten contextualiseren.

Figuur 1 – Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersdoden 2011-2020, België



Figuur 2 - Evolutie van de ongevallenernst (aantal doden per 1.000 letselongevallen) 2011-2020, België



Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal verkeersslachtoffers, Vlaams Gewest

	2018	2019	2020	Evolutie	Evolutie
Totaal verkeersslachtoffers	30 033	28 830	22 588	-6 242	-21,7%
Doden	297	304	247	-57	-18,8%
Gewonden	29 736	28 526	22 341	-6 185	-21,7%

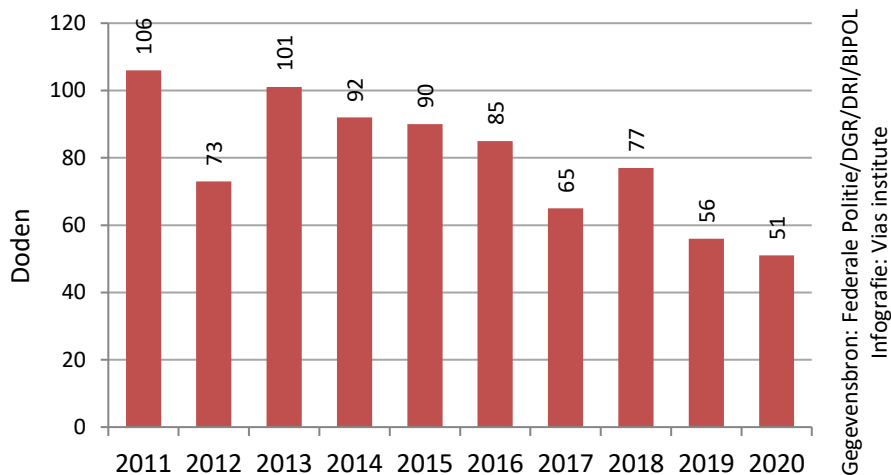
Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2020.

Tabel 3 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal verkeersdoden, per provincie, Vlaams Gewest

	2018	2019	2020	Evolutie
Antwerpen	61	77	61	-16
Limburg	56	57	38	-19
Oost-Vlaanderen	68	66	67	+1
Vlaams-Brabant	34	48	30	-18
West-Vlaanderen	78	56	51	-5
Vlaams Gewest	297	304	247	-57

Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2020.

Figuur 3 - Evolutie van het aantal verkeersdoden 2011-2020, West-Vlaanderen



Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2020.

De voorliggende analyse telt het aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. In 2020 waren er 50 dodelijke verkeersongevallen, met 51 doden. Dit is het laagste cijfer sinds 2011 en een daling met 14 % in vergelijking met 2019. In 2019 waren er 58 verkeersdoden bij evenveel verkeersongevallen. In 2018 waren er 79 dossiers dodelijke verkeersongevallen, met 82 doden. In 2019 was er een daling met 27 % in vergelijking met 2018. Tussen 2018 en 2020 kwamen 191 mensen om het leven in het verkeer in West-Vlaanderen.

5. Focus op dodelijke fietsongevallen

5.1. De fiets wordt steeds populairder

België is voorloper in Europa inzake de aankoop van elektrische fietsen. 65 % van de totale fietsverkoop in 2020 betroffen e-bikes. Hiermee lopen we 5 jaar voor op andere landen.¹⁵

Ook werden er in 2020 14.547 speed pedelecs verkocht; dat is ongeveer evenveel als in 2019.¹⁶

Het aandeel fietsers neemt toe, niet alleen sportief, recreatief maar ook functioneel.

De 8^{ste} editie van de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête van Vias Institute bracht het risicodrag van fietsers in kaart:

- 57 % rijdt soms met fiets na alcohol te hebben genuttigd
- 25 % rijdt soms zonder licht
- 43 % rijdt soms op verboden plaatsen
- 65 % wil betere fietsinfrastructuren

Door de stijging van het gebruik van de fiets gekoppeld aan de status van zwakke weggebruiker en de stijging van de snelheden gehaald door elektrische fietsen en speed pedelecs zoomen we hierna in detail in op de dodelijke fietsongevallen in 2020. De toename van deze zwakke weggebruikers kan een invloed hebben op het al dan niet halen van meer bepaald de vooropgestelde doelstellingen, “halvering aantal doden in het verkeer” tegen 2030 en “nul verkeersdoden” tegen 2050.

Net als in Helsinki en Oslo is men in België overtuigd dat extra aandacht voor de veiligheid van de schoolomgeving een speerpunt is om de Zero Vision¹⁷ te bereiken (zie hoofdstuk 2).

“Two European capitals, Helsinki and Oslo, achieved the milestone of zero pedestrian and cyclist deaths last year. Remarkably, Norway also reported zero child road deaths nationally for the first time, based on ages 0-15.”¹⁸

Het beleid in Helsinki en Oslo is gesteund op volgende pijlers:

- Extra aandacht voor veiligheid in de schoolomgeving
- Maximum snelheid verlagen in stadscentrum: zone 30
- Verminderen van het aantal voertuigen in het stadscentrum
- Infrastructuur verbeteren
- Promoten fietsgebruik
- Handhaving blijft cruciaal

Om deze doelstelling te bereiken onderzoekt de UHasselt via een subsidieproject “veilige schoolroutes” met Route2School Educatie (R-11488) om deze educatie uit te breiden voor een 2^e

¹⁵ Knack extra, 21 april 2021

¹⁶ <https://statbel.fgov.be/nl/nieuws/historische-daling-van-het-aantal-wagens-belgie>

¹⁷ "Vision Zero" : Het doel is om het aantal verkeersdoden tot nul te brengen.

¹⁸ <https://etsc.eu/zero-cyclist-and-pedestrian-deaths-in-helsinki-and-oslo-last-year/#:~:text=Two%20European%20capitals%2C%20Helsinki%20and,based%20on%20ages%200%2D15.>

en 3^e graad secundair onderwijs en rechtstreeks aan te bieden aan de basis- en secundaire scholen.¹⁹

5.2. Betrokkenheid van fietsers bij dodelijke verkeersongevallen

Ten opzichte van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen, scoorde de betrokkenheid van fietsers in West-Vlaanderen nog nooit zo hoog. In 46 % was een fietser betrokken. In 2019 was dit 19 % en in 2018 was dit 25 %.

In 2020 waren er 23 fietsers betrokken bij een verkeersongeval met dodelijke afloop in West-Vlaanderen. Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2019 met 11 fietsers betrokken bij een verkeersongeval met dodelijke afloop. In 2018 waren dit er 20.

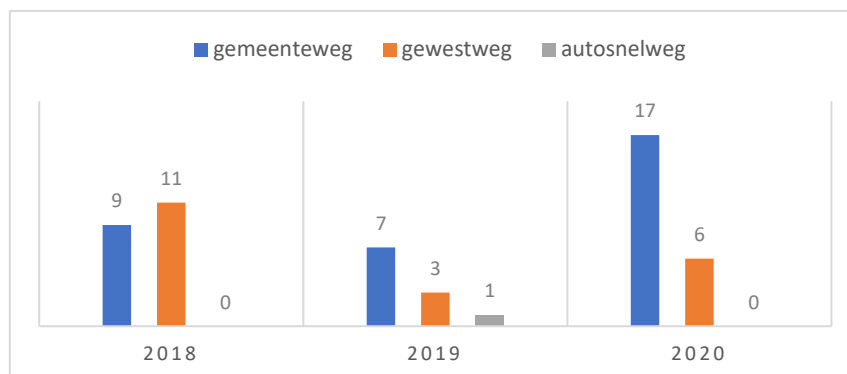
Van deze 23 fietsers

- overleden 20 mensen, raakten 2 niet gewond en 1 licht gewond
- waren 10 veroorzaker (hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval), 13 waren slachtoffer (niet verantwoordelijk voor het ongeval).

5.3. Weginrichting

5.3.1. Type weg, bebouwde kom, kruispunt en wegmarkering, West-Vlaanderen

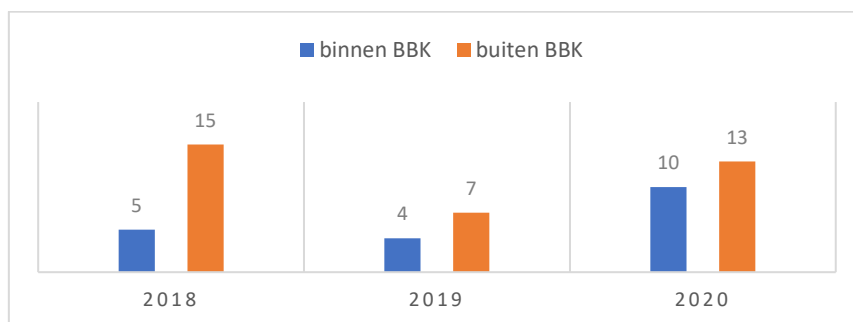
Figuur 4 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op het type weg, van 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



74 % van de dodelijke fietsongevallen gebeurde in 2020 langs een gemeenteweg. Het aandeel van dodelijke fietsongevallen op een gemeenteweg neemt met 10 % toe ten opzichte van 2019. Dit was 64 % in 2019 en 45 % in 2018.

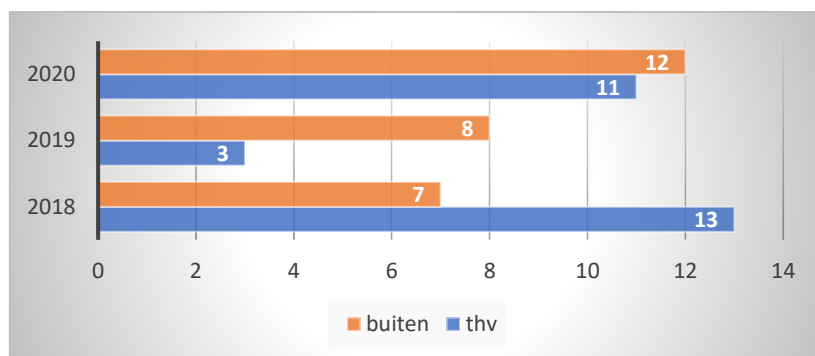
¹⁹ https://www.uhasselt.be/project_details?pid=20974&t=nl&oid=92

Figuur 5 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers binnen en buiten de bebouwde kom, van 2018 tot 2020 , West-Vlaanderen



De dodelijke fietsongevallen gebeurden in 2020 net iets meer buiten de bebouwde kom dan binnen (57%). Dodelijke fietsongevallen buiten de bebouwde kom nemen af met 9 %. Dit was nog 64 % in 2019 en maar liefst 75 % in 2018.

Figuur 6 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers ter hoogte van of buiten een kruispunt, van 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



De dodelijke fietsongevallen in West-Vlaanderen ter hoogte van een kruispunt daalt met 11 % in 2020 (48 %) ten opzichte van 2019 (27 %).

6 fietsers en 4 auto's verleenden geen voorrang en vormde dit de hoofdoorzaak van het dodelijke verkeersongevallen met fietsers op kruispunten in 2020. In vier dossiers was afslaan mede oorzaak.

In 2019 bleek afslaan gekoppeld aan een dode hoek hoofdoorzaak van dodelijke ongevallen met fietsers op kruispunten. Eén bestuurder van een koersfiets reed links op de rijbaan in een bocht tegen een verkeersremmer en kwam ten val.

In 2018 bleek een gebrek aan het verlenen van voorrang en gebrek aan kennis van de wetgeving op kruispunten het vaakst aan de basis te liggen van de dodelijke fietsongevallen.

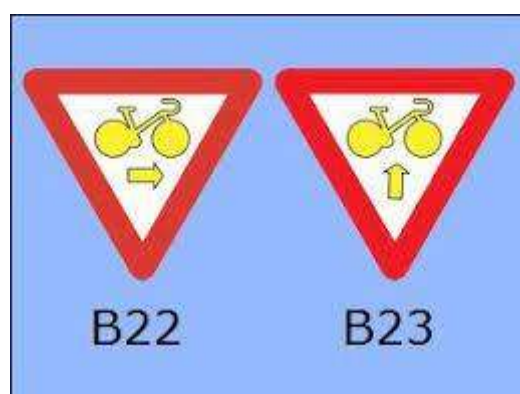
“Fietsen zit in de lift, fietsers vragen meer plaats op de openbare weg om zich veilig en vlot te kunnen bewegen. De vraag naar meer veiligheid en een betere doorstroming stelt zich ook ter hoogte van kruispunten en verkeerslichten. De herverdeling van ruimte en tijd is een complexe zaak, waarvoor beproefde en nieuwe concepten worden ingezet. Verkeerslichten zijn een middel om de veiligheid en de doorstroming van verschillende verkeersstromen te regelen in een complexe situatie, op een beperkte ruimte. Gedurende vele decennia gebeurde de regeling op kruispunten vooral op maat van de auto. Groen licht voor fietsers en voetgangers ging gewoon mee met de regeling voor het gemotoriseerde verkeer. De gevaren van conflicten van links afslaande auto’s met verkeer uit de andere rijrichting en van rechts afslaande auto’s met fietsers en voetgangers die rechtdoor gingen, lagen in de weegschaal met de voordelen voor de doorstroming. Actieve weggebruikers eisen hun deel van de ruimte en de tijd aan verkeerslichten. Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) streeft ernaar om op zijn kruispunten een juiste balans te vinden tussen verkeersveiligheid en doorstroming, waarbij het eerste primeert op het tweede. We hanteren daarom het principe van een maximaal conflictvrije regeling. De drukknop is vaak de enige detectiemethode.

Nederland heeft zeer goede ervaringen met detectielussen die in het fietspad zijn geslepen. De inductielus is een bewezen techniek, de ervaringen zijn positief.

“Voor de toekomst kijkt AWV ook naar de communicatie tussen weggebruiker en verkeerslicht via smartphone. Daarom is het agentschap ook in het project Mobilidata gestapt. “Een fietser moet een smartphone hebben, de app willen downloaden en die ook gebruiken. Er zullen altijd fietsers zijn die zich niet willen of kunnen aansluiten op dat systeem.

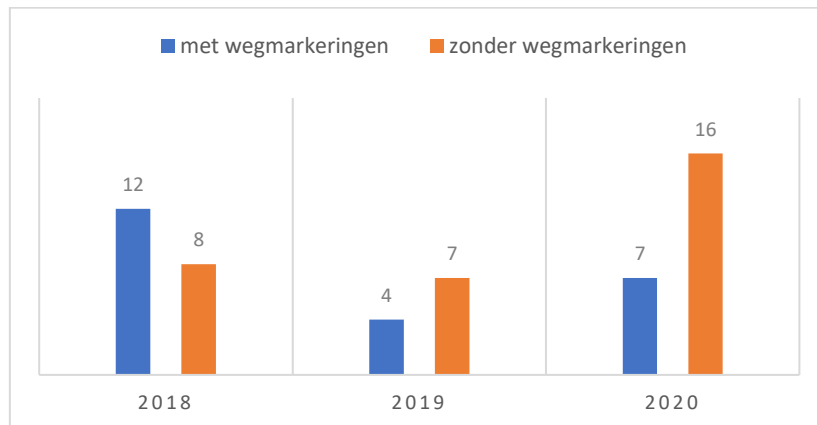
Een relatief nieuw concept is “vierkant groen”. (De wegcode werd in mei-juli 2019 aangepast: Art 61.1.7°) Dit scoorde beter op een compact kruispunt waar de tijd van de oversteek voor fietsers en voetgangers beperkt is. Bij grotere kruispunten lopen de wachttijden voor de andere modi te hoog op.

Sinds 2011 staat rechtsaf of rechtdoor vrij voor fietsers in de wegcode. Het is toegelaten als ter hoogte van het kruispunt het bord B22 en B23 is aangebracht, op voorwaarde dat de fietser voorrang geeft aan voetgangers of andere bestuurders. Mobiliteitsminister Peeters heeft deze zomer beslist dat ook op door Vlaanderen beheerde kruispunten gekozen wordt voor deze bordjes.”²⁰



²⁰ Verkeersspecialist 272, Wegbeheerders hebben steeds meer aandacht voor fietsers aan verkeerslichten, december 2020, p. 10-13

Figuur 7 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op rijbaan met wegmarkeringen, van 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



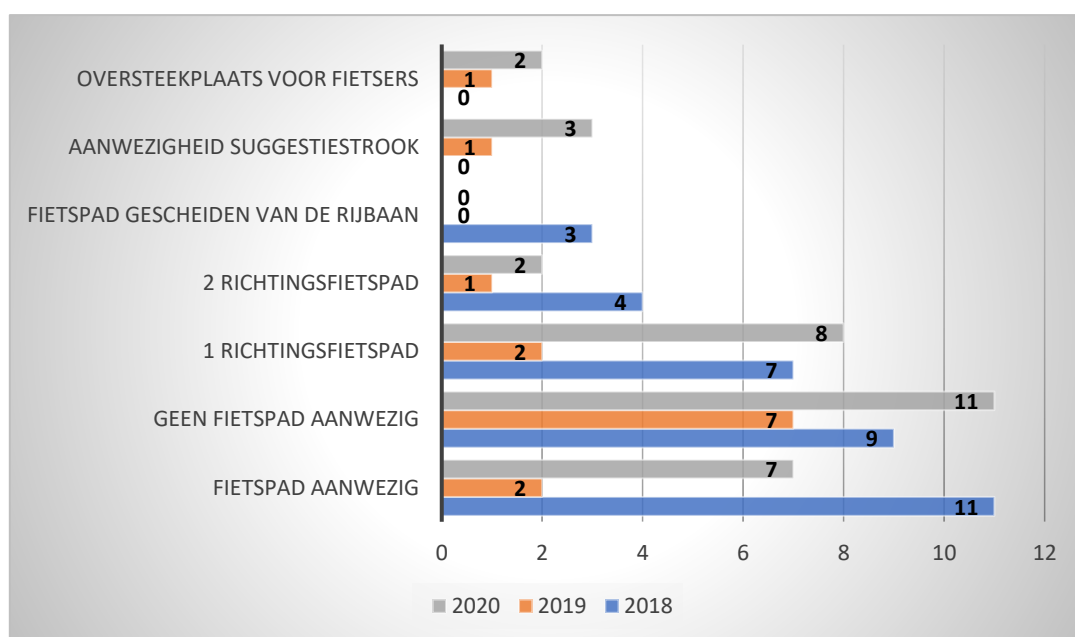
De visuele indeling van de weginfrastructuur met wegmarkeringen zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruiker en heeft als doel conflicten tussen weggebruikers te vermijden. Iedereen kent hierdoor zijn of haar plaats op de rijbaan.

Het merendeel van de dodelijke fietsongevallen gebeurde op een rijbaan zonder wegmarkeringen. In 2020 bleek dit in 70 % het geval, een significante stijging ten opzichte van 2019 (64 %) en 2018 (40 %).

In 2018 bleek het omgekeerd. De meeste dodelijke fietsongevallen gebeurden toen op plaatsen met een wegingdeling door wegmarkeringen, namelijk 60 %.

5.3.2. Aanwezigheid fietspad

Figuur 8 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020 in verhouding met fietsinfrastructuur, West-Vlaanderen



De aanwezigheid van een fietspad is net als de wegmarkeringen belangrijk om duidelijkheid te scheppen over de toegewezen plaats van de fietser op de rijbaan met als doel conflicten te vermijden. In 2020 deden de meeste verkeersongevallen met fietsers zich voor op plaatsen zonder fietspad (48 %). In 2019 was dit nog 64 %. In 2018 was dit 45 % en deden de meeste fietsongevallen zich voor op fietspaden.

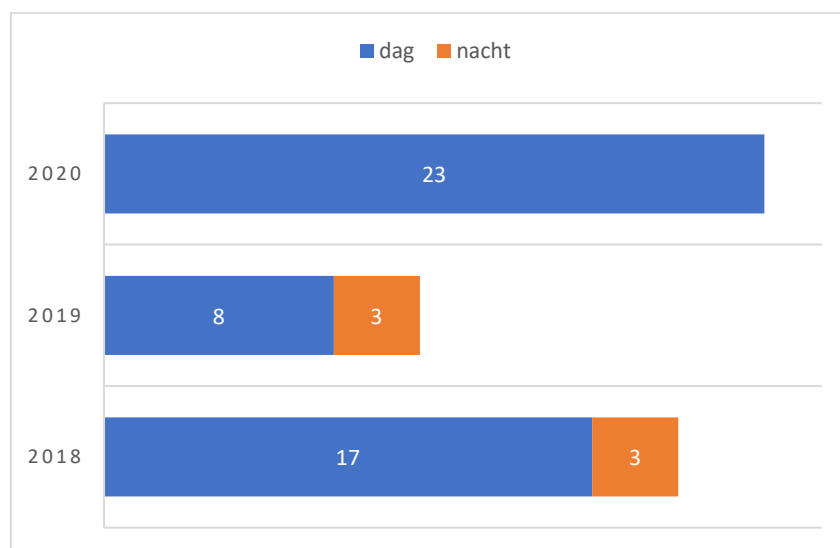
De dodelijke fietsongevallen op tweerichtingsfietspaden zijn gehalveerd. Ook de ongevallen op fietspaden gescheiden van de rijbaan, welke nog 15 % was in 2018, kwamen in 2019 en 2020 niet voor. Infrastructurele initiatieven aan kruispunten ter hoogte van tweerichtingsfietspaden met ledverlichting worden momenteel in een proefproject opgevolgd.

De verdubbeling in absolute cijfers van conflicten op oversteekplaatsen van fietsers en op fietssuggestiestroken in 2020 in vergelijking met de vorige jaren is relatief (4%).

5.4. Tijdstip en uitrusting fietser

5.4.1. Tijdstip dodelijk fietsongeval

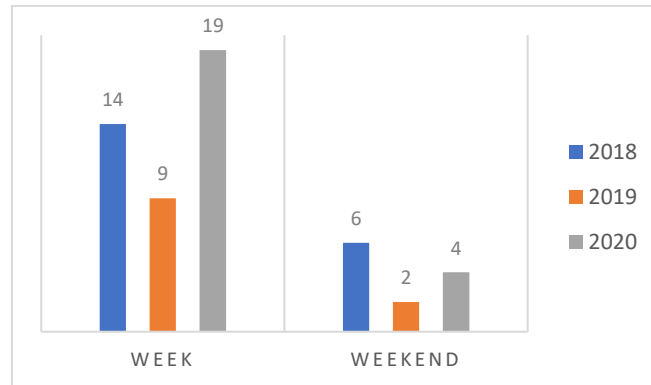
Figuur 9 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020 dag versus nacht, West-Vlaanderen



Alle fietsongevallen met doden in 2020 overdag gebeurden; dit in tegenstelling met 2018 en 2019 waar er telkens 3 fietsongevallen gebeurden bij nacht.

5.4.2. Week versus weekend

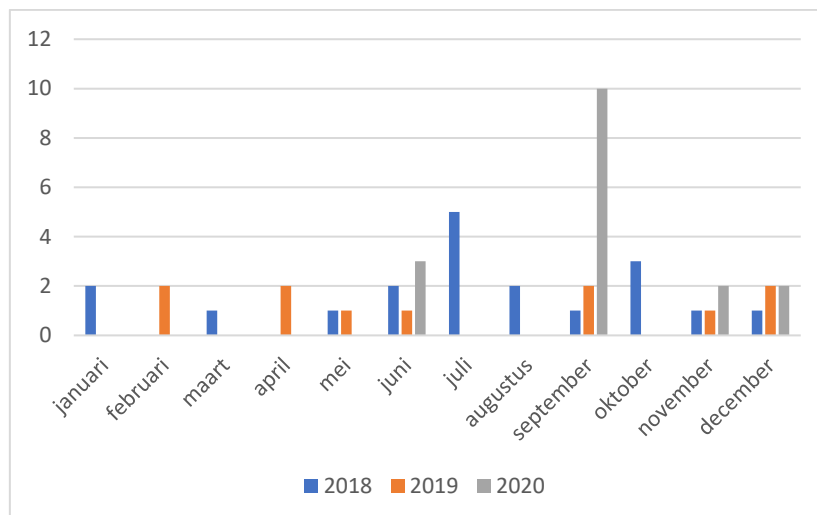
Figuur 10 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020 week versus weekend, West-Vlaanderen



De drie voorbije jaren blijkt duidelijk dat het risico op een fietsongeval met doden groter is tijdens de week dan in het weekend. In 2020 kwamen 19 fietsers om het leven in de week, in vergelijking met 4 in het weekend. Ook in 2019 en 2018 wordt deze stelling bevestigd. Er springt geen specifieke dag in de week uit.

5.4.3. Meest risicovolle maanden

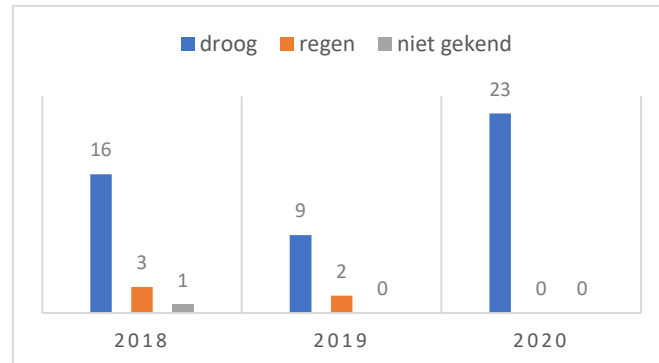
Figuur 11– Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020 maanden, West-Vlaanderen



Uit de analyse blijkt dat september de meest risicovolle maand was in 2020 voor fietsers (10), gevolgd door juni (3). In 2019 is er geen specifieke maand met opvallend meer dodelijke fietsongevallen. In 2018 springt juli (5) er uit.

5.5. Weersomstandigheden

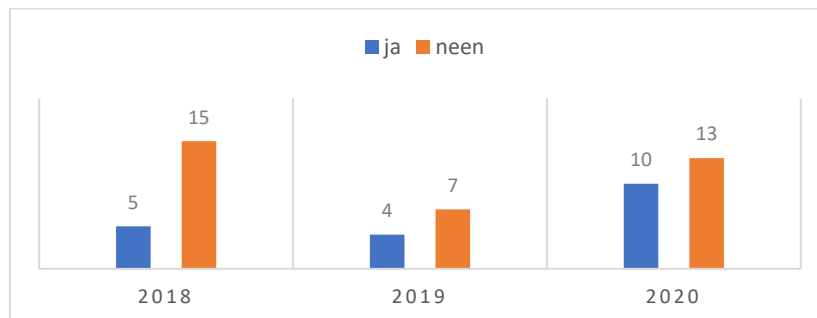
Figuur 12– Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2020 weersomstandigheden , West-Vlaanderen



Alle dodelijke fietsongevallen in 2020 gebeurden bij droog weer. In 2019 was de verhouding 9 bij droog weer en 2 bij regen. In 2018 was dit 16 bij droog weer en 3 bij regen, 1 onbekend . Het recreatieve fietsen bij mooi weer verklaart dit fenomeen.

5.6. Uitrusting fietser

Figuur 13– Evolutie dragen fietshelm bij dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



Het aantal dodelijke ongevallen waarbij de fietser een helm draagt, is verdubbeld sinds 2018 en raakt voorzichtig ingeburgerd bij elektrische fietsgebruikers.

In 2020 droegen 10 fietsers of 43 % een helm waaronder alle bestuurders van een koersfiets (7). 3 van de 7 E-bikers droegen een helm, telkens mannen tussen de 70 en 79 jaar.

In 2019 bleken alle bestuurders van een koersfiets (4) een helm te dragen. Geen enkele E-biker droeg een fietshelm.

In 2018 waren er 6 bestuurders van koersfietsen betrokken, 7 E-bikers en 1 speed pedelec. Er werd één ongeval vastgesteld waarbij de koersfietser geen helm droeg. Geen enkele E-biker droeg toen een fietshelm. De bestuurder van de speed pedelec droeg een fietshelm.

Uit onderzoek rond de helmplicht in Australië blijkt dat wanneer je kijkt naar de 'voor' en 'na' van de verplichte helmdracht, je geen voordelen ziet. De Australische overheid ging ervan uit dat helmplicht een groot effect zou hebben op de veiligheid van de bevolking. Maar uit analyse blijkt dat er geen verandering is in het aantal letselpercentages.

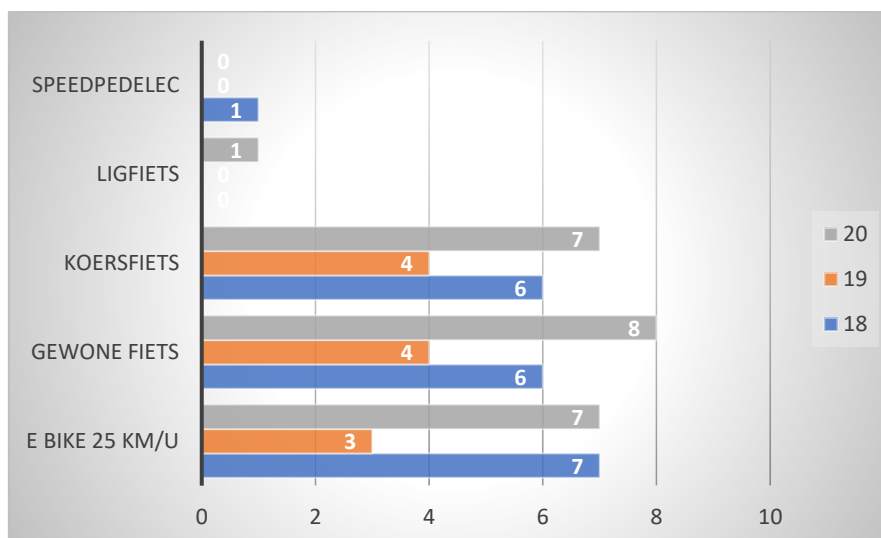
Walker is van mening dat het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen (zoals een helm, fluohesje,...) de minst effectieve optie is voor het omgaan met potentiële gevaren. Hij geeft de voorkeur aan de Nederlandse aanpak: houd automobilisten en fietsers gescheiden. Focus op snelwegen in plaats van helmen. Nederlandse fietsers dragen over het algemeen geen helmen tijdens het fietsen, en toch is er geen overvloed aan hoofdverwondingen.²¹

Net als in België woedt ook in Nederland de discussie: de helmplicht voor fietsers is zo controversieel dat het hele woord in eerste instantie ontweken werd tijdens een debat hierover. Regelmatig komt dit terug in publieke discussies of in politieke overleggen. Moet een helm verplicht worden voor de verkeersveiligheid? Het is op zijn minst een complex debat te noemen. Hoewel wordt aangedragen dat het verkeersslachtoffers kan schelen, is de tegenzin groot. De conclusie is: investeren in infrastructuur én het beeld overbrengen dat bepaalde groepen baat kunnen hebben bij het dragen van een fietshelm.²²

West-Vlaanderen laat niet veel gescheiden verkeer toe. Daarom en ondanks de weerstand onder andere van de fietsersbond die vreest dat men de fiets aan de kant zou laten staan, wordt in de aanbeveling blijvend gepleit om verplicht een fietshelm te dragen voor gebruikers van de elektrische fiets.

5.7. Type fiets

Figuur 14 – Evolutie in verdeling type fiets bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



²¹ <https://fietsberaad.be/nieuws/automobilisten-rijden-dichter-tegen-fietsers-met-helm/>

²² https://www.verkeersnet.nl/fiets/35043/wel-of-geen-helmplicht-op-de-fiets/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-41

De gewone fiets (8) komt het vaakst voor in 2020, gevolgd door de koersfiets (7) en E-bike (7). De ligfiets kwam voor het eerst voor in 2020. Tot op heden zijn nog geen andere elektrische voortbewegingstoestellen²³ betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

In 2019 kwamen evenveel gewone als koersfietsen voor, met name 4.

In 2018 bleek de E-bike met 7 koploper, gevolgd door de gewone en koersfiets telkens met 6. Voor het eerst kwam een speedpedelec voor in de cijfers.

“Speed pedelecs behalen hoge snelheden, ook in gebieden waar het verkeer minder overzichtelijk is en een lagere snelheid gewenst is. De partijen in goinGDutch hebben samen een toepassing ontwikkeld, waarmee een wegbeheerder kan bepalen op welke plekken de trapondersteuning van de speedbike wordt teruggeschroefd van 45 kilometer naar 30 kilometer per uur. Er zit een grote diversiteit in de snelheden van de tweewielers op fietspaden én het wordt drukker.

De snelheidsregulering verloopt automatisch via geofencing. Wanneer de fiets een vooraf bepaalde zone binnenrijdt waar een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur gewenst is, wordt een signaal naar het voertuig verstuurd. Dit zorgt er automatisch voor dat de ondersteuning minder wordt. Voor deze innovatie is een API ontwikkeld waardoor de fiets communiceert met het wegdek.

Over een jaar of twee denken de ontwikkelaars dat de functionaliteit om de snelheid te reguleren op elke speed pedelec of e-bike aanwezig zal zijn.

Besselink: “Een slimme fiets is niets zonder een slimme infrastructuur. De grote innovatie is dus dat je alles kunt koppelen aan die slimme infrastructuur. We willen werken aan meerdere toepassingen en grotere gebieden waarin dit werkt. Het gaat dus niet alleen om de optie waarbij je de snelheid van het voertuig aan kunt passen, maar uiteindelijk om een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.”²⁴

5.8. Profiel fietser

5.8.1. Geslacht

Tabel 4 - Evolutie aantal dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2020, geslacht, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Vrouw	8	3	5
Man	12	8	18

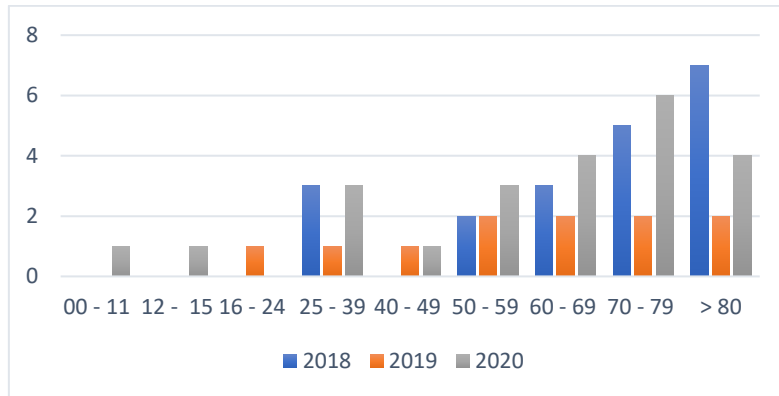
78 % van de betrokkenen bij dodelijke fietsongevallen in 2020 in West-Vlaanderen zijn mannen. Dit bevestigt niet alleen maar versterkt de trend sinds 2018 (60 %) en 2019 (73 %).

²³ Een "gemotoriseerd voortbewegingstoestel" is een voertuig dat een motor heeft en één of meer wielen en dat niet sneller dan 25 km/u kan rijden. Voorbeelden zijn elektrische steps, monowheels, segways, elektrische rolstoelen en scootmobielen.

²⁴ https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/35445/hoe-krijg-je-de-snelle-speed-pedelec-veilig-in-drukke-gebieden/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-46

5.8.2. Leeftijd

Figuur 15 – Evolutie van de leeftijdscategorieën bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2020, West-Vlaanderen



De 60 plussers vormden het grootste risico bij dodelijke fietsongevallen (61 %):

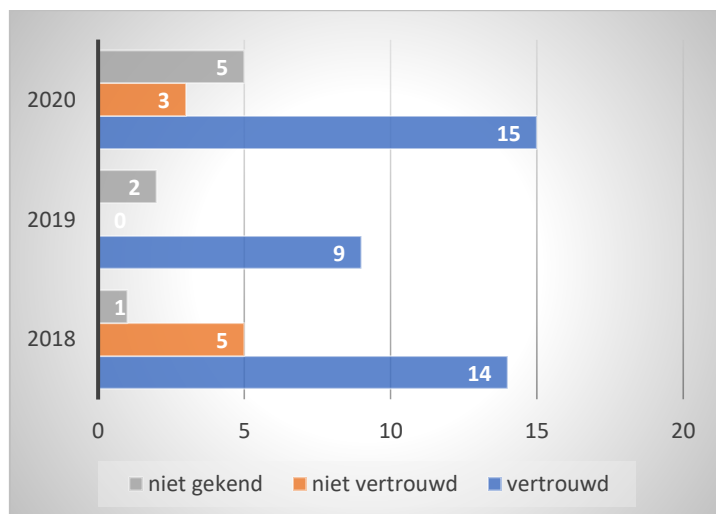
- 70 – 79 jarigen (6)
- 60 tot 69 jarigen (4)
- + 80 jaar (4).

Dit gaat vooral over recreatief fietsgebruik overdag en tijdens de week.

In 2019 kwamen het meeste fietsdoden eveneens voor vanaf 60 jaar. Dit werd bevestigd in 2018 met uitzondering van de leeftijdsgroep 16-24 jaar.

5.8.3. Vertrouwd met de omgeving

Figuur 16 – Evolutie vertrouwdheid met de omgeving bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2020, West-Vlaanderen



In 2020 bleek het merendeel van de fietsers vertrouwd met de omgeving (15) versus niet vertrouwd (3) en niet gekend (5).

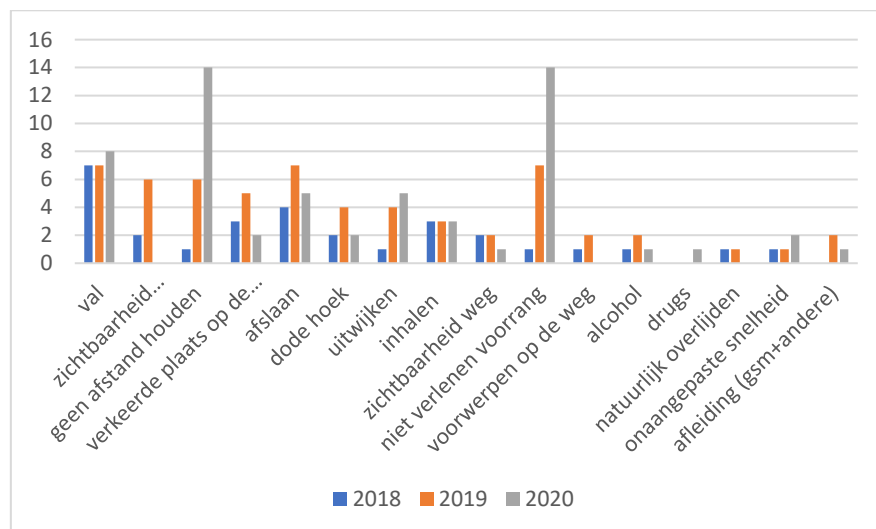
In 2019 was de verhouding vertrouwd met de omgeving (9) versus niet gekend (2).

In 2018 was de verhouding vertrouwd met de omgeving (14), niet vertrouwd (5) en niet gekend (1).

In 2020 kwam een dodelijk fietsongeval tijdens de functionele verplaatsing woon-werkverkeer niet voor, in tegenstelling tot 2019 waar drie fietsers van hun werk kwamen. Eén betrof een bestuurder van een speed pedelec. De link met hoofdstuk 5.4.1. (dag/nacht) en hoofdstuk 5.5. (droog/nat) is hier snel gemaakt.

5.9. Oorzaak van het dodelijke fietsongeval

Figuur 17 – Evolutie van de oorzaak bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers, tussen 2018 en 2020, West-Vlaanderen



Een dodelijk verkeersongeval is meestal het gevolg van door een combinatie van oorzaken en omstandigheden samen.

In 2020 veroorzaakte geen voorrang verlenen (28 %) en geen afstand houden (28%) het vaakst een dodelijk fietsongeval: telkens in 14 dossiers. Dit ligt een stuk lager in 2019: geen voorrang verlenen kwam 7 maal voor en geen afstand houden 1 maal. In 2018 kwamen beide oorzaken telkens 1 maal voor.

In 2020 kwam de fietser 8 maal ten val (16%). Dit komt ongeveer overeen met 2019 en 2018 wanneer er telkens 7 fietsers vielen.

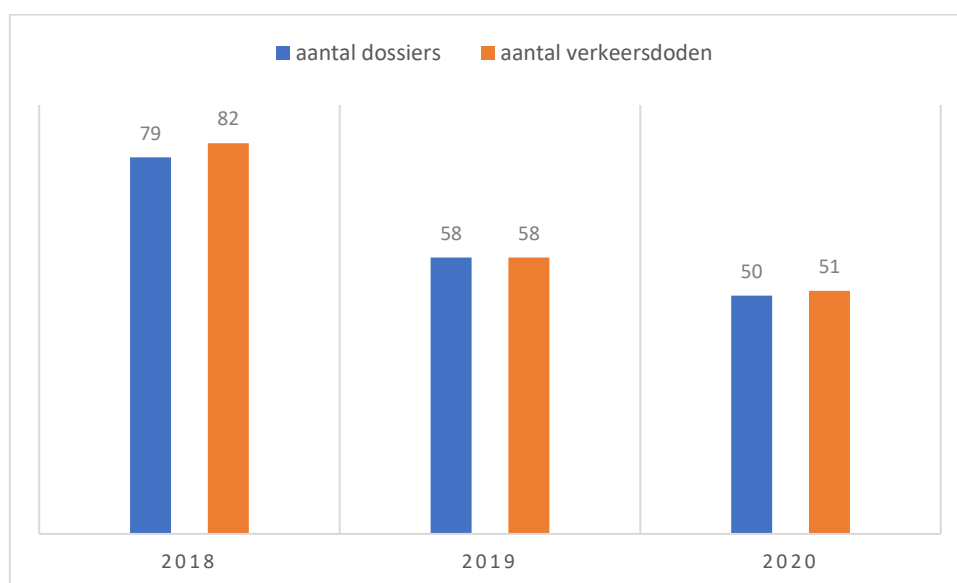
In 2020 kwam uitwijken (10 %) en afslaan (10 %) telkens 5 maal voor. Bij het afslaan was dit 3 maal naar rechts en 2 maal naar links. In 2019 kwam uitwijken 4 maal voor en 1 maal in 2018. In 2019 kwam afslaan 7 maal voor en 4 maal in 2018.

6. Algemene analyse

In dit hoofdstuk focussen we op de 187 dodelijke verkeersongevallen en 190 doden tussen 2018 en 2020 in West-Vlaanderen. Aanbod komen de evoluties, de ernst, de locaties, de link met de afdelingen van het openbaar ministerie en de politiezones en federale politiediensten van West-Vlaanderen.

6.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden

Figuur 18 – Evolutie van het aantal dossiers dodelijke verkeersongevallen en aantal verkeersdoden, tussen 2018 en 2020, West-Vlaanderen



Het aantal gerechtelijke dossiers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen daalde in 2020 (50) met 8 dossiers in vergelijking met 2019 (58). Dat is een daling met 14 %.

Het aantal gerechtelijke dossiers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen daalt in 2020 (50) met 29 dossiers in vergelijking met 2018 (79). Dat is een daling van 37 %.

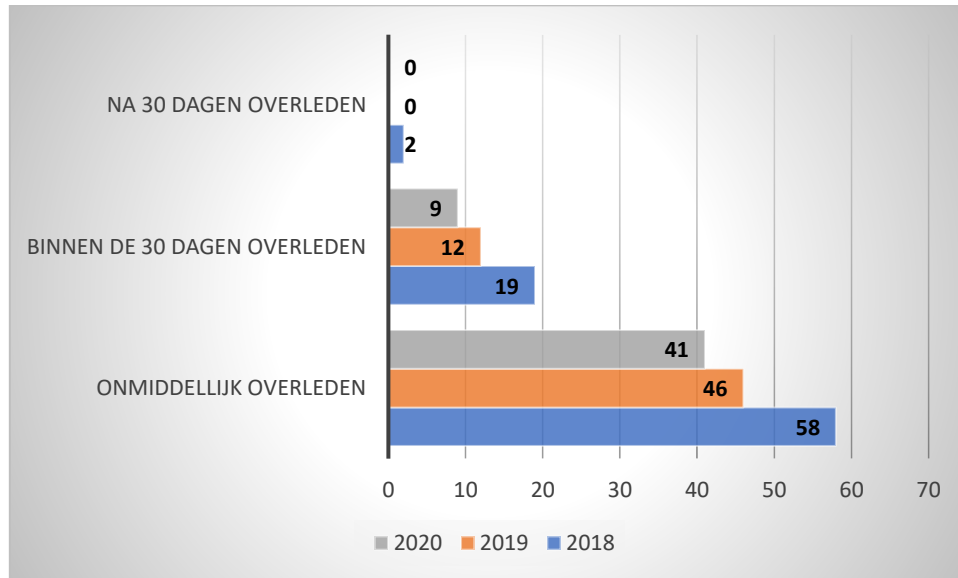
Het aantal verkeersdoden in 2020 (51) daalde met 7 in vergelijking met 2019 (58). Dat is een daling met 12 %. Dit percentage ligt iets lager dan de daling van 19 % van het aantal doden bij verkeersongevallen in het Vlaams gewest.²⁵

Het aantal verkeersdoden in 2020 (51) daalde met 31 in vergelijking met 2018 (82). Dat is een daling van 35 %.

²⁵ Verkeersbarometer 2020

6.2. Overlijden

Figuur 19 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal directe en latere overlijdens bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

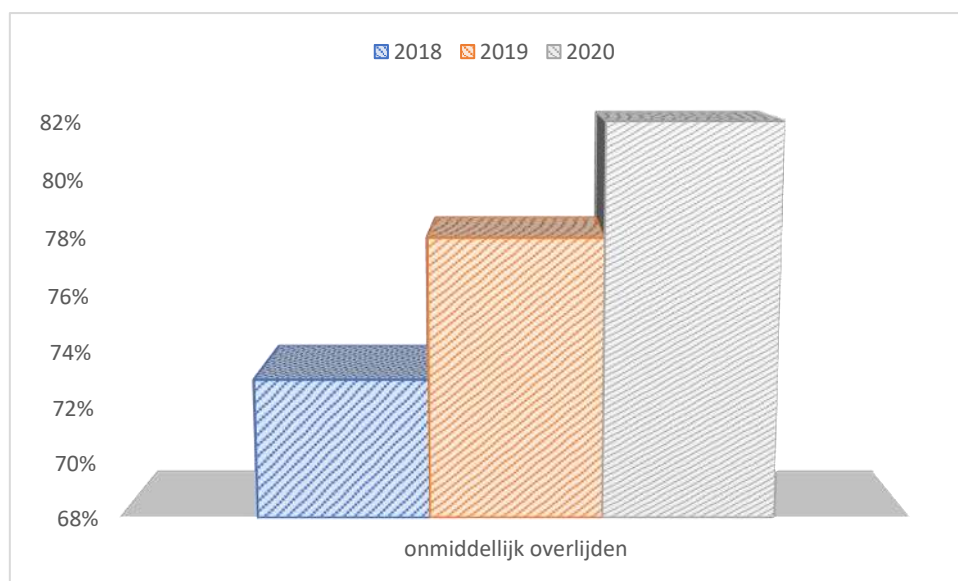


In 2020 overleden, net als de voorgaande jaren, de meeste verkeersslachtoffers onmiddellijk.

Het aantal overlijdens binnen de 30 dagen daalde in 2020 (18 %) in vergelijking met 2019 (21 %) en 2018 (24 %).

Het aantal overlijdens na 30 dagen kwam niet voor in 2020 noch in 2019. In 2018 vormde dit 2,5 %.

Figuur 20 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het percentage onmiddellijke overlijdens bij dodelijke ongevallen, West-Vlaanderen



Een factor die volgens Willems zeker meespeelt in de daling van het aantal doden in het verkeer, ook onder motorrijders, is de verlaging van de gemiddelde snelheid. Op de gewestwegen zijn we van 90 naar 70 km/uur gegaan, in de bebouwde kom is de maximumsnelheid 50 km/uur, er zijn de zones 30, er zijn steeds meer trajectcontroles. Het is logisch dat ook het aantal ongevallen en de ernst ervan daardoor in gunstige zin evolueren.²⁶

Echter, ondanks de maatregelen om de snelheid te beperken van 90 naar 70 km/uur op gewestwegen in 2017 werd in 2019 bewezen dat overdreven snelheid toenam in vergelijking met 2018 met een lichte verschuiving naar onaangepaste snelheid op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/uur. Zie verder of dit ook voor 2020 de verklaring is waarom het aantal onmiddellijk overlijdens, en dus de ernst van het ongeval, toeneemt.

Ondanks de daling in absolute cijfers, stijgt het percentage sinds 2018 van het aantal onmiddellijk overleden weggebruikers: in 2018 was dit 73 %, in 2019 steeg dit naar 79 % en in 2020 overleed 82 % onmiddellijk.

6.3. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen

Tabel 5 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dossiers van dodelijke verkeersongevallen per parketafdeling, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Brugge	42	28	24
Ieper	10	6	9
Kortrijk	20	19	16
Veurne	7	5	1
West-Vlaanderen	79	58	50

Het openbaar ministerie, afdeling Ieper, is de enige afdeling waar het aantal dodelijke verkeersongevallen stijgen in 2020 in vergelijking met 2019 ondanks de totale daling in absolute cijfers.

Tabel 6 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
PZ Arro Ieper	10	6	7
PZ Blankenberge/Zuienkerke	2	0	1
PZ Bredene – De Haan	1	2	0
PZ Brugge	4	6	1
PZ Damme-Knokke Heist	7	4	4
PZ Gavers	2	1	1
PZ Grensleie	3	1	1
PZ Het Houtsche	7	0	3
PZ Kouter	6	3	3

²⁶ Verkeersspecialist 271, De motorfiets houdt stand in het verkeer, november 2020, p.5

	2018	2019	2020
PZ Middelkerke	1	3	1
PZ Midow	4	2	4
PZ Mira	1	7	2
PZ Oostende	1	1	5
PZ Polder	5	3	2
PZ Regio Tielt	5	3	2
PZ RIHO	3	3	4
PZ Spoorkin	0	1	1
PZ Vlas	3	2	2
PZ Westkust	1	1	0
Spoorwegpolitie	1	1	0
Wegpolitie	12	8	4
Scheepvaartpolitie	0	0	2

In 2020 is ten opzichte van 2019 een stijging van het aantal vaststellingen van dodelijke verkeersongevallen merkbaar bij de politiezones Arro leper, Blankenberge/Zuienkerke, het Houtsche, Midow, Oostende, RIHO en de scheepvaartpolitie. We houden rekening met de relativiteit van soms lage absolute cijfers.

Opmerkelijk is de stijging in de politiezone Oostende en de duidelijke daling bij de wegpolitie wat uiteraard gekoppeld is aan het dalen van het aantal dodelijke verkeersongevallen langs autosnelwegen, zie verder.

7. Situatie van de weg

7.1. Wegtype

België telt 9460 km autosnel- en gewestwegen. 83 % hiervan zijn gewestwegen en 17 % zijn autosnelwegen. West-Vlaanderen staat aan de top van het aantal km gewestwegen met 1873 km en 24 % van alle gewestwegen in Vlaanderen. Op de tweede plaats volgt Antwerpen met 131 km minder gewestwegen dan West-Vlaanderen. Oost-Vlaanderen telt 174 km minder en Limburg 380 km dan onze provincie. Op de laatste plaats staat Vlaams Brabant met 827 km minder.

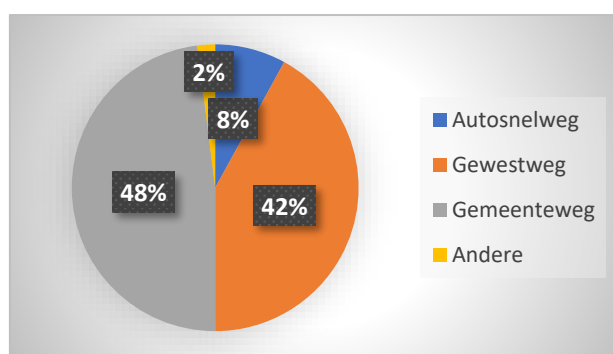
Voor de autosnelwegen staat West-Vlaanderen met 369 km en 23 % van alle autosnelwegen in Vlaanderen op de tweede plaats na Antwerpen die 407 km en 25 % autosnelwegen heeft. Op de derde plaats staat Vlaams Brabant, met 83 km minder dan Antwerpen, gevolgd door Oost-Vlaanderen (-98 km) en Limburg met 211 km minder autosnelwegen dan Antwerpen.

De interpretatie hierna wordt hier best in gekaderd.

Tabel 7 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Autosnelweg ²⁷	11	9	4
Gewestweg ²⁸	42	22	21
Gemeenteweg ²⁹	24	24	24
Andere ³⁰	2	3	1

Figuur 22– Aandeel wegtypes van de locatie van dodelijke verkeersongevallen in 2020, West-Vlaanderen



²⁷ Autosnelwegen zijn doorgaande snelwegen, met meerdere, gescheiden rijstroken, zonder gelijkvloerse kruisingen, en waarop geen particuliere wegen zijn aangesloten.

²⁸ Gewestwegen zijn belangrijke verbindingswegen op landelijk en regionaal niveau, die geen autosnelweg zijn. Ze worden beheerd door de gewesten.

²⁹ Gemeentewegen zijn in beheer van een gemeente.

³⁰ Het dodelijk verkeersongeval gebeurde buiten de autosnel-, gewest- en gemeentewegen, zoals op een treinoverweg

In 2020 gebeurde 8 % van alle dodelijke verkeersongevallen op een autosnelweg. In 2019 en 2018 lag dit duidelijk hoger: respectievelijk 15 % en 14 %.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen is in 2020 (42 %) licht gestegen in vergelijking met 2019 (38%). In 2018 waren er procentueel opvallend meer dodelijke ongevallen op gewestwegen (53 %). Dit is merkwaardig gezien wetenschappelijk onderzoek (De Pauw, Daniels, Thierie, & Brijs, 2014) het effect van de snelheidsverlaging van 90 km/u tot 70 km/u op bepaalde gewestwegen in België evalueerden. De auteurs vonden een vermindering van 11 % van het aantal letselongevallen en 36 % van het aantal ongevallen met zwaargewonden of doden op de betrokken wegen.

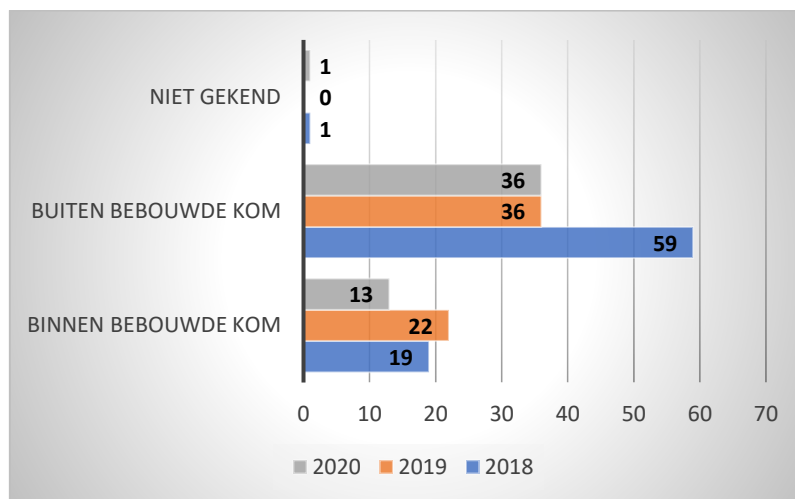
In absolute cijfers blijft het aantal dodelijke verkeersongevallen op gemeentewegen, drie jaar op een rij, identiek.

Met “andere wegen” worden trein-, trambeddingen, parkings bedoeld. In 2020 viel een dode op een trambedding.

7.2. Bebouwde kom

De bebouwde kom is het gebied dat door aaneengesloten bebouwing overwegend een woon- en verblijffunctie heeft en waarin veel mensen per oppervlakte-eenheid daadwerkelijk wonen of verblijven. Dit zijn voornamelijk de stads-, dorps- en wijkkernen.

Figuur 23 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen binnen of buiten bebouwde kom, West-Vlaanderen

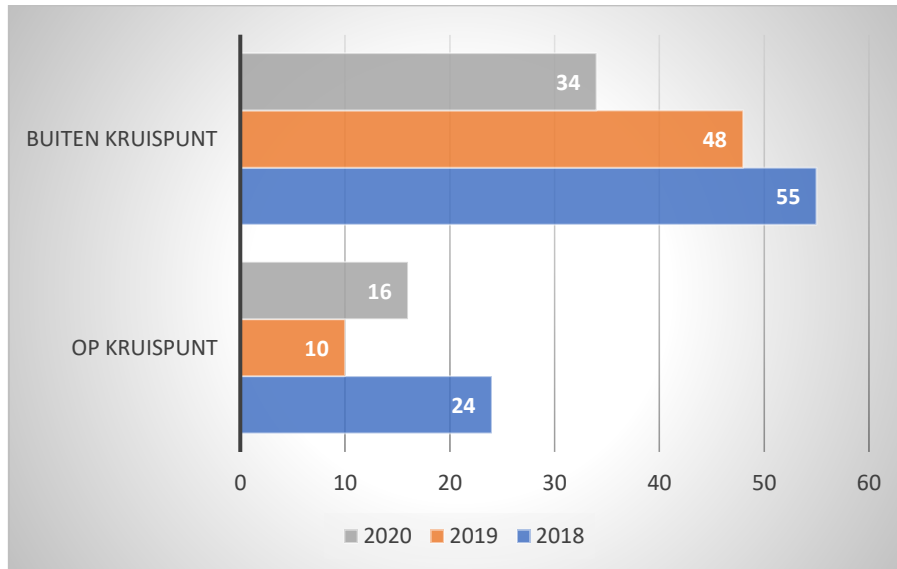


Het leeuwendeel van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen hebben plaats buiten de bebouwde kom: 72 % in 2020, 62 % in 2019 en 75 % in 2018.

In 2020 gebeurden 26 % van de dodelijke verkeersongevallen binnen de bebouwde kom. In 2019 was dit nog 38 %. In 2018 bleek dit om 24 % te gaan. 2019 lijkt hierdoor atypisch.

7.3. Kruispunt

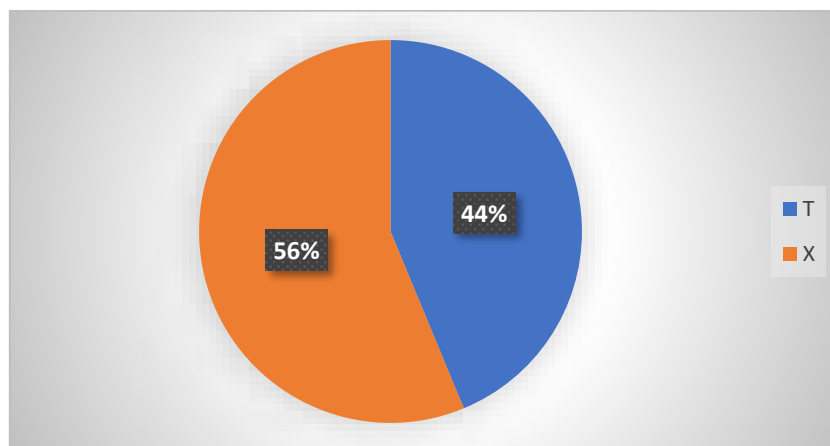
Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen



Uit de analyse 2018-2020 blijkt duidelijk dat de kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is buiten een kruispunt: 2020 (68 %), 2019 (83 %), 2018 (70 %). Ook hier valt 2019 op in vergelijking met de andere bestudeerde jaren.

In 2020 gebeurde 32 % van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen op een kruispunt. Dit was in 2019 17 %, in 2018 30 %.

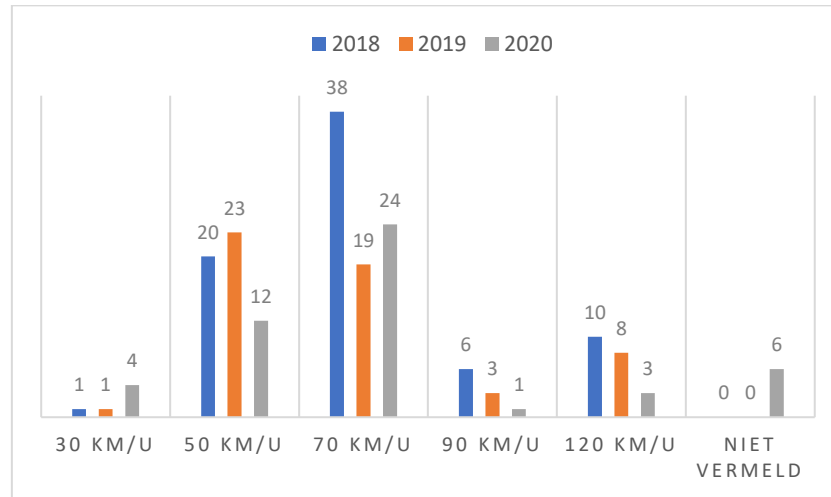
Figuur 25 – Aantal dodelijke verkeersongevallen volgens kruispunt type in 2020, West-Vlaanderen



In 2020 gebeurde van de 16 dodelijke verkeersongevallen op een kruispunt het merendeel (56 %) op een X-kruispunt. 44 % had plaats op een T-kruispunt.

7.4. Snelheidsregime

Figuur 26 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het geldend snelheidsregime op locaties dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Naast snelheid in absolute termen, heeft ook het verschil in snelheid (of de variatie) een invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter de spreiding van de snelheden, of met andere woorden, hoe groter de snelheidsverschillen tussen de verschillende types weggebruikers, hoe meer interactie tussen de weggebruikers en hoe groter het ongevalsrisico (Elvik et al., 2004; Hauer, 1971) ³¹

Dit verklaart waarom de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen toch lager liggen dan de wegen waar de snelheid beperkt is tot 70 en 50 km/uur.

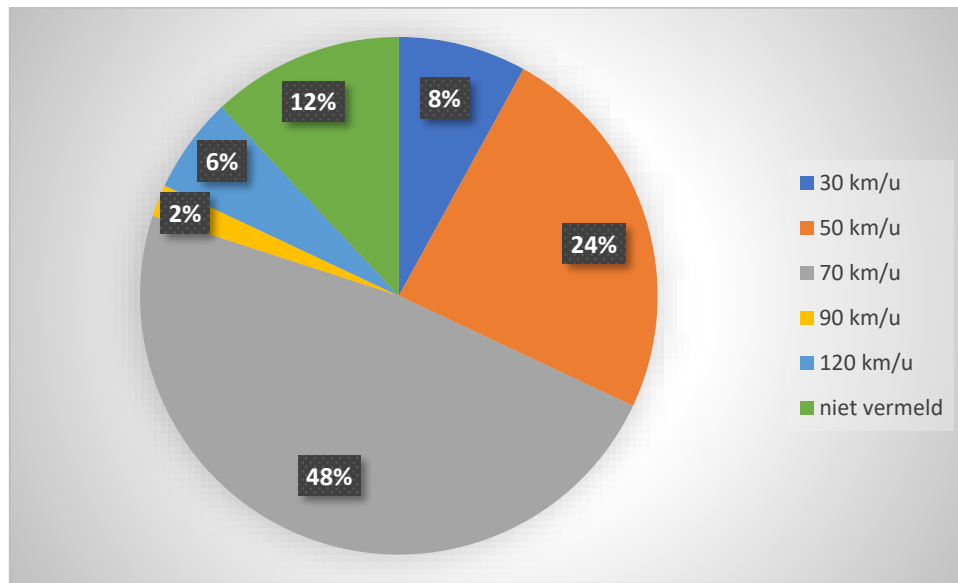
Vooral bestuurders die sneller dan het gemiddelde rijden lopen een veel groter risico op een verkeersongeval. Zo toonden Maycock, Brocklebank, & Hall (1998) en Quimby, Maycock, Palmer, & Grayson (1999) bijvoorbeeld aan dat weggebruikers die 10 tot 15% sneller rijden dan de gemiddelde snelheid van het verkeer veel meer risico lopen om betrokken te raken bij een ongeval. Deze conclusies werden ook hernomen door Kloeden et al. (2002; 2001) die eveneens een verhoging van het ongevalsrisico vaststelden bij automobilisten die sneller dan het gemiddelde rijden en dit vooral in een stedelijke omgeving.

De daling van het aantal dodelijke ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 90 km/uur is te verklaren doordat er gewoon minder wegen zijn met dit snelheidsregime. Er zijn sinds 2017 meer wegen met een snelheidsregime 70 km/uur door de shift van 90 naar 70 km/uur.

Opvallend was dat er in 2019 meer dodelijke verkeersongevallen gebeurden op plaatsen waar maximum 50 km/uur mocht gereden worden.

³¹ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

Figuur 27 – Verdeling geldende snelheidsregimes op aantal locaties dodelijke verkeersongevallen in 2020, West-Vlaanderen



Hoe trager men rijdt hoe kleiner de kans op een dodelijk verkeersongeval.

In Oslo en Helsinki is men er twee jaar op rij in geslaagd om geen dodelijke verkeersongevallen met fietsers of voetgangers in het verkeer te hebben. Het beleid steunt op vier pijlers:

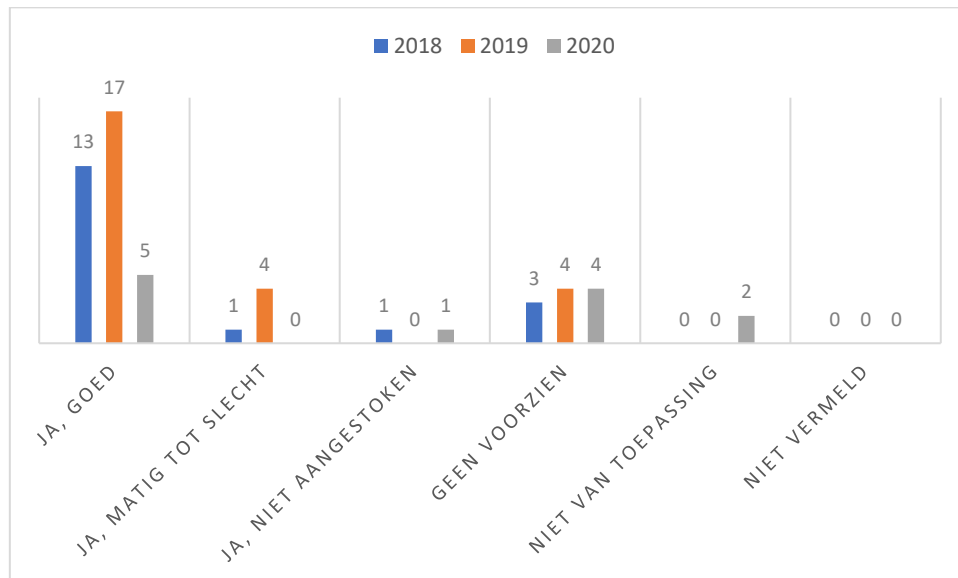
- In het stadscentrum is de snelheid beperkt tot 30 km/uur
- Er is een maximale scheiding van verkeerstypes
- Extra aandacht en veiligheid voor schoolomgeving
- Handhaving als belangrijk sluitstuk.

De 4 dodelijke verkeersongevallen in 2020 op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 km/uur, vallen daarom sterk op en vragen een extra analyse:

- Telkens was een zwakke weggebruiker betrokken: 3 fietsers en 1 bromfietser.
- Allen hadden plaats overdag, in de week, op een gemeenteweg, binnen de bebouwde kom en op een recht stuk weg
- 1 ongeval gebeurde in juli, 3 in september
- 3 waren vertrouwd met de omgeving
- Op 3 van de 4 rijbanen waren geen wegmarkeringen aangebracht
- Oorzaken ongevallen (vaak zijn meerdere oorzaken te linken aan één ongeval): 2 maal werd men verblind door de zon, of bevond de veroorzaker zich op de verkeerde plaats op de weg, of reed men tegen een hindernis, betrof het een dodehoek ongeval, haalde men te dicht in, verleende men geen voorrang, betrof het een val.
- In 3 van de 4 dossiers werd de veroorzaker gedagvaard voor de rechtbank. Dit betekent dat de drie fietsers niet hoofdelijk verantwoordelijk waren voor het ongeval, maar wel de tegenpartij.
- De bromfietser betrof een eenzijdig ongeval, waar geen derden bij betrokken waren.

7.5. Werking openbare verlichting

Figuur 28 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, 2018 tot 2020, West-Vlaanderen



Het aantal nachtelijke dodelijk verkeersongevallen is sterk gedaald in 2020 (12) in vergelijking met 2019 (25) en 2018 (18). Dit is een daling van 52 % in vergelijking met 2019. De covid-19 maatregelen zoals essentiële verplaatsingen en de nachtklok spelen hier een belangrijke rol in.

Opvallend is de sterke procentuele stijging van de plaatsen zonder openbare verlichting: in 2020 was dit 33 % van alle nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, in 2019 was dit 16 % en in 2018 bleek dit in 17 % het geval.

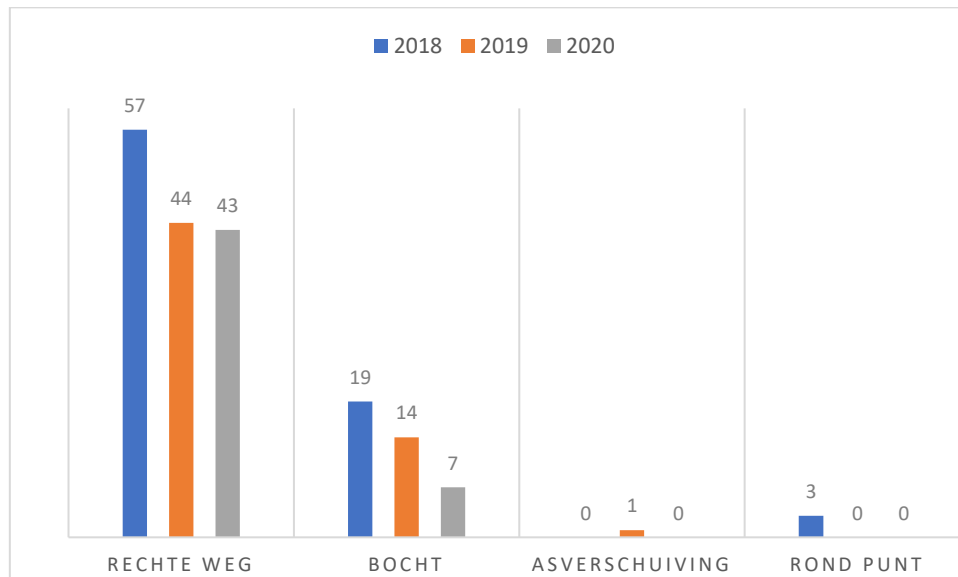
In 2020 gebeurde 42 % van de nachtelijke dodelijke verkeersongevallen op locaties waar de openbare verlichting in werking en van goede kwaliteit was. In 33 % gebeurde het ongeval op een plaats waar geen openbare verlichting aanwezig was. In 8 % was er openbare verlichting aanwezig maar niet in werking.

In 2019 gebeurden 68 % van de nachtelijke dodelijke verkeersongevallen op een locatie met goed werkende openbare verlichting. In 16 % was er openbare verlichting van slechte of matige kwaliteit en in 16 % was er geen openbare verlichting voorzien.

In 2018 gebeurde 72 % van de nachtelijke ongevallen op een locatie met een goed werkende openbare verlichting, 5 % op een plaats waar de openbare verlichting van slechte of matige kwaliteit was, 5 % waar de openbare verlichting niet was aangestoken en 17 % waar geen openbare verlichting aanwezig was.

7.6. Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 29 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht, rotonde of asverschuiving, West-Vlaanderen



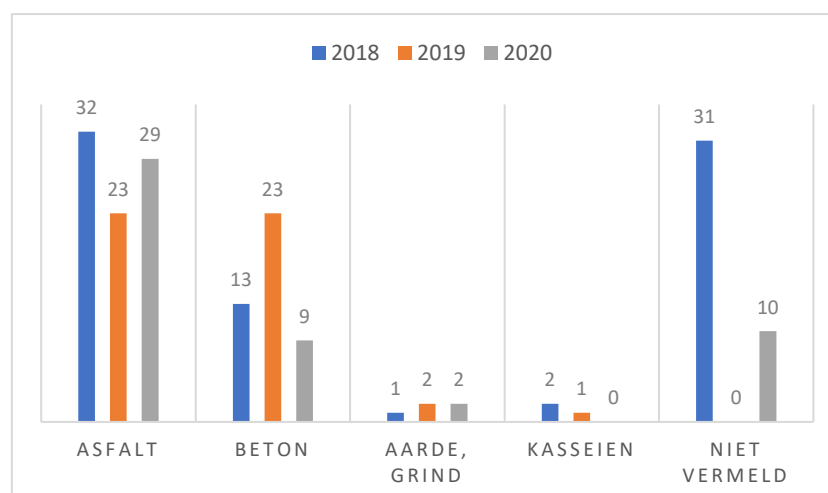
Opvallend is, dat het percentage dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg, stijgt in de drie bestudeerde jaren. In 2020 was dit 86 %, een stijging met 10 % in vergelijking met 2019 (76%) en een stijging met 14 % in vergelijking met 2018 (72 %).

Daar waar het percentage dodelijke verkeersongevallen in een bocht nog 24 % uitmaakten in 2019 en 2018, bleek dit in 2020 met 10 % gedaald tot 14 %.

Een dodelijk ongeval ter hoogte van een asverschuiving of op een rond punt kwam in 2020 niet voor.

7.7. Wegbedekking en staat van het wegdek

Figuur 30 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens type wegbedekking, West-Vlaanderen



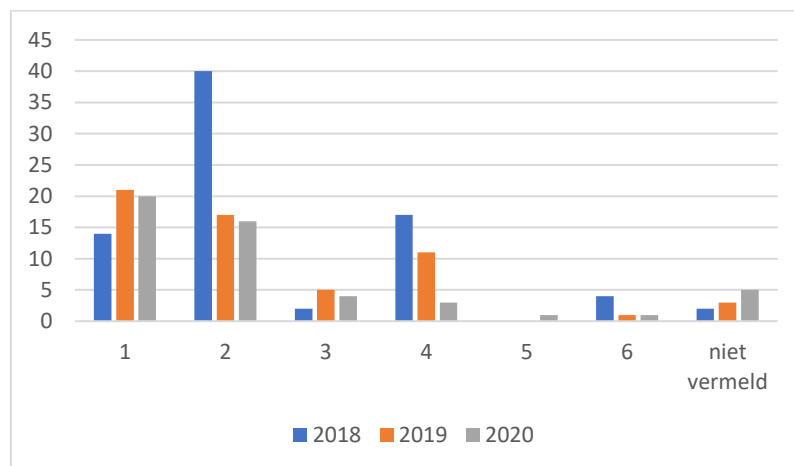
De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren op wegen bedekt met asfalt. In 2019 bleken er in absolute cijfers evenveel ongevallen op plaatsen met asfalt als beton.

De toestand van het wegdek ontbreekt vaak in de gerechtelijke dossiers. Toch is het belangrijk bij een gebrekkige of gevaarlijke staat van het wegdek dit te melden. Het meldpunt wegen van de Vlaamse overheid kreeg in 2019 34273 meldingen binnen, bijna 4000 meer dan het jaar daarvoor. De meldingen gaan zowel over gewestwegen als lokale wegen. De meeste meldingen in 2019 gingen over de staat van de weg (18 %), gevolgd door technische defecten aan de verlichting (10%), de inrichting van de weg (8%), beschadiging aan signalisatie (6,6%) en onderhoud van bermen en beplanting (5,7%). In 2018 werd de centrale klantendienst van AWW opgericht waardoor alle meldingen nu in één centraal systeem beheerd worden. Voordien kwamen meldingen op verschillende plaatsen binnen. Meldingen over lokale wegen worden doorgestuurd naar de lokale wegbeheerder.³²

Vanuit de provincie West-Vlaanderen pleiten er dan ook voor om **meldpuntwegen.be** en **1700** preventief te gebruiken om incidenten te vermijden.

7.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

Figuur 31 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens aanwezigheid aantal rijstroken, West-Vlaanderen



1 komt overeen met één rijbaan waarbij het wegdek niet in rijstroken is verdeeld, dus zonder wegmarkeringen.

In 2020 gebeurden de meeste dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen op een rijbaan niet in rijstroken verdeeld namelijk 40 % (20). Dit percentage blijft jaar op jaar stijgen: in 2019 was dit 36 % (21) en in 2018 maar 18 % (14).

De ongevallen op rijbanen met twee rijstroken, één in elke rijrichting, gescheiden door wegmarkeringen, blijkt in 2020 ook goed voor 40 % van de dodelijke verkeersongevallen. In 2019 was dit goed voor 29 % en in 2018 bijna 51 %.

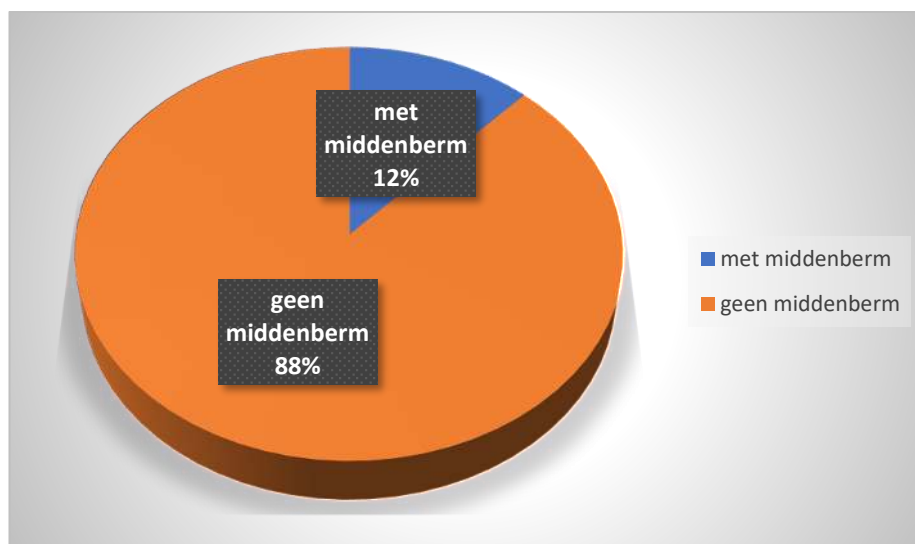
Er is een verschuiving vast te stellen naar rijbanen zonder wegmarkeringen.

³² Verkeersspecialist 272, Ruim 34.000 meldingen via Meldpunt Wegen in 2019, december 2020, p. 15

De duidelijke infrastructurele indeling van de rijbaan zodat iedere weggebruiker zijn/haar plaats op de weg kent met een maximale scheiding tussen de verschillende verkeerstypes en snelheden van de verkeersstromen, verhoogt de objectieve verkeersveiligheid.

Het is niet verwonderlijk dat 40 % van de dodelijke verkeersongevallen gebeuren op plaatsen waar geen wegmarkeringen zijn aangebracht. Echter, uit deze analyse blijkt vaak het gedrag van de weggebruiker los te staan van de infrastructuur en de oorzaak van het dodelijk ongeval. Een duidelijke infrastructurele indeling geniet de voorkeur, maar men dient omzichtig omgesprongen te worden met het concluderen dat dit de hoofdoorzaak van de dodelijke verkeersongevallen zou zijn. Vaak is het een combinatie van verschillende oorzaken die resulteren in een dodelijk verkeersongeval.

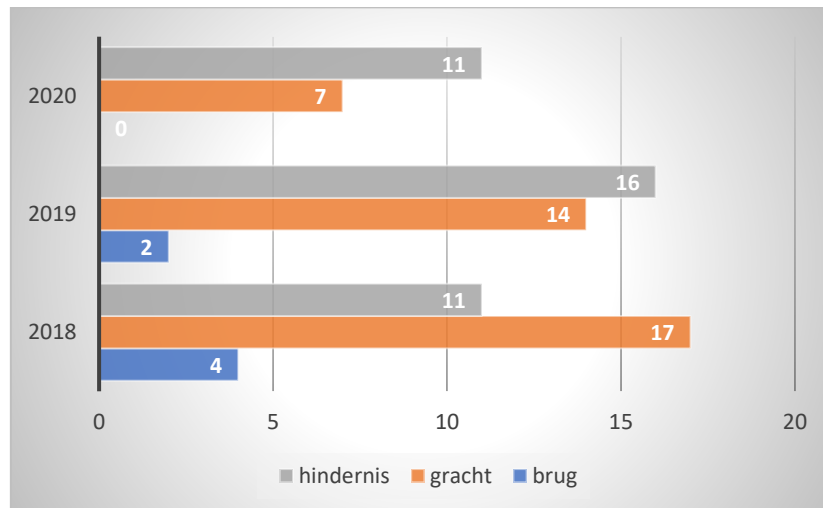
Figuur 33 – Aandeel dodelijke verkeersongevallen, weg met of zonder middenberm in 2020, West-Vlaanderen



Dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gebeuren in 2020 vaker op rijbanen zonder middenberm. We verwijzen hiervoor naar de daling van deze ongevallen op autosnelwegen en de rijbanen niet in rijstroken verdeeld, zonder wegmarkeringen.

7.9. Brug, gracht en hindernis

Figuur 34 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



In 2020 waren er geen dodelijke verkeersongevallen waarbij een link kon gelegd worden naar een brug, in vergelijking met 3 % in 2019 en 5 % in 2018.

In 2020 was er in 14 % een link met een gracht. Een significante daling in vergelijking met 2019 (24%) en 2018 (32%).

In 2020 was er in 22 % een verband met een hindernis zoals een slagboom, een boom, werfhekkens,... in vergelijking met 2019 (27,5 %) en 2018 (14 %).

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in Nederland onderzocht in opdracht van Rijkswaterstaat de dodelijke ongevallen in [2018](#) en [2019](#) op rijkswegen. Rijkswaterstaat wil hierdoor vooral inzicht krijgen in de mate waarin de infrastructuur een rol heeft gespeeld bij het ontstaan of de afloop van dodelijke ongevallen. De ernst van het ongeval blijkt vaak fors beïnvloed te worden door de inrichting van de berm. Een vergelijkbare conclusie kon na eerdere onderzoeken ook getrokken worden. Het gebeurt af en toe dat automobilisten of andere weggebruikers botsen met een obstakel in de berm, dat niet of niet op de juiste manier werd afgeschermd. Soms staan deze objecten niet ver genoeg van de kantmarkering.

Ruim 40 % van de dodelijke ongevallen vond, volgens het Nederlands rapport, in het eerste jaar plaats door een botsing met een object in de berm, zoals een boom of een greppel. Het rapport noemt de veilige inrichting van bermen de 'belangrijkste infrastructurele maatregel ter voorkoming van een dodelijke afloop van ongevallen op rijkswegen'. Oplossingen zijn het voorzien van voldoende obstakelvrije ruimte en het afschermen van obstakels met behulp van een afschermingsconstructie. Een combinatie van de twee is nog effectiever.

Volgens deze Nederlandse studie zou op een 80 km-weg de obstakelvrije ruimte minimaal 6 meter breed moeten zijn, de zone hoort 10 meter te zijn op een 100 km-weg, 13 meter bij een 120 km-weg en zelfs 14,5 meter bij een weg waar automobilisten 130 kilometer per uur kunnen rijden. De

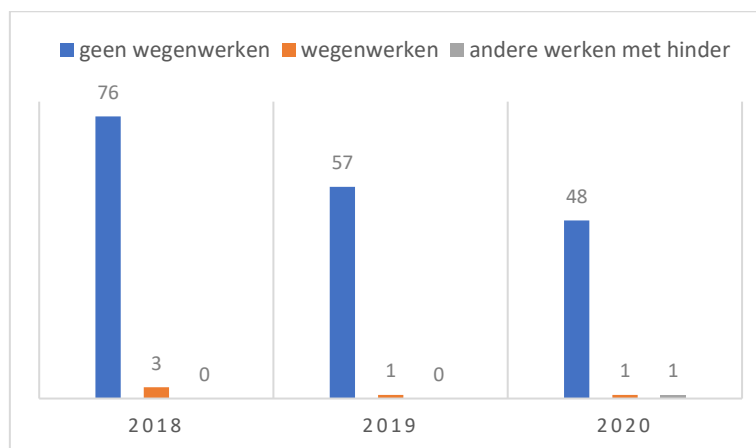
afgelopen jaren vonden veel ongevallen plaats op plekken waar deze afstanden niet werden aangehouden. In dat geval zouden objecten afgeschermd moeten worden.³³

7.10. Wegenwerken

Dat we het niet zo nauw nemen met de verkeersregels leidt onvermijdelijk tot gevaarlijke situaties waarbij doden en gewonden kunnen vallen. Zo geeft 2 op 3 van de Belgische bestuurders (67 %) aan dat ze wel eens vergeten te vertragen in de buurt van wegenwerken. Ook daar zijn we de weinig benijdenswaardige Europese kampioen. Het gemiddelde in de andere landen bedraagt 51 %. In 2019 kwamen er nog 23 mensen in België om het leven in een ongeval in de buurt van wegenwerken. Dat is het hoogste aantal van de afgelopen 5 jaar.³⁴

De link met wegenwerken is in West-Vlaanderen zo goed als verwaarloosbaar.

Figuur 35 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen



In 2020 gebeurde 1 dodelijk verkeersongeval op een autosnelweg bij wegenwerken aangeduid door signalisatie en botsabsorbeerters. De bestuurder had dit te laat opgemerkt.

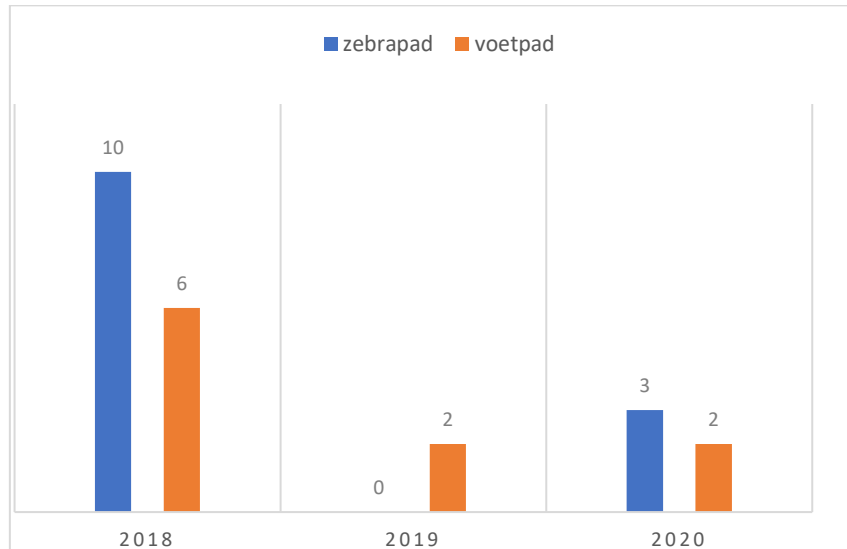
Sinds 2020 gaan we na of andere werken dan wegenwerken zoals aan een woning, op een werf, gelinkt kan worden aan een dodelijk verkeersongeval. Dit bleek in één dossier het geval: de betonmixer stond op het voetpad, aangeduid met signalisatie. Toen de chauffeur vertrok, passeerde er net een voetganger die het trottoir noodgedwongen had verlaten om zijn weg verder te zetten.

³³ https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/38491/dodelijke-verkeersongevallen-door-combinatie-risicogedrag-en-weginrichting/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202021-

³⁴ <https://www.vias.be/nl/newsroom/belg-europees-kampioen-in-het-niet-naleven-van-het-verkeersreglement/>

7.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers en een voetpad, West-Vlaanderen



In 2018 werd de aanwezigheid van een zebrapad en trottoir bij een dodelijk verkeersongeval geregistreerd ook al was er geen voetganger betrokken. Vanaf 2019 werd dit enkel geregistreerd wanneer dit belangrijk was of een rol speelde voor het ongeval. Dit verklaart de daling in deze grafiek.

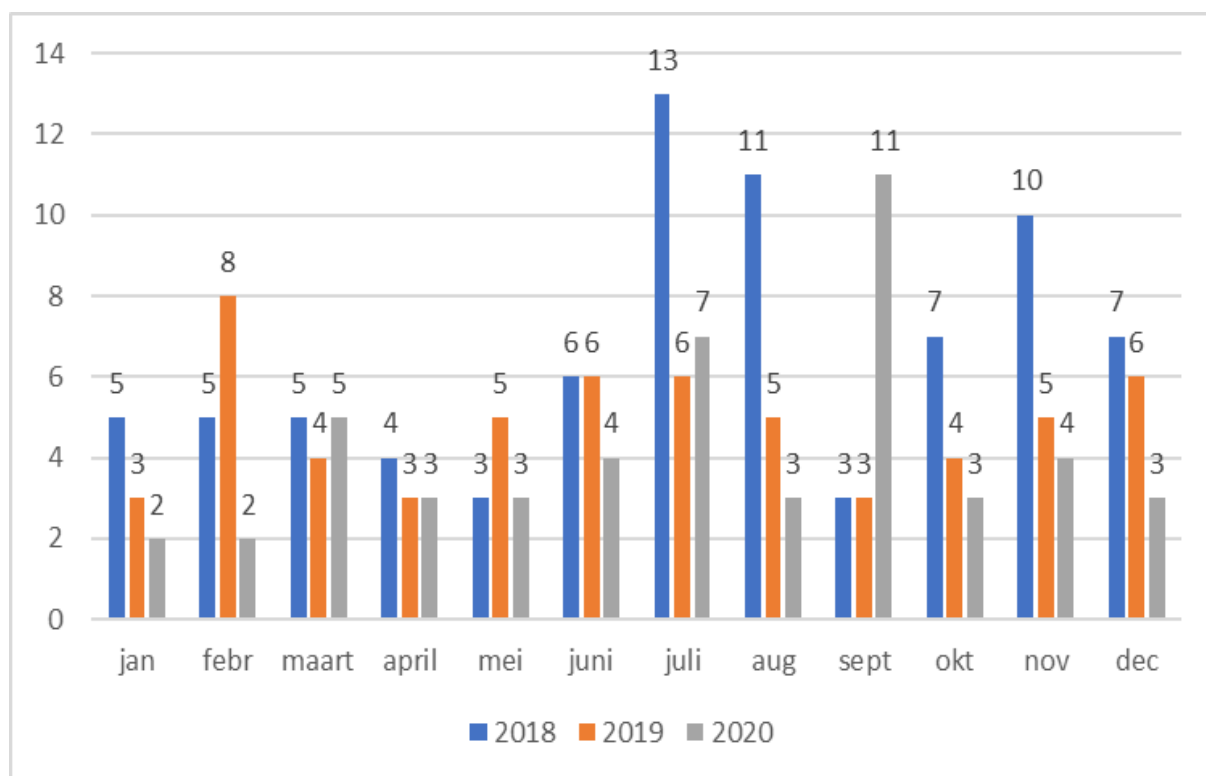
In 2020 waren er in absolute cijfers evenveel voetgangers betrokken als in 2019: telkens 6. Procentueel was dit in 2020 goed voor 12 % van de dodelijke verkeersongevallen. In 2019 was dit 10 %.

In 2018 was dit in absolute cijfers het dubbele: 12. Dit komt overeen met 15 %. Hiervan waren 3 personen transmigranten. In 2020 werd één dossier vastgesteld met een transmigrant die probeerde in of uit een vrachtauto te klimmen ter hoogte van verkeerslichten.

8. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

8.1. Maand

Figuur 37– Evolutie tussen 2018 en 2020 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



De golfbewegingen, de pieken en dalen voor de meeste maanden stemmen de laatste drie jaar overeen. Juli en augustus scoren telkens hoog. Uit de studie van 2018 bleek reeds dat dit niet gelinkt is aan kusttoerisme en kusthoreca. De meeste betrokkenen bij dodelijke verkeersongevallen kennen de weg en zijn vaak bewoner. Dit wordt bevestigd in 2020, zie verder bij het profiel van veroorzaker.

Klopt de stelling: “De coronacrisis heeft tot een daling geleid van het aantal fatale ongelukken voor het eerste semester van 2020”? Dit moet met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden. Uit deze analyse blijkt namelijk dat de daling niet gelinkt is aan de coronamaatregelen gestart op 18 maart tot 3 mei 2020 (verbod op essentiële verplaatsingen). De daling van het eerste semester is in januari en februari te vinden, toen er nog geen sprake was van corona.

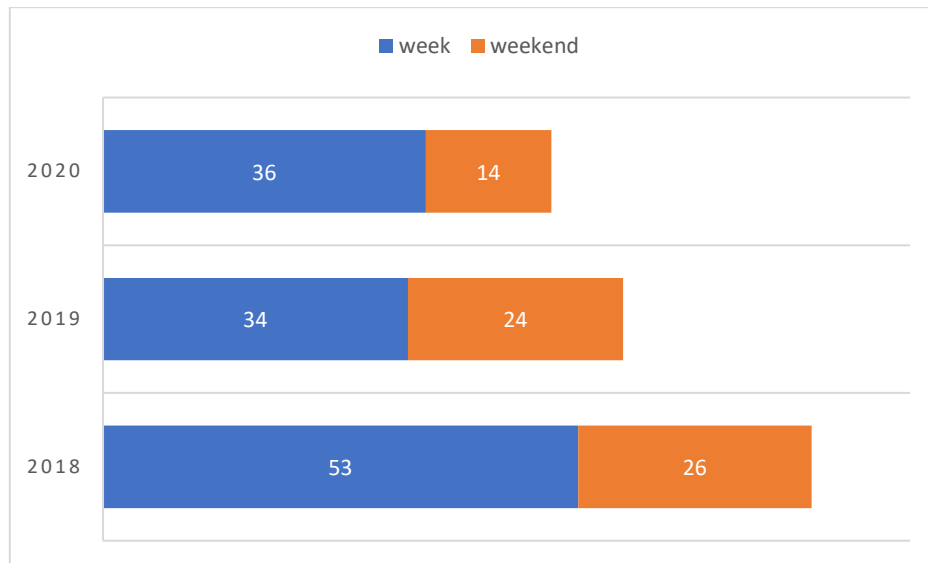
De zomermaanden (juli-september) blijken erg dodelijk, in heel België trouwens. In Vlaanderen maar ook in West-Vlaanderen kwamen er opvallend veel fietsers om het leven. Dat heeft volgens Vias Institute te maken met het mooie zomerweer, met veel zon en weinig regen. Heel wat Belgen namen, vanwege de coronamaatregelen, vakantie in eigen land. Uit de meeste processen-verbaal kon vaak niet achterhaald worden wat het doel van de verplaatsing was op het moment van het ongeval.

September scoort beduidend hoger in 2020 dan de vorige jaren ondanks de daling van de filedruk op de snelwegen met 32 % in september. Deze analyse van de dodelijke verkeersongevallen toont aan

dat het in september om 11 verkeersongevallen ging waarbij telkens een zwakke weggebruiker betrokken was: 10 fietsers en 1 voetganger.

8.2. Dag van de week

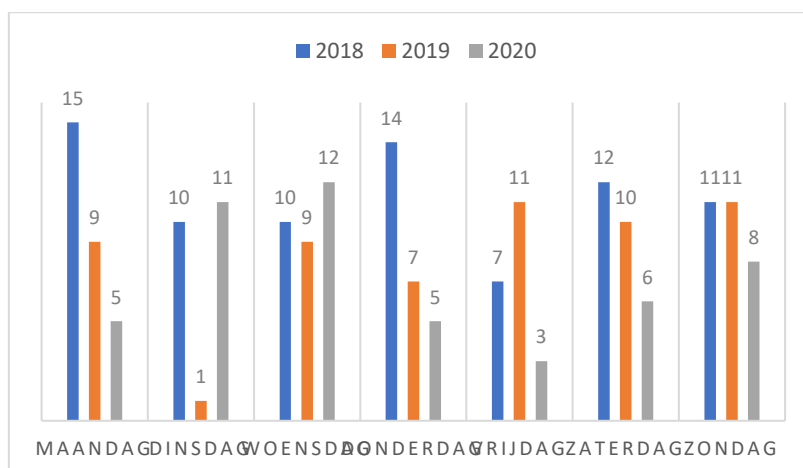
Figuur 38 – Evolutie tussen 2018 en 2020 aandeel dodelijke weekendongevallen, weekend versus week, West-Vlaanderen



72 % van de dodelijke ongevallen gebeurde in 2020 tijdens de week in vergelijking met 2019 (58 %) en 2018 (67 %).

28 % van de dodelijk ongevallen gebeurde in 2020 in het weekend in vergelijking met 2019 (42%) en 2018 (33%). De sluiting van de horeca als maatregel voor de indijking van het covid-19 virus kan mogelijks een verklaring bieden voor de stevige daling in 2020.

Figuur 39 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 daalt het aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen op alle dagen van de week met uitzondering van de dinsdag en de woensdag. Coronamaatregelen zoals thuiswerk, verbod op essentiële verplaatsingen, verklaren mogelijks de daling. Ze r verklaren niet waarom er een stijging is op dinsdag en woensdag.

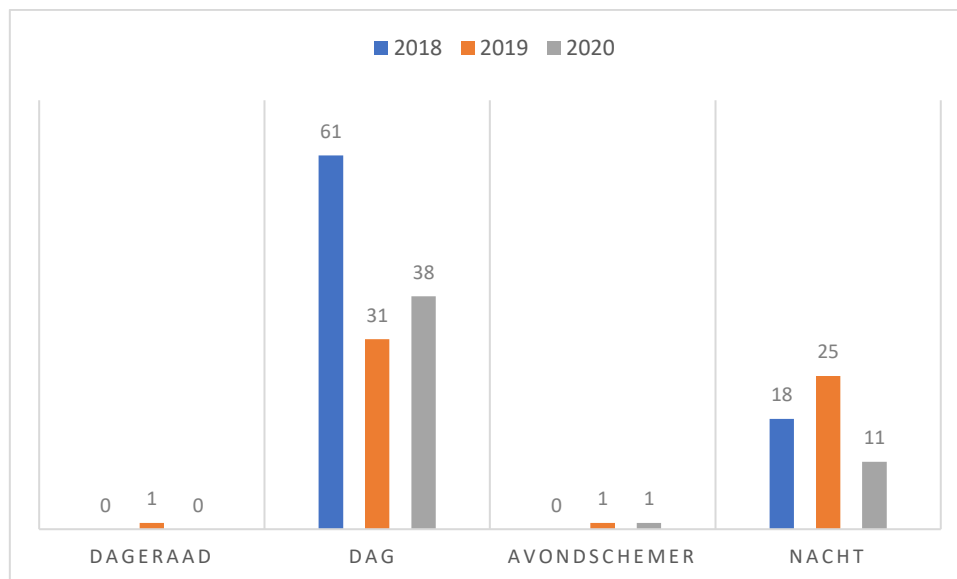
Van de 11 dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 op dinsdag gebeurden er 2 's morgens, 2 in de namiddag, 4 's avonds en 3 's nachts. In 4 dossiers was de veroorzaker de bestuurder van een personenauto, in 3 dossiers een fietser, in 2 dossiers een bestuurder van een lichte vrachtauto, 1 tractorbestuurder, 1 motorfietser.

Van de 12 dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 op woensdag gebeurden 2 's morgens, 5 in de namiddag, 3 's avonds en 2 's nachts. Opnieuw zijn er 4 dossiers waarbij de veroorzaker de bestuurder is van een personenauto, in 3 dossiers een fietser en respectievelijk een bestuurder van een vrachtauto, in 1 dossier een voetganger en respectievelijk een bestuurder van een lichte vrachtauto.

Uit het gerechtelijk dossier kon geen link gelegd worden met woon-werk verkeer.

8.3. Moment van de dag

Figuur 40 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



76 % van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 gebeurde bij daglicht, 22 % bij nacht en 2 % bij avondschemer. Er werd geen melding gemaakt van een dodelijk verkeersongeval bij dageraad in 2020.

Van 20 oktober 2020 tot 7 mei 2021 was er een nachtklok in Vlaanderen tussen 00 en 05 u. Geen enkel dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen viel binnen deze verbodsbepaling. Juli met 3 dodelijke verkeersongevallen 's nachts staat op kop, gevolgd door januari en maart met telkens twee dodelijke verkeersongevallen. In april, mei, juni en augustus gebeurde telkens 1 dodelijk verkeersongeval bij nacht.

Het aandeel dodelijke ongevallen bij daglicht komt bijna overeen met het percentage in 2018 (77 %). In 2019 had slechts 53 % plaats bij daglicht.

Het aandeel in 2020 bij nacht, 22%, komt eveneens bijna overeen met het percentage in 2018 (23%). Opnieuw wordt een afwijking van deze trend vastgesteld in 2019 waar 43 % van de dodelijke verkeersongevallen 's nachts plaats vonden.

9. Profiel veroorzaker

9.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval

In de analyse wordt een onderscheid gemaakt tussen de veroorzaker en het slachtoffer van het verkeersongeval. De veroorzaker is de weggebruiker die het ongeval kon vermijden en hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval. Het slachtoffer is de weggebruiker die het ongeval niet kon vermijden en niet hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval.

Tabel 8– Evolutie tussen 2018 en 2020 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

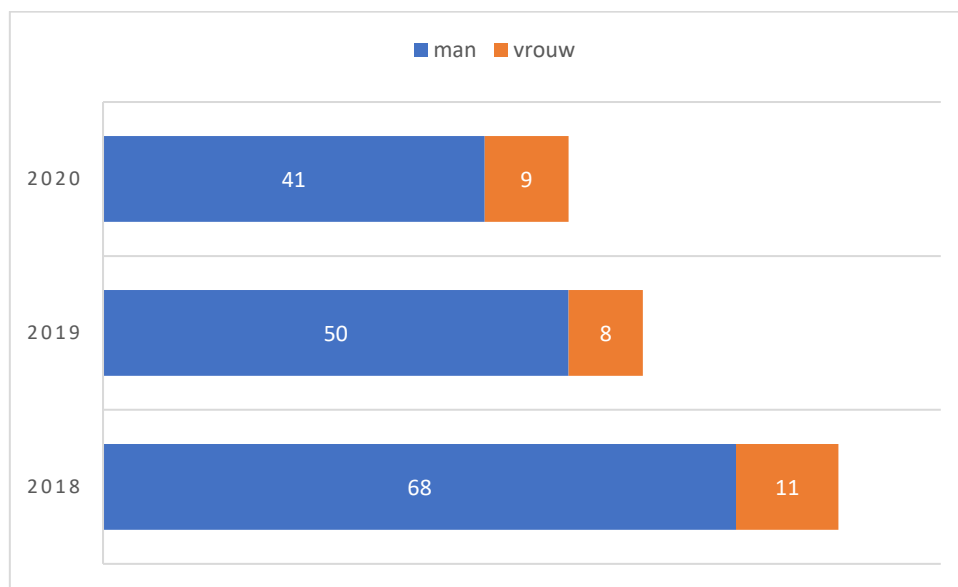
	2018	2019	2020
Volledig	77	48	45
Deels	2	10	5

In 2020 draagt in 9 van de 10 gevallen de veroorzaker de volledige verantwoordelijkheid voor het dodelijke ongeval. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 waar in 82 % van de dossiers een hoofdverantwoordelijke kon worden aangeduid. In 2018 bleek dit hoger te liggen (97 %).

In vijf dossiers in 2020 bleek een gedeelde verantwoordelijkheid. Zowel de veroorzaker als het slachtoffer stelden gedrag dat mede oorzaak was voor het ongeval, zoals het inhalen bij afslaan, het kruisen zonder afstand te houden, het achteruit rijden terwijl een voetganger op de rijbaan ligt.

9.2. Man/vrouw

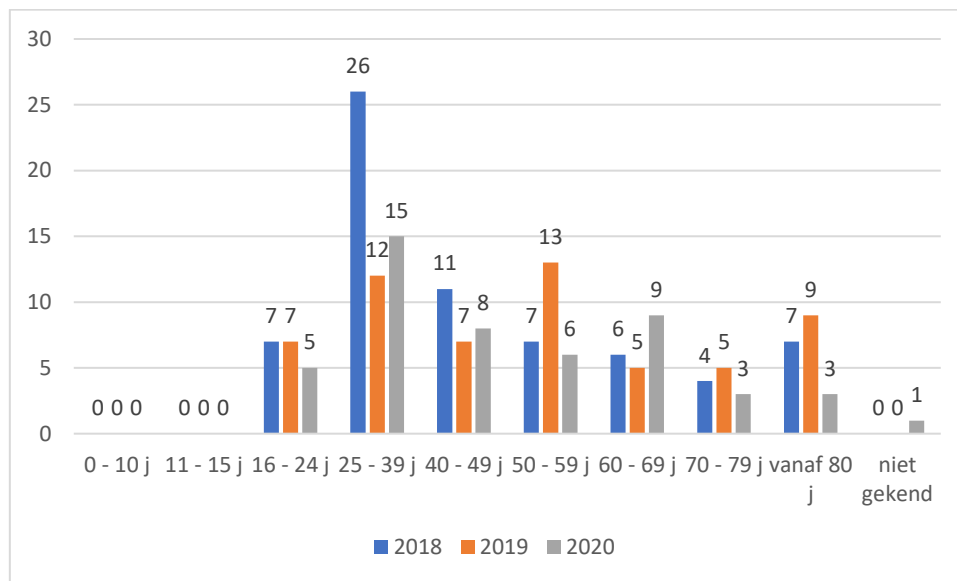
Figuur 42 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens geslacht veroorzaker, West-Vlaanderen



82 % van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 werden veroorzaakt door een man. Dit is een lichte daling in vergelijking met 2019 en 2018, toen er telkens 86 % mannen veroorzaker waren.

9.3. Leeftijd

Figuur 43 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 komt, net als in 2018, de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen het vaakst voor bij de veroorzaker van het dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen, respectievelijk 30 % en 33 %.

Ook de leeftijdscategorie vanaf 60 jaar vormt 30% van de veroorzakers in 2020.

In 2019 bleek de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar het vaakst veroorzaker van een dodelijk verkeersongeval (22 %).

In één dossier in 2020 kon de identiteit van de overleden voetganger niet achterhaald worden.

9.4. Bewoner of bezoeker

In 2018 werd bewoner aanvankelijk gezien als wonende in de regio waar het ongeval plaats had. Vanaf 2019 werd de definitie verfijnd naar wonende in de gemeente waar het ongeval plaats had.

Tabel 9 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als bewoner of bezoeker, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Bewoner	49	28	19
Bezoeker	30	30	31

In 2020 blijkt 38 % van de veroorzakers te wonen in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had. Dit betekent niet dat de 62 % bezoekers de weg niet kennen.

In 2019 bleek de verhouding ongeveer 50/50. In 2018 bleek in 62 % van de ongevallen de veroorzaker bewoner te zijn. Dit hoog percentage ligt deels aan de ruimere interpretatie van de definitie “bewoner”.

9.5. Vertrouwd met de omgeving

Tabel 10 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen vertrouwdheid met de omgeving , West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Vertrouwd	54	52	27
Niet vertrouwd	11	2	7
Niet vermeld	0	4	16

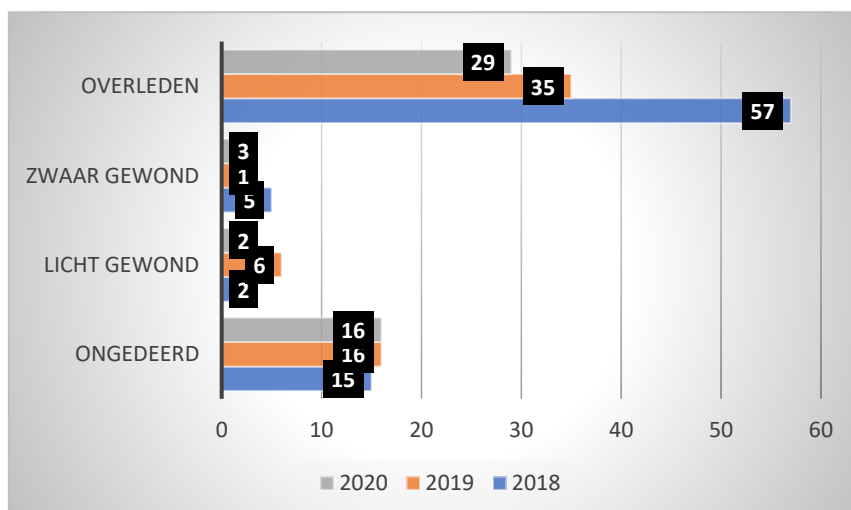
In 2020 was 54 % van de veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de omgeving. In 32 % stond in het dossier niet vermeld of betrokkene de weg kende. In 14 % was de veroorzaker duidelijk niet vertrouwd met de omgeving.

De tendens is dat steeds minder veroorzakers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen vertrouwd zijn met de omgeving.

Ook in de maanden juli en augustus, blijkt uit de 10 dodelijke verkeersongevallen in 2020 dat slechts 50 % vertrouwd is met de omgeving en 20 % niet vertrouwd is met de omgeving. In 30% van de gevallen beschikken we niet over deze gegevens.

9.6. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 44 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



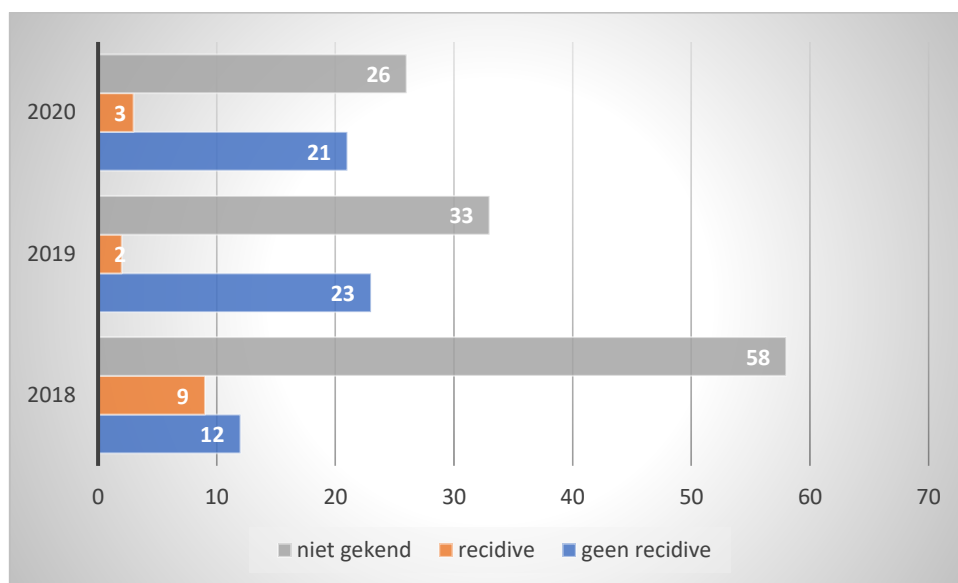
In 2020 lieten in 58 % van de ongevallen de veroorzakers zelf het leven. Een daling ten opzichte van 2019 (60 %) en 2018 (72 %). De veroorzaker blijkt in 2020 vaker ongedeerd dan de jaren ervoor met als gevolg dat het slachtoffer vaker overlijdt.

In 32 % van de ongevallen bleef de veroorzaker in 2020 ongedeerd . Dit is een stijging in vergelijking met 2019 (28 %) en met 2018 (19%). Deze tendens vinden we terug in de stijging van het aantal dagvaardingen gezien de verantwoordelijke voor het ongeval minder vaak zelf overlijdt, zie hoofdstuk 14.3.4.

9.7. Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker

Een veroorzaker is recidivist wanneer hij of zij een strafregister heeft en in het verleden een veroordeling opliep voor verkeersgerelateerde misdrijven. Door de inzage in het dossier op parketniveau, is het mogelijk dit te achterhalen. Wanneer er geen verwijzing is in het dossier naar het strafregister, wordt dit opgenomen als “niet gekend”.

Figuur 45 – Evolutie tussen 2018 en 2020 recidivisme veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 is 6 % van de veroorzakers van de dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen recidivist van verkeer gerelateerde misdrijven. In 2019 was dit 3 %. In 2018 was dit 11 %.

Noot: In 2018 werd recidive in de ruime zin geïnterpreteerd: een strafblad. Vanaf 2019 werd dit in de enge zin geïnterpreteerd: een strafblad gekoppeld aan verkeersgerelateerde misdrijven. Dit verklaart mogelijk het verschil in percentage met 2018.

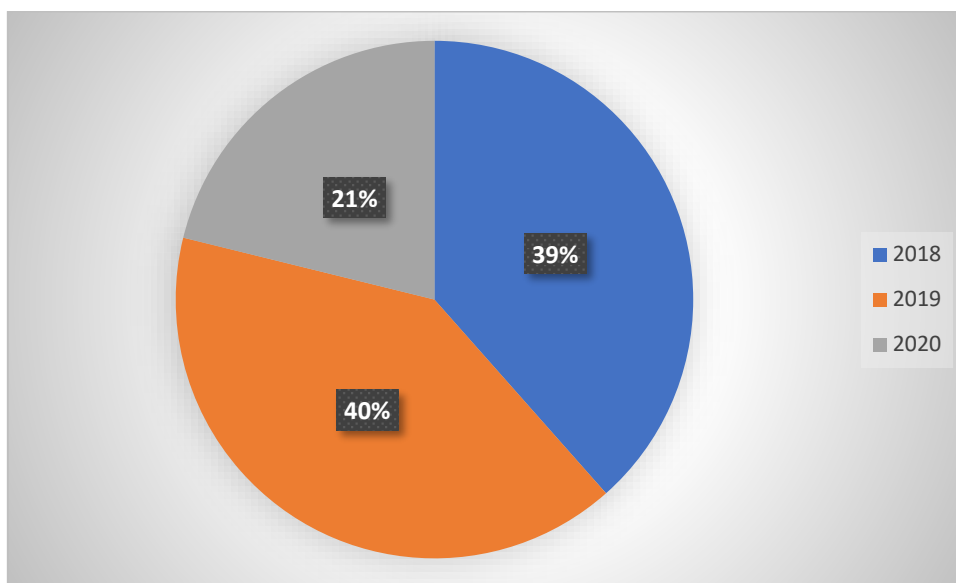
In 42 % is er geen sprake van herhaling door de veroorzaker in 2020. In 2019 was dit 40 %. In 2018 was dit 15 %. Dit lage cijfer is mogelijk te wijten aan het nog ontbreken van het strafregister op het moment van de inzage in de dossiers.

10. Profiel slachtoffer

In deze analyse is het “slachtoffer” de weggebruiker die het ongeval niet kon vermijden en niet verantwoordelijk is voor het ongeval.

Wanneer het slachtoffer “deels verantwoordelijk” is, wordt bedoeld dat zowel de veroorzaker als het slachtoffer verantwoordelijk zijn voor het ongeval. In dat geval heeft de veroorzaker een groter aandeel en verantwoordelijkheid in het ongeval dan het slachtoffer.

Figuur 46 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de dodelijke verkeersongevallen waarbij geen derden betrokken zijn, West-Vlaanderen



Eenzijdige ongevallen:

De ongevallen zonder tegenpartij, kennen geen “slachtoffer”. Deze eenzijdige ongevallen worden gerekend bij de veroorzaker.

4 op 10 dodelijke verkeersongevallen in België zijn eenzijdige ongevallen volgens Vias Institute (VRT). In absolute cijfers is er een halvering: 20 in 2018, 21 in 2019 en 11 in 2020.

Procentueel waren 22 % dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 eenzijdige ongevallen in vergelijking met 36% in 2019 en 25% in 2018.

Ongevallen met (minstens) twee partijen:

De percentages hierna, voor het profiel slachtoffer wordt berekend op het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen min de eenzijdige ongevallen.

In 2020 kwam dit fenomeen in 21 % (11 dossiers) voor. Het laagste cijfer sinds de analyses en een opvallende halvering ten opzichte van 2019 en 2018. Dit betekent dat er meer dodelijke ongevallen in 2020 gebeurden met minstens 2 betrokken partijen.

2019 kende het hoogste percentage dodelijke verkeersongevallen zonder derden, namelijk 40 % (21 dossiers). 2018 telde 39 % (20 dossiers) één partij ongevallen.

10.1. Man/vrouw

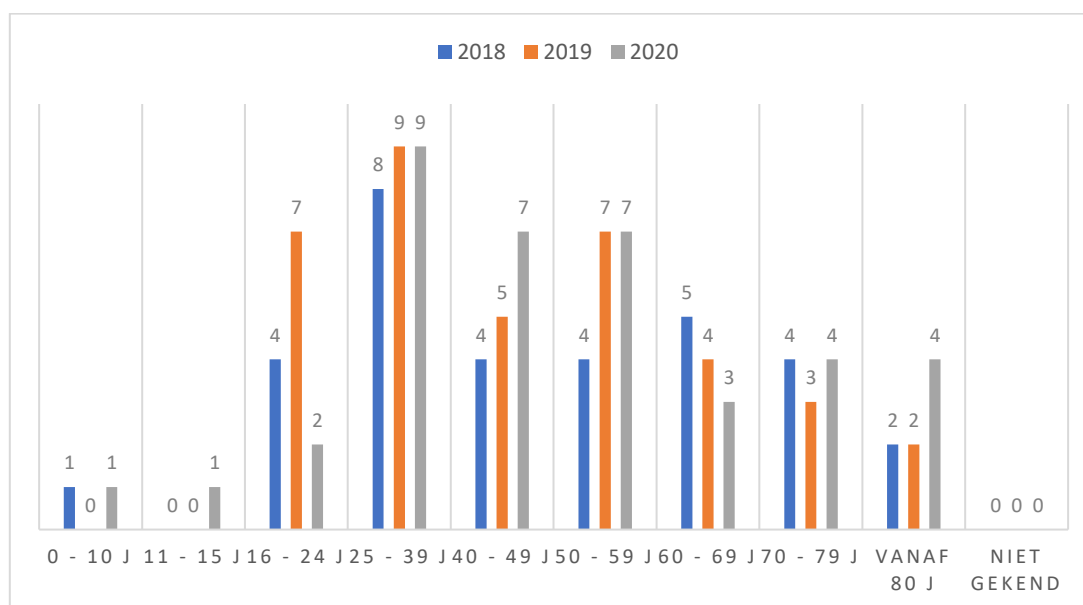
Tabel 11 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen geslacht slachtoffer, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020
Vrouw	8	15	9
Man	54	22	30

Mannen vormen de afgelopen jaren het merendeel van de slachtoffers. 2018 kende het hoogste percentage met 92 % (op 59 dossiers), gevolgd door 2020 met 77 % (op 39 dossiers) en 2019 met 59 % (op 37 dossiers).

10.2. Leeftijd

Figuur 47 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

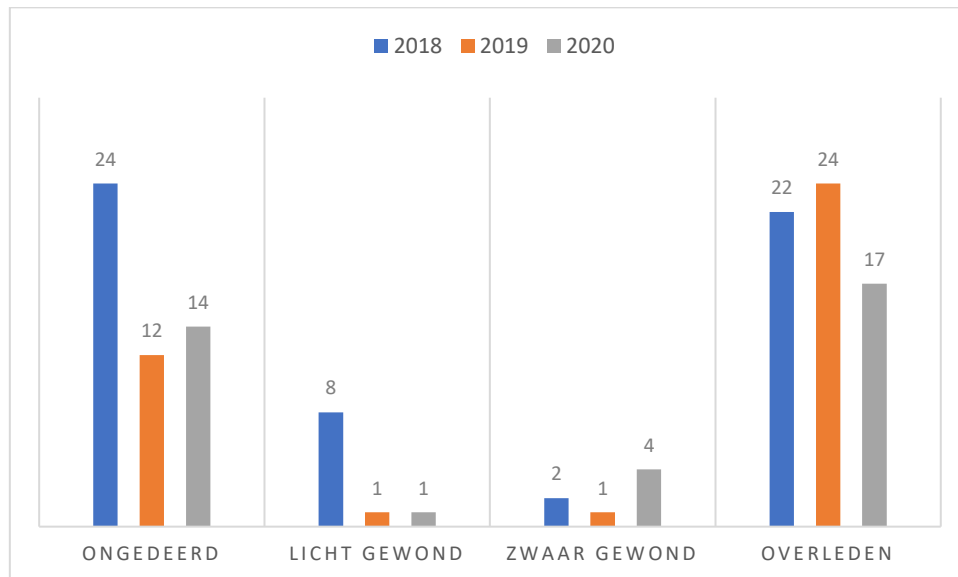


De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt in absolute cijfers het vaakst voor. Deze tendens is terug te vinden in de drie geanalyseerde jaren. In 2020 was dit goed voor 23 %.

In 2020 was er één ongeval met een fietsende jongen van 10 jaar die ongedeerd bleef, overleed een fietsend meisje van 12 jaar op weg naar school, was er een stijging van de 40-49 jarigen (18 %) en verdubbelde het aantal overleden slachtoffers vanaf 80 jaar (10%).

10.3. Medische toestand

Figuur 48 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 kwam 44 % van de slachtoffers om het leven. In 2019 bleek dit 65 % en in 2018 was dit 37 %. In absolute cijfers is dit het laagste sinds de analyses.

Als slachtoffer heb je meer kans om gewond te raken of te overlijden dan ongedeerd te blijven: 36 % bleef ongedeerd in 2020, 32 % in 2019 en 41 % in 2018.

11. Betrokken vervoermiddel

De link tussen de leeftijdsgroepen en het betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen biedt meer informatie over het aandeel van een vervoermiddel voor een specifieke leeftijdsgroep.

Tabel 12 - Link tussen leeftijdsgroep en betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen in 2018, West-Vlaanderen

	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
Voetganger	0	2	1	2	2	1	2	2
Rolwagen	0	0	0	0	0	0	0	0
Fiets	0	0	3	0	2	3	5	7
Bromfiets	0	1	1	1	0	2	0	0
Motorfiets	0	0	4	4	0	2	0	0
Personenauto	0	7	18	7	12	7	3	1
Passagier auto	2	3	1	0	0	1	1	0
Lichte vrachtauto	0	0	5	2	1	0	0	0
Passagier LVA	0	0	1	0	1	0	0	0
Vrachtauto	0	1	5	3	1	1	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0
Tractor	0	0	2	1	1	0	1	0
Kraan, tram, trein	0	0	0	1	0	0	0	0

Tabel 13 - Link tussen leeftijdsgroep en betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen

	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
Voetganger	0	1	0	0	0	0	2	0
Rolwagen	0	0	0	0	0	0	0	1
Fiets	0	1	1	1	2	2	2	2
Bromfiets	0	1	2	1	0	0	0	0
Motorfiets	0	1	1	2	3	1	0	0
Personenauto	0	7	12	4	9	5	2	6
Passagier auto	0	0	0	0	0	0	0	0
Lichte vrachtauto	0	1	3	0	0	0	0	0
Passagier LVA	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrachtauto	0	0	1	0	4	0	0	0
Bus	0	0	1	0	0	0	0	0
Tractor	0	0	0	0	0	1	0	0
Kraan, tram, trein	0	0	0	3	0	0	0	0

Tabel 14 – Link tussen leeftijdsgroep en betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen in 2020, West-Vlaanderen

	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
Voetganger*	0	1	1	0	0	0	1	2
Rolwagen	0	0	0	0	0	0	0	0
Fiets	2	0	3	1	3	4	6	4
Bromfiets	0	0	0	1	0	0	0	0
Motorfiets	0	1	3	1	0	2	0	0
Personenauto	0	4	11	7	6	4	0	1
Passagier auto	0	1	1	0	0	0	0	0
Lichte vrachtauto	0	1	2	2	0	2	0	0
Passagier LVA	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrachtauto	0	0	3	4	5	0	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0
Tractor	0	0	1	0	1	0	0	0
Kraan, tram, trein	0	0	0	0	1	0	0	0

* In 1 dossier was de leeftijd van de voetganger niet gekend.

Stelling: de kilometerheffing voor vrachtauto's vanaf 3,5 ton (1/4/2016) veroorzaakte mogelijk een verschuiving naar het gebruik van lichte vrachtauto's. Dit, samen met het meer online bestellen en het leveren aan huis tijdens de covid-19 pandemie, zou doen vermoeden dat er een stijging is van dodelijke verkeersongevallen waarbij lichte vrachtauto's betrokken zijn.

De stelling blijkt niet te koppen, althans voor de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen: in 2020 waren 6 lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen (12 %). In 2019 was dit 5 (8 %) en in 2018 bleek dit 8 (10 %).

Tussen 2018 en 2020 waren in totaal 314 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan overleden 191 personen of bijna 61 %.

In 2018 waren een opvallend hoog aantal mensen betrokken bij dodelijk verkeersongevallen in onze provincie, met name 137. In 2019 waren dit er 86. In 2020 bleken ondanks het lager aantal dodelijke ongevallen, een hoger aantal personen betrokken, met name 91 personen.

In 2020 was

- 38,5 % bestuurder of passagier personenauto (daling: 52, 3 % in 2019 - 46 % 2018)
- 23,1 % fiets (stijging: 12,8 % 2019 - 14,5 % 2018)
- 13,2 % vrachtauto (stijging: 5,8 % 2019 - 8 % 2018)
- 7,7 % bestuurder of passagier lichte vrachtauto (stijging: 4,7 % 2019 - 7,3 % 2018)
- 7,7 % motorfiets (tussen 9,3 % 2019 - 7,3 % 2018)
- 5,4 % voetganger (tussen 3,5 % van 2019 - 9 % 2018)
- 2,2 % bestuurder landbouwtractor * (tussen 1,1 % 2019 - 3,6 % 2018)
- 1,1 % bromfiets bestuurder (daling: 4,7 % 2019 - 3,6 % 2018)
- 1,1 % tram bestuurder (tussen 3,6 % 2019 - 0,7 % 2018)

In 2020 waren de meeste bestuurders van personenauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen tussen de 25 en 39 jaar. Dezelfde trend wordt bevestigd in de vorige jaren.

Steeds meer auto's worden uitgerust met rij-taak ondersteunende systemen, die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het aantal slachtoffers aan het verkeer. Tegelijkertijd lijkt volledig autonoom rijden nog enkele decennia weg. Welke infrastructurele aanpassingen kunnen worden gedaan om de kansen van dergelijke Advanced Driver Assist Systems (ADAS) volledig te benutten en dus de verkeersveiligheid te verbeteren?

Er zijn verschillende rij-taken waarbij ADAS-toepassingen afhankelijk zijn van de inrichting en uitrusting van de infrastructuur. Hier ligt dus ook een taak voor de wegbeheerder, als die de impact van dergelijke toepassingen wil vergroten. Het advies- en ingenieursbureau heeft daarvoor gekeken hoe ADAS een rij-taak kan ondersteunen, hoe (digitale) infrastructuur de ADAS-toepassing beter kan laten functioneren en de termijn waarop dit dominant wordt. Het belang van 5G voor een ondersteunende Internet of Things (IoT) kan hierbij niet worden onderschat.

Voor de toekomst liggen er nog een paar belangrijke uitdagingen waar wegbeheerders en de automotive sector aan moeten werken. Dan valt te denken aan afstemming over de aansprakelijkheid en ervoor zorgen dat de systemen ook werken bij alle weers- en lichtomstandigheden.³⁵

Zo werd onlangs vastgesteld dat bij mistvorming de grootlichten bij de nieuwe auto's niet automatisch werken. Gevaarlijk, als de bestuurder gewoon is dat alles automatisch gebeurt en zich hier niet van bewust is.

Motorrijders zijn zeer kwetsbaar in het verkeer. Ze zijn goed voor nog geen procent van het totaal aantal afgelegde kilometers maar stonden in 2019 wel voor 13 % van de verkeersdoden en 6 % van de gewonden. Vorig jaar overleden 84 motorrijders op de weg in België. Dat is natuurlijk een verontrustend hoog cijfer. In de helft van de ongevallen heeft de tegenpartij de motorrijder te laat of niet gezien. Het blijft een probleem om de snelheid van en de afstand tot de motorfietsen correct te kunnen inschatten. Ongeveer een derde van de motorongevallen gebeurt zonder tegenpartij. Defensief rijden, anticiperen, goede beschermkledij dragen, het zijn belangrijke elementen om de eenzijdige ongevallen te voorkomen of de impact ervan te verkleinen. Infrastructuur is maar zelden de oorzaak van die eenzijdige ongevallen, zo wijzen verschillende studies uit. Ze is vooral belangrijk om de gevolgen van een ongeval te minimaliseren: denk aan de obstakelvrije zones naast de weg en goede vangrails.³⁶

In West-Vlaanderen was in 2020 in 14 % van de dodelijke verkeersongevallen een motorfietser betrokken. Dit komt overeen met 2019 (14%) en 2018 (13%). De 7 motorrijders waren telkens mannen, waarvan 3 tussen de 25-39 jaar, 2 tussen de 60-69 jaar, 1 tussen 16-24 jaar (quadbestuurder), 1 tussen 40 en 49 jaar. In 5 gevallen werd onaangepaste snelheid aangetoond, in 3 gevallen sloeg men links af en in 3 gevallen was er sprake van de verkeerde plaats op de weg.

In 2020 waren de meeste vrachtauto bestuurders tussen de 50 en 59 jaar. Deze vaststelling werd bevestigd in 2019. In 2018 bleken de meeste vrachtwagenbestuurders tussen de 25 en 39 jaar.

³⁵ https://www.verkeersnet.nl/smart-mobility/38297/kleine-infrastructurele-aanpassingen-vergroten-rendement-adas/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202021-17

³⁶ Verkeersspecialist 271, De motorfiets houdt stand in het verkeer, november 2020, p.4

Hoe zit het met de betrokkenheid van de landbouwtractoren in onze provincie?

Uit cijfers die Vlaams parlements lid Loes Vandromme (CD&V) opvroeg aan Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD), blijkt dat er jaarlijks gemiddeld zo'n 155 slachtoffers betrokken zijn bij wegongevallen met landbouwvoertuigen. De meeste gebeuren in West-Vlaanderen. Omdat dergelijke ongevallen doorgaans zwaardere letsels veroorzaken bij de slachtoffers, roept de Poperingse bij minister Lydia Peeters dan ook op om in te zetten op sensibiliseringsacties rond verkeersveiligheid op het platteland. In de Westhoek start binnenkort alvast een leaderproject Samen op de weg in de Westhoek.³⁷ Dit is ondertussen in uitrol.

Tabel 15 - Link tussen landbouwtractor en verkeersongevallen in 2019 en 2020 met gewonden of doden, West-Vlaanderen

Jaar	Provincie	Aantal ong. met lichamelijk letsel	Aantal ongevallen met doden	Aantal zwaar gewonden	Aantal licht gewonden	Aantal doden 30 dagen
2019	West-Vlaanderen	38	1	9	41	1
2020	West-Vlaanderen	32	1	9	24	1

Het percentage dodelijk verkeersongevallen met landbouwtractoren blijft stabiel in 2020 (2%) en 2019 (2%). In 2018 waren 4 landbouwtractoren betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen (5%). Het aantal ongevallen met licht gewonden is bijna gehalveerd en met lichamelijk letsel licht gedaald.

³⁷ <https://kw.be/nieuws/ongevallen/meeste-slachtoffers-met-landbouwvoertuigen-in-onze-provincie/>

12. Omstandigheden en oorzaken

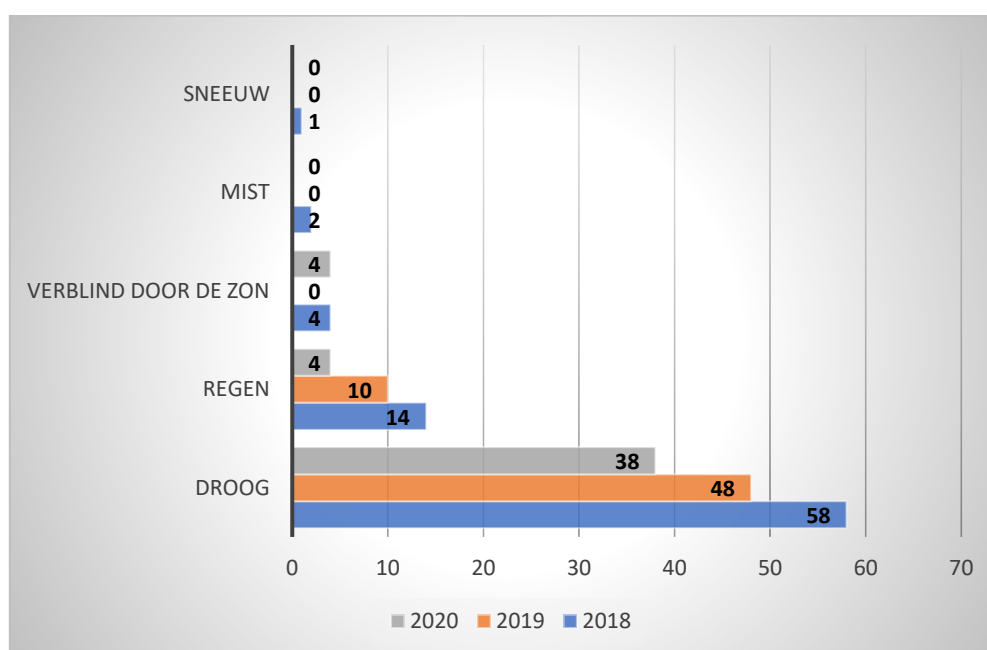
In dit hoofdstuk bestuderen we de omstandigheden en oorzaken waarin de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018-2020 gebeurden.

Weers- en verkeersomstandigheden kunnen een invloed hebben op dodelijke verkeersongevallen. In dit stuk wordt nagegaan of er een link is tussen de weersomstandigheden, de zichtbaarheid, de gladheid van het wegdek en de verkeersdruk bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018 en 2020. Vaak leidt een combinatie van meerdere oorzaken en omstandigheden samen tot een dodelijk verkeersongeval.

12.1. Weersomstandigheden

Er werd een onderscheid gemaakt tussen droog en regenweer. Als in het dossier sprake was van verblinding door de zon, mist of sneeuw werd dit geregistreerd.

Figuur 50– Evolutie tussen 2018 en 2020 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde bij droog weer: 76 % in 2020, 83 % in 2019 en 73 % in 2018.

In 2020 kwamen sneeuw en mist niet voor als weersomstandigheden bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

In 8 % speelde de zon (verblind door, laagstaand) een rol in 2020, in vergelijking met 5 % in 2018. Dit fenomeen kwam niet voor in 2019.

12.2. Zichtbaarheid

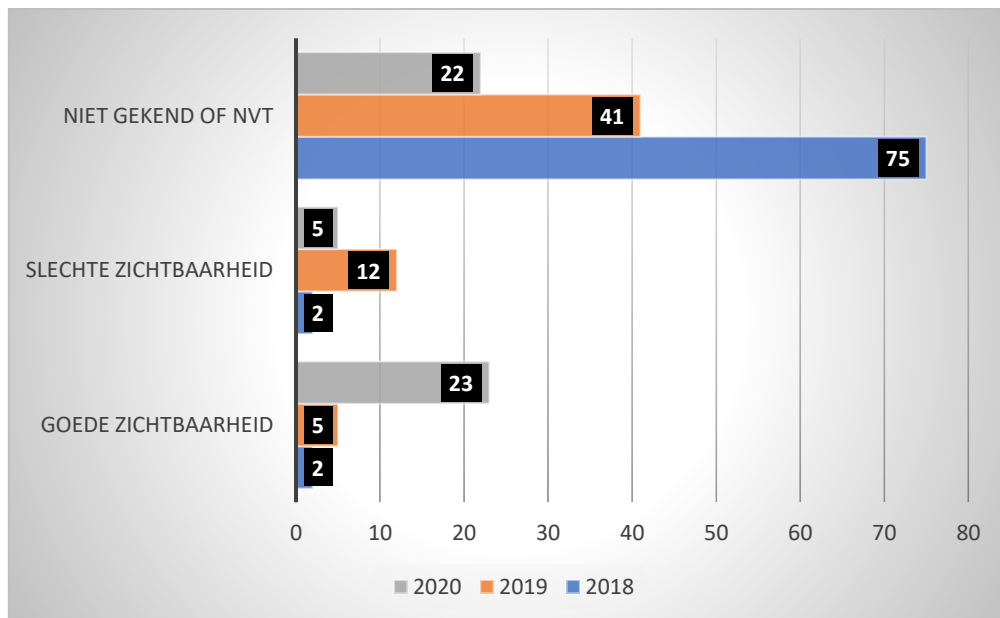
In deze rubriek werd rekening gehouden met twee elementen:

- de zichtbaarheid van de weggebruiker
- de zichtbaarheid van de omgeving

De zichtbaarheid van de weggebruiker gaat over het gebruik van (fiets)lichten, fluo kledij, reflectoren,....

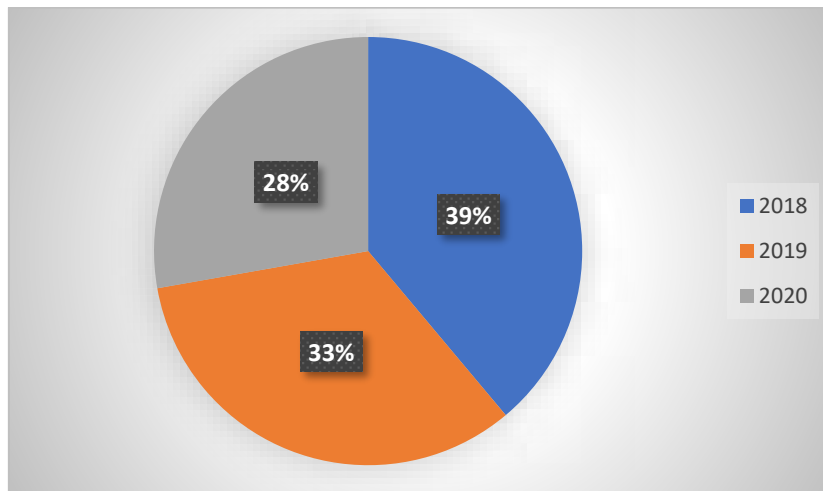
De zichtbaarheid van de omgeving gaat over het gebrek aan openbare verlichting, het niet werken van openbare verlichting, vaste hindernissen zoals hagen en struiken ende infrastructuur van de weg die het zicht op andere weggebruikers hindert.

Figuur 51 – Evolutie tussen 2018 en 2020 impact zichtbaarheid betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



In 10 % (5 dossiers) speelt de slechte zichtbaarheid van de weggebruiker een rol in het dodelijk verkeersongeval in 2020. Drie voetgangers en twee fietsers waren niet goed zichtbaar voor tegenpartij. In 2019 was dit opvallend hoog: 20 %. In 2018 bleek dit in 6 % een rol te hebben gespeeld.

Figuur 52 – Evolutie tussen 2018 en 2020 impact slechte zichtbaarheid omgeving bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



Slechte zichtbaarheid van de omgeving was in 2020 in 5 dossiers (28 %) een relevant element. Zowel procentueel als in absolute cijfers is dit een dalende trend: 2019 - 33 % (6 dossiers) en 2018 - 39 % (7 dossiers).

In 4 dossiers ging het om het niet werken van de openbare verlichting. In 1 dossier was er sprake van moeilijke zichtbaarheid bij het oprijden van een straat vanuit een zijstraat. De betrokkene had in het verleden reeds aangedrongen om een spiegel te hangen.

12.3. Gladheid wegdek

In 2020 was in 5 dossiers (10 %) gladheid van de weg een element bij het dodelijk verkeersongeval: 4 maal door regen (8 %) en 1 maal door zand (2 %). Dit percentage ligt bijna de helft lager dan de voorgaande jaren.

In 2019 werden 11 dossiers (19 %) (identiek percentage als 2018) gelinkt aan de gladheid van de weg: 10 dossiers met regen en 1 dossier met ijsel.

12.4. Verkeersdrukke

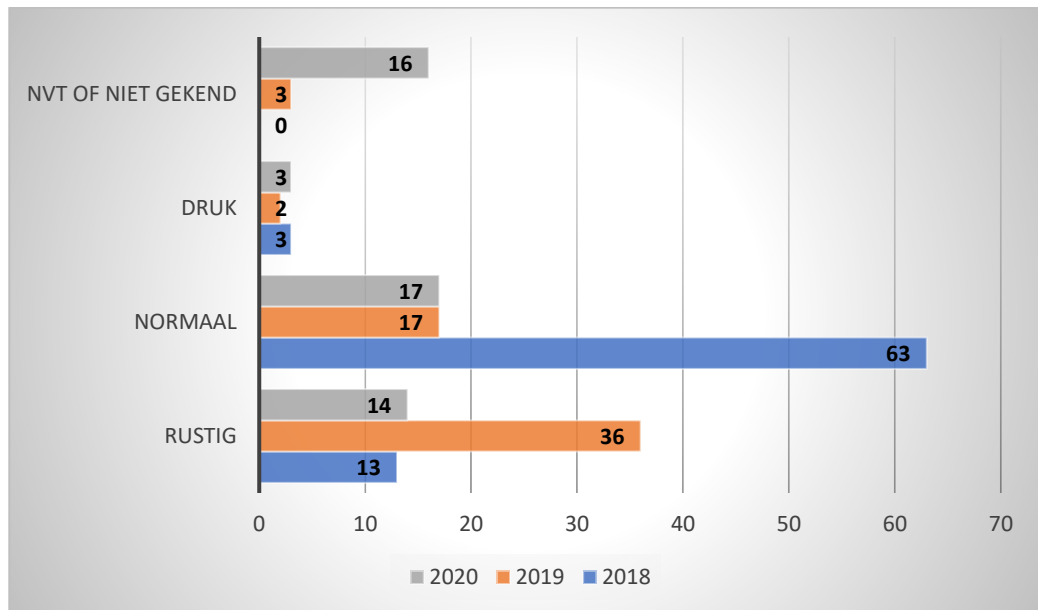
Gebeuren er meer ongevallen bij kalm en weinig verkeer omdat men dan goed kan doorrijden?

Om die stelling te bewijzen werd in de dossiers gezocht naar de verkeersdrukke.

Wat is de impact van de verkeersdensiteit, verkeersvolumes, de verzadigingsgraad, de beschikbare wegcapaciteit op dodelijke verkeersongevallen?

Om deze verkeersindicator op een eenvoudige manier te onderzoeken werd een onderscheid gemaakt tussen: druk, normaal en rustig. Indien dit niet vermeld was in het dossier, werd dit ook geregistreerd.

Figuur 53 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens verkeersvolume, West-Vlaanderen



De verkeersdrukke bleek in 2020 in het merendeel van de dossiers (34 %), normaal. In 2018 bleek dit nog in 80 % van de dodelijke verkeersongevallen!

In 2019 was de verkeersdrukke in 62 % rustig.

6 % van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 gebeurde bij een hoge verkeersdrukke waarvan 4 % gekoppeld was aan filevorming (2 dossiers). Dit lag in 2019 en 2018 iets lager: respectievelijk 3 en 4%.

In 2020 ontbreekt in 32 % de omschrijving van de verkeersdrukke in het dossier.

12.5. Overdreven of onaangepaste snelheid

“Snelheid is oorzaak nummer 1 van verkeersonveiligheid”. Deze uitspraak vind je terug in Vias magazine 107.³⁸

In onze analyse blijkt overdreven of onaangepaste snelheid op de derde plaats te staan in onze top 3 van hoofdoorzaken van dodelijke verkeersongevallen naast de verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.

Een studie uit 2019 van Rune Elvik, één van de meest vooraanstaande verkeersveiligheidswetenschappers, toonde aan dat een snelheidstoename van 10 km/u leidt tot een toename van het risico op letselongevallen met 80% en van dodelijke ongevallen met 120%. Dit is meer dan een verdubbeling.

Snelheid is daarom één van de belangrijkste risicofactoren voor de verkeersveiligheid, omdat het zowel de kans als de ernst van een crash verhoogt. In 2017 verlaagde de maximumsnelheid van 90

³⁸ file:///C:/Users/YAVA/Downloads/vias-magazine-107-nl.pdf

km/u naar 70 km/u op gewestwegen. Uit de studie van Science Direct kan worden geconcludeerd dat snelheidsbeperkingen wel een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid, met name bij ernstige ongevallen.³⁹

De auteurs vonden een vermindering van 11% van het aantal letselongevallen en 36% van het aantal ongevallen met zwaargewonden of doden op de betrokken wegen.⁴⁰

Naast snelheid in absolute termen, heeft ook het verschil in snelheid (of de variatie) een invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter de spreiding van de snelheden, of met andere woorden, hoe groter de snelheidsverschillen tussen de verschillende typen weggebruikers, hoe meer interactie tussen de weggebruikers en hoe groter het ongevalsrisico (Elvik et al., 2004; Hauer, 1971)⁴¹

Dit verklaart waarom de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen toch lager liggen dan de wegen waar de snelheid beperkt is tot 70 en 50 km/uur.

Vooral bestuurders die sneller dan het gemiddelde rijden lopen een veel groter risico op een verkeersongeval. Zo toonden Maycock, Brocklebank, & Hall (1998) en Quimby, Maycock, Palmer, & Grayson (1999) bijvoorbeeld aan dat weggebruikers die 10 tot 15% sneller rijden dan de gemiddelde snelheid van het verkeer veel meer risico lopen om betrokken te raken bij een ongeval. Deze conclusies werden ook hernomen door Kloeden et al. (2002; 2001) die eveneens een verhoging van het ongevalsrisico vaststelden bij automobilisten die sneller dan het gemiddelde rijden en dit vooral in een stedelijke omgeving.

In opdracht van de Vlaamse overheid onderzocht het instituut voor mobiliteit (IMOB) van de UHasselt of de controlesystemen het snelheidsgedrag positief beïnvloeden en de verkeersveiligheid bevorderen. De onderzoekers vergeleken de snelheid en het aantal ongevallen voor en na de plaatsing van onbemande snelheidscamera's en trajectcontroles. Het onderzoek toonde aan dat een trajectcontrole een verkeersveiliger oplossing is:

- de snelheid daalde gemiddeld met 5 km/u
- de bestuurders hielden eerder een gelijkmatige snelheid aan
- de snelheidsovertredingen daalden met 85 %
- het aantal verkeersongevallen werd gunstig beïnvloed⁴²

Daarom is de plaatsing en activering van trajectcontroles een prioriteit waaraan de gouverneur zeer actief ondersteuning verleent.

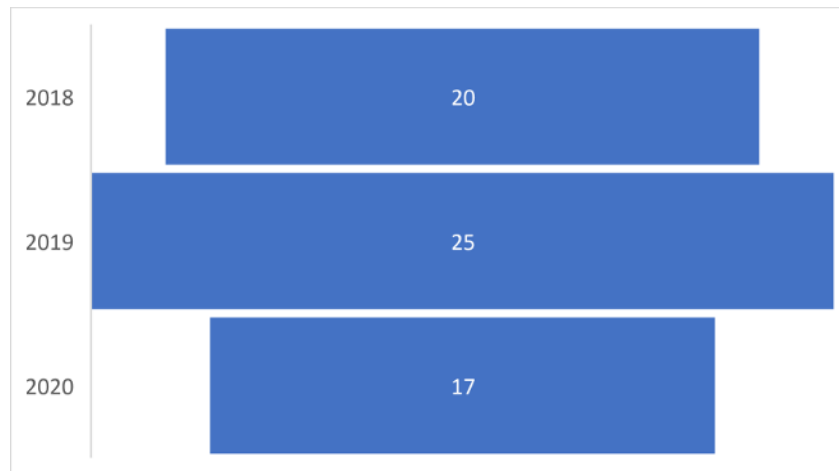
³⁹ [Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h - ScienceDirect](#)

⁴⁰ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

⁴¹ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

⁴² <https://www.uhasselt.be/Meer-inzetten-op-trajectcontroles>

Figuur 54 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met overdreven of onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



In absolute cijfers daalt het aantal dossiers gelinkt aan overdreven of onaangepaste snelheid in 2020 naar 17 dossiers (34 %). Procentueel is er een daling van 9 % ten opzichte van 2019 (43 %) en een stijging van 9 % ten opzichte van 2018 (25 %).

12.6. Rijden onder invloed

Uit internationale enquêtes blijkt dat drinken en rijden in België vaker voorkomt dan in andere landen. De wettelijke alcohollimiet, de risico's om betrapt te worden en de aanvaardbaarheid van dit gedrag kunnen gedeeltelijk, maar niet volledig, verklaren waarom de prevalentie van drinken en rijden onder Belgische bestuurders relatief hoog blijft. De laatste Europese barometer over verantwoord rijden geeft ook aan dat 1 Belg op 5 (20%) toegeeft reeds onder invloed van alcohol te hebben gereden zonder de effecten ervan te hebben gevoeld (Europees gemiddelde 9%). Hieruit blijkt dat de Belgen de effecten van drinken en rijden nog steeds minimaliseren, ook al is bewezen dat zelfs een klein percentage alcohol in het bloed de rijvaardigheid aantast.⁴³

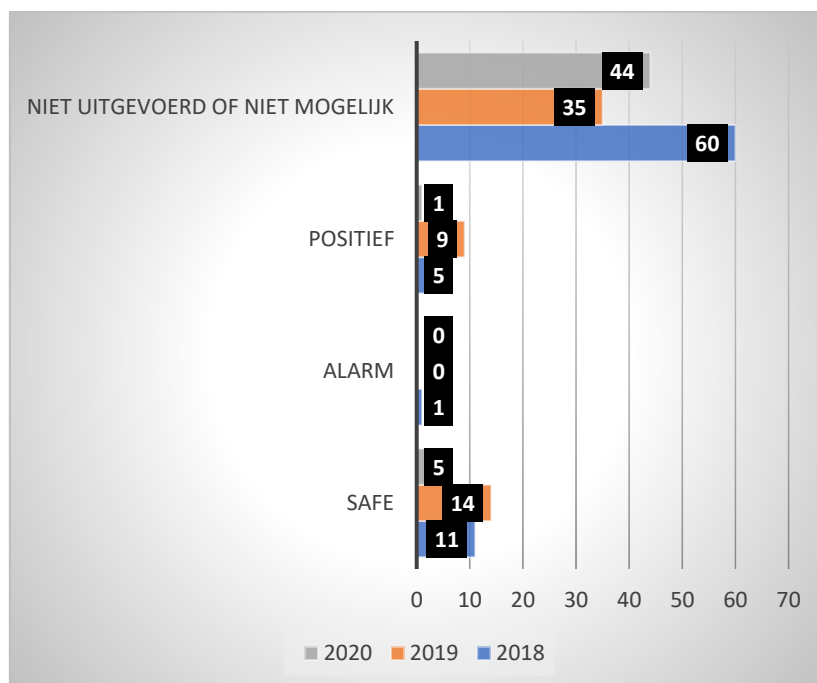
“Dronken rijden overkomt je niet, je kiest er voor” Rechter Leuven, Cindy Van Dijk

12.6.1. Ademtest

De betrokkene blaast in een toestel dat het alcoholniveau in de uitgeademde lucht meet. Als de ademtest een alcoholgehalte van minstens 0,22mg/l in de adem aangeeft, dan voert de politie een ademanalyse uit om de precieze alcoholconcentratie te bepalen. De politie hoeft geen ademtest uit te voeren, ze kan ook meteen overgaan tot een ademanalyse. De ademtest weigeren, is strafbaar.

⁴³ file:///C:/Users/YAVA/Downloads/vias-magazine-107-nl.pdf

Figuur 55 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzaker, West-Vlaanderen



Het merendeel van de veroorzakers werd niet onderworpen aan een ademtest. De meest voorkomende redenen zijn het overlijden van betrokkene of de onmogelijkheid een ademtest af te leggen door de aard van de verwondingen. Dit bleek in 2020 in 88 % het geval te zijn. In 2019 was dit 60 %. In 2018 bleek dit in 76 % van de ongevallen toepassing.

In 2020 werd in 1 dossier (2 %) een positieve ademtest afgelegd door de veroorzaker. Dit is een significant verschil met 2019 waar in 9 dossiers (16 %) een positieve ademtest werd afgelegd door een veroorzaker. Ook 2018 lag hoger dan 2020 met 5 dossiers (6 %). De sluiting van de horeca als maatregel om het covid-19 virus onder controle te krijgen, kan een mogelijke verklaring zijn.

In 2020 legde 10 % van de veroorzakers een negatieve ademtest af. In 2019 was dit 24 % en in 2018 14 %.

Sensibilisering, preventie en pakkans verhogen kan door het gebruik van de alcogate. Zweden testte dit uit in de havens van Göteborg en Stockholm waar, volgens hen, het risico voor alcohol achter het stuur hoog lag.

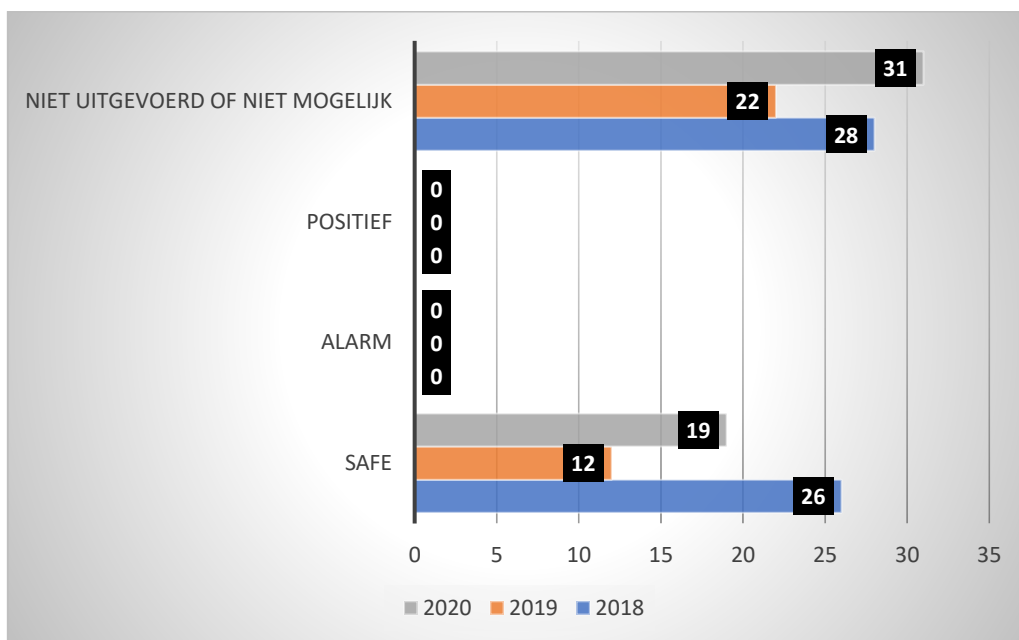
The Port Problem Ports have long been considered by the Swedish police, customs authorities and the coastguard as environments at high risk for drink driving. In 2012, more than 3 million vehicles arrived in Swedish ports from across a maritime border. Government figures suggest that the drunk driving rate around ports is three times the national estimated proportion of drink drivers. However there has not historically been any comprehensive research into the specific risks. Consequently, a pilot project involving alco gates was given the green light in 2013.

The alco gate trial in the port of Gothenburg was considered as a success by the five stakeholders that carried out the pilot project. The final evaluation showed that this new technology could be an effective complementary measure for drink driving enforcement in Sweden. The benefits and positive outcomes can be summarised as follows:

- Clear information was provided to drivers travelling on ferries on the alco gate installation in the port. They therefore avoided drinking in order to pass the alco gate checks. In other words there was a deterrent effect.
- No negative impact on the traffic flow was recorded. It takes only seconds to carry out the test detect the BAC level of the driver. The technology used for the trial (that does not require the driver to touch the device with their mouth) is innovative and potentially expands the potential for interlock technology;
- According to the participating organisations, public opinion in Sweden responded positively to the trial. A dramatic collision ten years ago at the port of Gothenburg has also stuck in the public consciousness: a Hungarian lorry driver who was found with a BAC limit of 1.7g/l killed five people.
- At the end of August 2014 a 6-lane alco gate will be launched at the Port of Stockholm which will check all vehicles coming to Sweden from Russia and the Baltic states via ferries.

Following the successful Gothenburg trial, all the participating organisations have called on the government to introduce alco gates permanently in all Swedish harbours, there have also been supportive calls for this in the Swedish parliament. The alco gate technology could also inspire other European countries to introduce automated alcohol testing at their borders. ⁴⁴

Figuur 56 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij slachtoffers, West-Vlaanderen



Opvallend is dat geen enkel slachtoffer noch in 2020, noch in 2019 en 2018 gelinkt kon worden aan rijden onder invloed.

In 2020 legde 38 % een negatieve ademtest af. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (21 %) en 2018 (33 %).

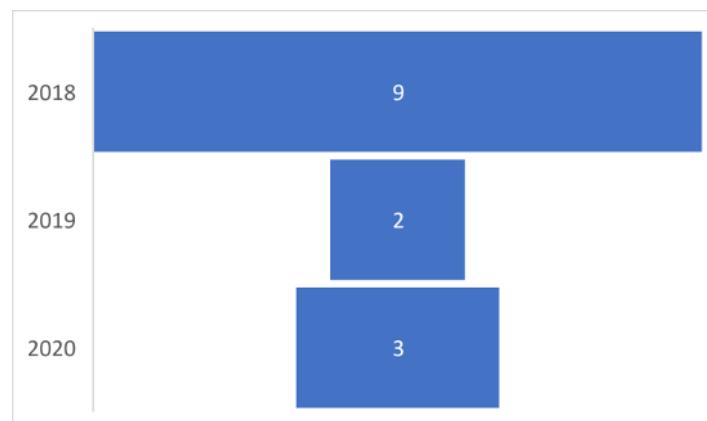
⁴⁴ [2014_06_smart_factsheet_alco_gate_sweden.pdf](#)

In 62 % bleek een ademtest niet uitgevoerd in 2020. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (38 %) en 2018 (35 %).

12.6.2. Bloedproef

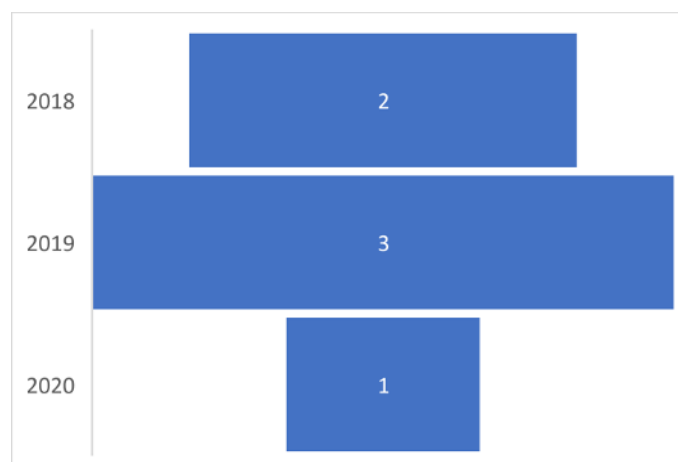
Een bloedproef wordt afgenomen wanneer de ademtest en de ademanalyse onmogelijk zijn bij vermoeden van alcoholgebruik of wanneer iemand weigert een ademtest te ondergaan. Dit kan ook in opdracht van de magistraat.

Figuur 57 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van de afgenomen bloedproeven bij veroorzakers dodelijke bij verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 werd in 6 % een bloedproef bevolen bij veroorzakers. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (3,4 %) en een daling in vergelijking met 2018, toen 11 % werd onderworpen aan een bloedproef.

Figuur 58 – Evolutie tussen 2018 en 2020 aantal bloedproeven afgenomen bij slachtoffers bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 werd in 2 % een bloedproef bevolen bij het slachtoffer. Dit is een daling ten opzichte van 2019 (5 %) en komt bijna overeen met 2018, toen 2,5 % werd onderworpen aan een bloedproef.

12.6.3. Speekseltest

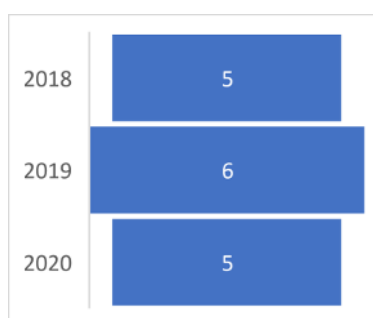
Sinds 1 april 2019 maakt de politie gebruik van de speekselanalyse als wettelijk bewijs voor druggebruik. Bij de (vermoedelijke) veroorzakers van een verkeersongeval wordt steeds een speekseltest afgenomen (zonder de checklist te overlopen) . Bij een positieve speekseltest voorziet de wet automatisch in speekselafname door middel van het gebruik van de speekselcollector. Dit staal wordt naar een labo gestuurd voor grondigere analyse. De resultaten daarvan gelden als wettelijk bewijs.

In de Krant van West-Vlaanderen van 30 april 2021 meldde Franky Demon: “druggebruik in het verkeer is een enorm probleem dat nergens in België te stoppen lijkt. In West-Vlaanderen ging het tussen 2016 en 2019 om een stijging van bijna 28 %, voor heel België en liefst 40 % meer vastgestelde inbreuken: van 6905 in 2016 naar 9668 in 2019. Een hogere waakzaamheid is broodnodig. Samen met minister Verlinden ijvert Franky Demon dan ook voor doorgedreven controles. Er is zeker nog werk aan de winkel.”⁴⁵

Sinds een paar jaar zit het gebruik van lachgas in de lift. . Lachgas is niet detecteerbaar door een test, maar kan wel een grote impact hebben op de rijvaardigheid en verkeersveiligheid. Vias Intitute deed een enquête bij 6000 Belgen. Hieruit bleek dat 6 % minstens 1 maal per maand na het gebruiken van lachgas rijdt. In Vlaanderen gaat dit om 5 %. In het algemeen rijden mannen (8%) dubbel zo vaak rond na het inhaleren van lachgas dan vrouwen (4%). Lachgas wordt vaak gecombineerd met andere drugs of alcohol. 5 % van de respondenten rijdt zowel na het gebruik van drugs als van lachgas. Slechts 1 % geeft aan dat ze enkel lachgas gebruiken en geen andere drugs.⁴⁶

Dit nieuwe fenomeen kan aan de hand van de symptomen vergelijkbaar met dronkenschap (roeseffect) gedetecteerd worden, ondanks een negatieve speekseltest. Bij twijfel kan een bloedproef bevolen worden door de parketmagistraat.

Figuur 59– Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal afgenomen speekseltest bij veroorzakers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 bleek in 10 % (5) van de dossiers een speekseltest afgenomen van de veroorzakers (hoofdelijk verantwoordelijk voor het dodelijk verkeersongeval). Van de 5 bleken 4 negatief en 1 positief (cannabis en amfetamines).

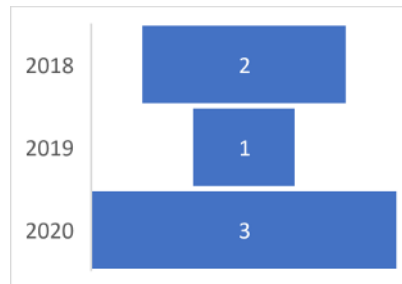
⁴⁵ KW, “Inbreuken op alcohol in verkeer dalen meest bij ons”, 30 april 2021, p. 5

⁴⁶ [https://www.vias.be/nl/newsroom/lachgas-een-groot-probleem-voor-de-gezondheid-maar-ook-voor-de-verkeersveiligheid-/](https://www.vias.be/nl/newsroom/lachgas-een-groot-probleem-voor-de-gezondheid-maar-ook-voor-de-verkeersveiligheid/)

In 2019 bleek eveneens 10 % (6) van de veroorzakers onderworpen aan een speekseltest. Hiervan bleken 5 negatief en 1 positief (mdma).

In 2018 was dit 6 % (5), allen waren negatief.

Figuur 60– Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal afgenomen speekseltest bij slachtoffers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 bleek in 6 % (3) van de dossiers een speekseltest afgenomen van de slachtoffers (niet hoofdelijk verantwoordelijk voor het dodelijk verkeersongeval). Van de 3 bleken allen negatief.

In 2019 bleek 2 % (1) van een slachtoffer onderworpen aan een speekseltest. Deze bleek negatief.

In 2018 was dit 4 % (2), allen waren negatief.

12.6.5. Forensisch toxicologisch onderzoek

Dit is een toxicologisch onderzoek ten behoeve van de rechtspraak. Meestal moet worden vastgesteld in hoeverre potentieel schadelijke stoffen hebben bijgedragen tot rijden-onder-invloed en verkeersongevallen, niet-natuurlijk overlijden of bedwelming. Het onderzoek wordt verricht in lichaamsmaterialen: in ieder geval in bloed of urine. Zo wordt beoordeeld of de kwaliteit gevonden stoffen in de kwantitatief gemeten concentraties de waargenomen verschijnselen of het overlijden van het slachtoffer kunnen verklaren.⁴⁷

Figuur 61– Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal afgenomen toxicologische onderzoeken, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 werd in 10 % (5) een toxicologisch onderzoek bevolen:

- 3 autobestuurders
- 2 motorrijders

⁴⁷ <https://www.adcnv.com/en/expertisegebieden/toxicologie-geneesmiddelenonderzoek-tgo/>

- 1 lichte vrachtautobestuurder.

Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van de twee voorgaande jaren: In 2019 3 % (2), en in 2018 2,5 % (2).

In 2 van de 5 dossiers bleken de resultaten positief voor alcohol en in één dossier werden naast de alcohol ook amfetamines aangetroffen in het bloed. In 1 dossier maakte het resultaat van het toxicologisch onderzoek nog geen deel uit van het dossier bij inzage.

12.7. Vluchtmisdrijf

Artikel 33, § 1 van de Wegverkeerswet bepaalt wat met vluchtmisdrijf wordt bedoeld en op welke manier het wordt bestraft : “Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 euro tot 2.000 euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft: 1° elke bestuurder van een voertuig of van een dier die, wetend dat dit voertuig of dit dier oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval op een openbare plaats is geweest, 2° hij die wetend dat hij zelf oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest,...de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is.” Met andere woorden : er is sprake van vluchtmisdrijf wanneer je weet dat je de oorzaak of de aanleiding bent geweest van een ongeval en je opzettelijk wegvlucht om iets te verbergen.⁴⁸

In 1 op de 8 verkeersongevallen met doden of gewonden in Vlaanderen is er sprake van vluchtmisdrijf en vluchtte de dader dus weg. In Vlaanderen is het absolute aantal ongevallen waarbij sprake is van vluchtmisdrijf de laatste jaren gestegen van 2583 in 2018 naar 2766 in 2019. In totaal kwamen in 2019 10 personen om het leven in Vlaanderen in een ongeval waarbij de dader de vlucht nam.⁴⁹

De straffen voor vluchtmisdrijf zijn de laatste jaren verstrengd. Bij een ongeval met dodelijke afloop kan je tot 4 jaar gevangenisstraf krijgen.

Overtreders zijn vaak niet aan hun proefstuk toe als het gaat om verkeersonveilig gedrag. Het is belangrijk om zelfs indien er bij een ongeval met vluchtmisdrijf geen (zwaar) lichamelijk letsel is, toch de bestuurder die vluchtmisdrijf pleegt adequaat te bestraffen . Dit om te voorkomen dat hij later opnieuw in de fout gaat. De klassieke straffen zoals een geldboete of een verval van recht tot sturen kennen hun limieten om het permanent gedrag te veranderen. In sommige gevallen gaat de rechter daarom over tot een alternatieve straf in de vorm van een verkeerscursus. Er bestaan zo specifieke vormingen voor overtredders die te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en een meer algemene module waar ook plegers van vluchtmisdrijf in terechtkomen. Vorig jaar volgden in Vlaanderen bijna 1100 verkeersovertreders zo’n interactieve vorming van 20 uur bij Vias institute. De kortfilm ‘Cirque’ kan nu ook door de vormingsmedewerkers gebruikt worden in hun lessen als aanknopingspunt om hen inzicht in hun gedrag te geven. Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving: “De gevolgen van vluchtmisdrijf zijn voor families van gewonden, voor nabestaanden, een zware tweede klap. Een effectieve en sterke bestraffing van verkeersmisdrijven is dan ook cruciaal, ook voor de geloofwaardigheid van justitie. Toch zijn de klassieke straffen alleen niet

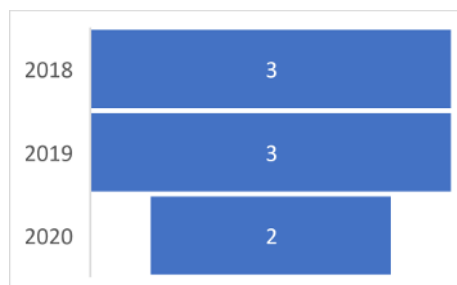
⁴⁸ <https://www.euromex.be/safety-world/wanneer-pleeg-je-vluchtmisdrijf>

⁴⁹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/in-1-op-de-8-verkeersongevallen-met-doden-of-gewonden-in-vlaanderen-is-er-sprake-van-vluchtmisdrijf/#:~:text=Nieuws-,In%201%20op%20de%208%20verkeersongevallen%20met%20doden%20of%20gewonden,is%20er%20sprake%20van%20vluchtmisdrijf&text=Bij%2012%25%20van%20de%20verkeersongevallen,de%20dader%20de%20vlucht%20nam.>

voldoende als we nieuwe slachtoffers willen voorkomen. Hardleersheid of risico op recidive doorbreek je met schuldinzicht en door daders een spiegel voor te houden over hun eigen gedrag. Om ervoor te zorgen dat daders inzien dat wat zij gedaan hebben niet door de beugel kan en hun daden niet herhalen, zijn de gedragstrainingen van Vias een zinvolle aanvulling of alternatief voor loutere geldboetes.”⁵⁰

Vias Institute stelde vast dat een verkeerscursus bij recidive en vluchtmisdrijf een groter gewenst effect had dan klassieke straffen. Er bleek 41 % minder recidive na vorming. In de studie tussen 2010 en 2017 werden 600 personen gevolgd (2010-2014): sommigen kregen een vorming, anderen klassieke straffen. In 2017 werd de check naar recidive gedaan. Hieruit bleek de aanpak met vorming te leiden tot 37 % recidive terwijl de aanpak via een klassieke straf leidde tot 63 % recidive.⁵¹

Figuur 62 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, West-Vlaanderen



Vluchtmisdrijf bij een dodelijk verkeersongeval kwam in 2020 in 4 % (2) van de dossiers voor. In 2019 was dit 9 % (3), in 2018 was dit in 4 % (3).

In 2019 resulteerde dit in 3 arrestaties, die verder worden gezet in één voorleiding voor de onderzoeksrechter.

Vias Institute analyseerde het profiel van 850 bestuurders die door de rechter veroordeeld werden omdat ze vluchtmisdrijf pleegden. 86 % waren mannen, meer dan 50 % was jonger dan 25 jaar, 42 % was onder invloed van alcohol of drugs, 16 % reed zonder geldig rijbewijs of verzekering.⁵²

Klopt dit profiel met diegene die vluchtmisdrijf pleegden tussen 2018 en 2020 bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen?

- 87,5 % bestuurder van een personenauto
- 75 % man
- 75 % is Belg (25 % was van Franse nationaliteit)
- 62,5 % behoort tot de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen (25 % is jonger dan 25 jaar)
- 62,5 % is bewoner en vertrouwd met de omgeving
- 50 % was onder invloed van alcohol of drugs
- 37,5 % werd gelinkt aan een zeer hoge snelheid

⁵⁰ <https://www.vias.be/nl/newsroom/in-1-op-de-8-verkeersongevallen-met-doden-of-gewonden-in-vlaanderen-is-er-sprake-van-vluchtmisdrijf/>

⁵¹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/recidive-ligt-41-lager-bij-overtreders-die-een-verkeerscursus-als-straf-krijgen/>

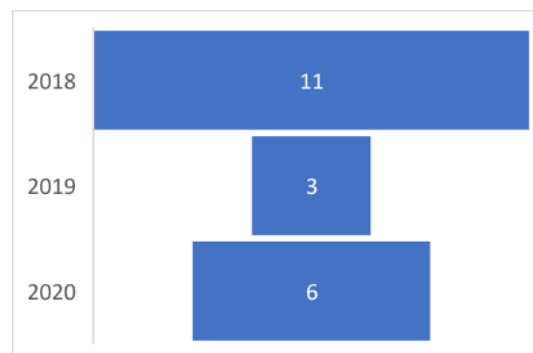
⁵² <https://www.vias.be/nl/newsroom/in-1-op-de-8-verkeersongevallen-met-doden-of-gewonden-in-vlaanderen-is-er-sprake-van-vluchtmisdrijf/>

- 12,5 % reed zonder geldig rijbewijs

12.8. Veiligheidsgordel

Artikel 35.1.1. van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975 zegt: “De bestuurder en de passagiers van auto’s die aan het verkeer deelnemen, moeten de veiligheidsgordel dragen, op de plaatsen die ermee zijn uitgerust. Kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem.”

Figuur 63 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 bleek in 12 % (6) de bestuurder van een personenauto geen gordel te dragen. Vier overleden bij een eenzijdig ongeval: zelfmoord, ziekte-toestand, stuurfout waardoor betrokkene naast de baan in een weiland terecht kwam. Twee overleden met betrokkenheid van een andere personenauto. In drie dossiers was er sprake van onaangepaste snelheid.

Bij 5 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 is er de vaststelling dat de veiligheidsgordel niet werd gebruikt door zowel passagiers of bestuurders, slachtoffers of veroorzakers. Deze 3 ongevals-dossiers zijn wel een significante verbetering tegenover 2018. Toen waren er nog 11 dossiers inbreuk veiligheidsgordeldracht of bij 14 % van de dodelijke verkeersongevallen.

12.9. Afleidingen

In dit deel bestuderen we de afleiding achter het stuur zowel gsm gebruik. Ook andere vorm van afleiding zoals het instellen van de gps tijdens het rijden, het zoeken naar een item in een handschoenkastje, enz.

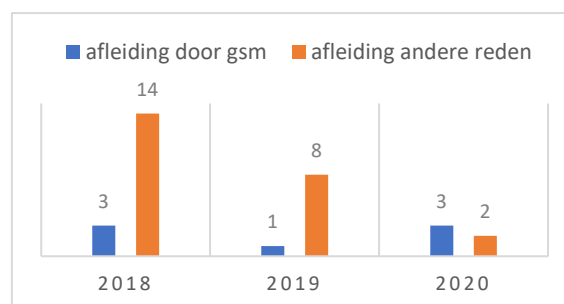
Belgen zijn ‘Europees kampioen’ in berichten sturen of lezen achter het stuur. 28% van de Belgen geeft toe achter het stuur wel eens een sms te sturen of te lezen. Daarmee scoren we samen met de Grieken, het slechtste van 11 Europese landen. Steeds vaker stellen we ook de GPS al rijdend in. Een ander verontrustend fenomeen is dat 1 Belg op de 5 toegeeft wel eens rond te rijden boven de

wettelijke alcohollimiet zonder naar eigen zeggen daarvan de effecten te voelen. Dit zijn enkele resultaten uit de nieuwe Europese barometer van de Fondation Vinci.⁵³

Vias Institute begon in Antwerpen een test van een nieuw camerasysteem om gsm-gebruik achter het stuur te kunnen vaststellen. De eerste test in ons land is veelbelovend. De technologie werkt performant en zal nog verbeteren omdat door de artificiële intelligentie het systeem steeds slimmer zal worden. Om het systeem in België te kunnen laten gebruiken moet er een wetswijziging gedaan worden. Een verbreding van de definitie van artikel 8.4 van de wegcode moet overwogen worden omdat uit de eerste testresultaten duidelijk blijkt dat het probleem van afleiding achter het stuur veel groter is dan enkel het gebruik van de gsm.⁵⁴

Veel ongevallen gebeuren omdat bestuurders onvoldoende opletten of veel te laat reageren. Sommige ervan zijn misschien te vermijden. Concreet kan dit door de aandacht van de bestuurder te bevorderen of te ondersteunen bij het tijdig en correct uitvoeren van bepaalde taken. Momenteel bevatten veel voertuigen ADAS-functies (advanced driver assistance systems) die de bestuurder ondersteunen bij bepaalde rij-taken. Gesofisticeerde sensoren en geautomatiseerde systemen in het voertuig geven de bestuurder een beter overzicht van de omgeving en waarschuwen hem bij gevaarlijke situaties. In de toekomst zullen ze zelfs taken van de bestuurder met betrekking tot snelheid, noodremmen, de rijrichting van het voertuig, zowel longitudinaal als lateraal, overnemen. Een aantal rij-taken zullen vanaf juli 2022 verplicht worden in nieuwe auto's. Voor personenvoertuigen heeft dit betrekking op snelheidsondersteuning, alcoholslot, noodstop, vermoeidheidswaarschuwing, afleiding, achteruitrijdetectie en gegevensrecorder voor incidenten. Rijhulpsystemen kunnen ongevallen helpen voorkomen of de impact ervan beperken. Op basis van data-analyse door de Amerikaanse National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) blijkt dat 94 % van de ongevallen kan worden verbonden met menselijke fouten. Indien rijhulpsystemen sneller en efficiënter potentiële conflicten kunnen voorkomen, kunnen deze ADAS een belangrijke bijdrage leveren tot verkeersveiligheid. Omdat de werking van ADAS-systemen meestal niet gekend is bij nieuwe bestuurders, zou de rijopleiding hieraan aandacht moeten besteden of minstens bij de verkoop moeten toegelicht worden. Het zou nog beter zijn als een korte praktische opleiding wordt voorzien.⁵⁵

Figuur 64 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij een afleiding door gsm-gebruik of andere zaken oorzaak is, West-Vlaanderen



⁵³ file:///C:/Users/YAVA/Downloads/vias-magazine-107-nl.pdf

⁵⁴ <https://www.vias.be/nl/newsroom/succesvolle-test-met-camerasysteem-om-gsm-gebruik-achter-het-stuur-te-detecteren/>

⁵⁵ Verkeersspecialist 271, Geavanceerde rijhulpsystemen: potentieel blijft onderbenut als bestuurder ze niet kennen, november 2020, p. 8

Het percentage ongeval dossiers waarbij een afleiding wordt aangegeven als de oorzaak betreft 10 % in 2020. In 6 % is er een vermoeden van gsm gebruik achter het stuur. De resultaten van het gsm onderzoek maakten nog geen deel uit van het gerechtelijk dossier bij inzage. In twee gevallen (4%) was er sprake van een andere afleiding: één voetganger liep op de tramsporen, één bromfietser reed tegen een slagboom die de zeedijk afsloot voor het verkeer.

In 2019 maakte afleiding nog 16 % uit van de dodelijke ongevallen waarvan 2 % vermoeden van gsm-gebruik en 14 % een andere vorm van afleiding.

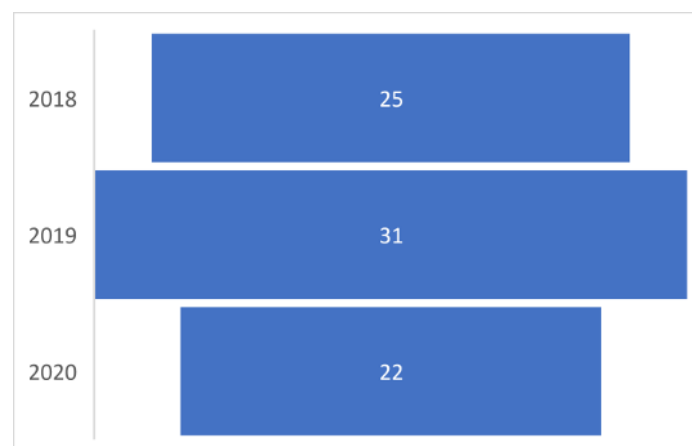
2018 scoorde het hoogste met 22 % waarvan 4 % vermoeden van gsm-gebruik achter het stuur en 18 % een andere vorm van afleiding zoals, slaperigheid, onoplettendheid, spelletje spelen, gsm-gebruik passagier, ruzie, gps instellen en zoeken naar een document.

12.10. Verkeerde plaats op de weg

Verkeerde plaats op de weg impliceert situaties zoals links op de rijbaan rijden, rijden op een afgesloten stuk weg, het verplichte fietspad niet gebruiken, in een weiland terecht komen na een stuurfout in een bocht, als voetganger op de tramsporen lopen,....

Uit deze analyse blijkt dat deze oorzaak op nummer 1 van de dodelijk verkeersongevallen tussen 2018 en 2020 in West-Vlaanderen is.

Figuur 65 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met verkeerde plaats op de weg als oorzaak, West-Vlaanderen



De verkeerde plaats op de baan blijkt het vaakst hoofdoorzaak van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020: 22 weggebruikers bevonden zich op een verkeerde plaats op de baan. (44 %), een daling met 9 % in vergelijking met 2019.

In 2019 bevonden in 31 dossiers (53 %) weggebruikers zich op de verkeerde plaats op de baan. In 2018 waren dit 25 dossiers (32 %).

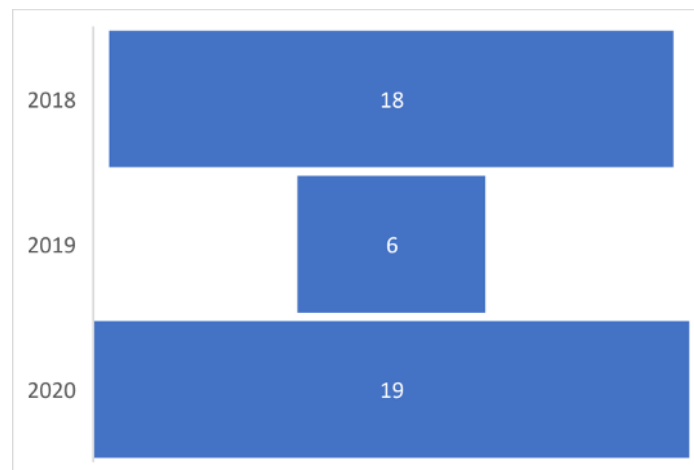
12.11. Geen voorrang verlenen

Geen voorrang verlenen behelst volgende inbreuken: voorrang van rechts, het niet verlenen van voorrang aan weggebruikers op een voorrangsweg, de voorrangsregels bij rotondes, kruispunten en het verlaten van een uitrit.

Dit staat op de tweede plaats als hoofdoorzaak voor de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.

49% van de Belgische bestuurders geeft aan dat ze hun voorrang 'nemen' als de bestuurder die voorrang heeft te lang treuzelt of als ze zelf niet willen wachten. Ook daar blijken we het meest ongeduldig te zijn van alle bevraagde landen. Europees ligt het gemiddelde op 35%. Bijna 1 Belgische bestuurder op de 5 (18%) geeft toe "niet dezelfde persoon te zijn" wanneer hij of zij achter het stuur zit. Dat is het hoogste percentage van Europa (ex-aequo met de Britten). 61 % van de Belgische bestuurders stopt trouwens niet waar ze echt tot stilstand moeten komen, maar vertraagt enkel. Ook daar wordt in geen enkel ander land zo een loopje genomen met het reglement. Europees ligt het gemiddelde op 43 %.⁵⁶

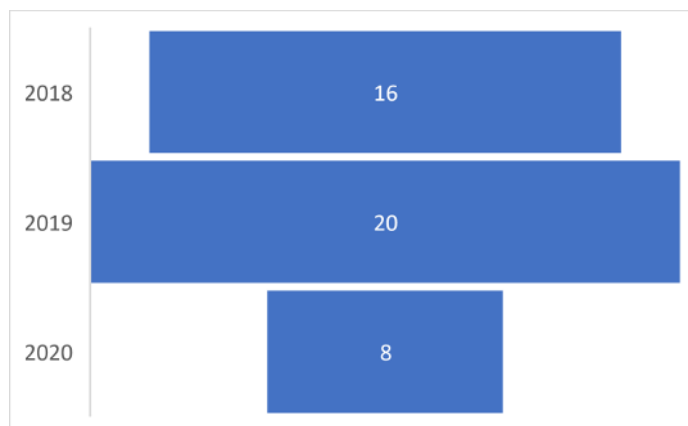
Figuur 66– Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met geen voorrang verlenen als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2020 verleenden 19 weggebruikers geen voorrang. Dit is 38 %, een sterke stijging met 28 % in vergelijking met 2019. In 2019 kwam geen voorrang verlenen voor in 6 dossiers (10 %). In 2018 waren dit 18 dossiers (23 %).

⁵⁶ <https://www.vias.be/nl/newsroom/belg-europees-kampioen-in-het-niet-naleven-van-het-verkeersreglement/>

Figuur 67 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met uitwijken als oorzaak, West-Vlaanderen



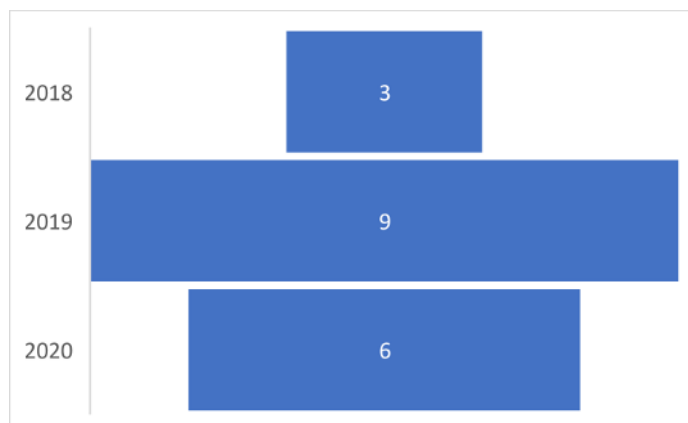
In 2020 week 16 % af bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen (8). Dit is de vierde meest voorkomende oorzaak van de dodelijke verkeersongevallen in 2020, een sterke daling in vergelijking met 2019 waar in 34 % (20) sprake was van uitwijken. In 2018 bleek dit in 20 % (16) een (mede)oorzaak van het dodelijk verkeersongeval.

12.12. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken

In artikel 19.1 van de wegcode staat dat de bestuurder die naar rechts of naar links wil afslaan om de rijbaan te verlaten of die zijn voertuig langs de linkerkant van een rijbaan met éénrichtingsverkeer wil opstellen, moet zich vooraf ervan vergewissen dat hij dit kan doen zonder gevaar voor de andere weggebruikers, vooral rekening houdend met de vertragingmogelijkheden van de achterliggers.

De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de bestuurders en aan de voetgangers die de andere delen van dezelfde openbare weg volgen.⁵⁷

Figuur 68 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met afslaan als oorzaak, West-Vlaanderen



⁵⁷ <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/177-art19>

In 2020 sloegen 6 weggebruikers af op het ogenblik van het ongeval. Dit is 12 %, een daling met 4 % in vergelijking met 2019. Concreet betrof het om 5 maal links afslaan, 2 maal rechts afslaan en 2 maal inhalen door tegenpartij om moment van afslaan. Dit staat op nummer 5 van meest voorkomende oorzaken in 2020.

In 2019 sloegen in 9 dossiers (16 %) weggebruikers rechts of links af. In 2018 waren dit 3 dossiers (4 %).

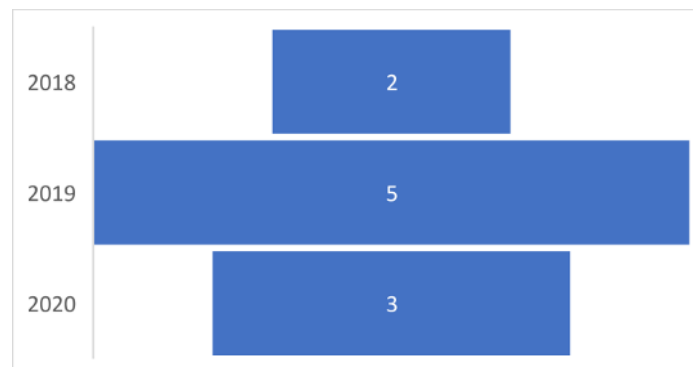
12.13. Dodehoek ongevallen

Dodehoek ongevallen zijn een specifieke vorm van conflicten tussen vrachtwagens of bus en zwakke weggebruikers. In het project van VIAS definieerden we dodehoekongevallen als 'ongevallen waarbij een combinatie van zichtproblemen rond de vrachtwagen en dode hoek een rol speelden bij het tot stand komen van het ongeval'. De dode hoek is het gebied rondom de vrachtwagen waar de bestuurder geen direct of indirect zicht op heeft. Jaarlijks voldoen een 50-tal ongevallen aan deze definitie. In 2009 vielen er 39 lichtgewonden, 12 zwaargewonden en 5 doden in dit type dodehoekongevallen in België. Fietzers zijn het vaakst betrokken in dodehoekongevallen.

We onderscheiden drie belangrijke dode hoeken:

- rechts naast de vrachtwagen
- vlak voor de vrachtwagen
- achter de vrachtwagen.⁵⁸

Figuur 69 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met dode hoek als oorzaak, West-Vlaanderen



Het percentage dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen waarbij de dodehoek een rol speelde, betrof 6 % in 2020 (3). In 2019 was dit 8,6 % (5) en in 2018 was dit 2,5 % (2).

In 2020 waren 2 fietsers en 1 voetganger niet zichtbaar voor een vrachtwagen en dit zowel bij het rechts afslaan als het plots vertrekken vanop een trottoir bij werken aan een woning.

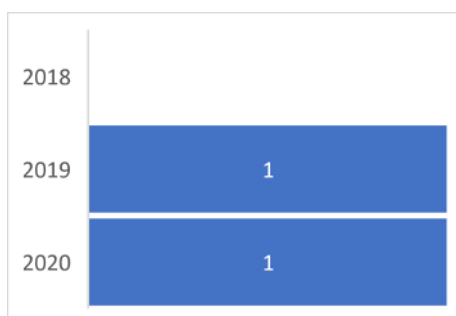
⁵⁸

[https://www.vias.be/publications/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20\(BLAC\)/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20\(BLAC\)%20-%20Multidisciplinair%20diepteonderzoek%20naar%20ongevallen%20met%20vrachtwagens%20en%20zwakke%20weggebruikers.pdf](https://www.vias.be/publications/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20(BLAC)/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20(BLAC)%20-%20Multidisciplinair%20diepteonderzoek%20naar%20ongevallen%20met%20vrachtwagens%20en%20zwakke%20weggebruikers.pdf)

12.14. Gevaarlijk of fout parkeren

Met gevaarlijk of fout parkeren wordt onder andere bedoeld: parkeren op minder dan 5 meter van een kruispunt, onder een brug, op een fiets- of voetpad parkeren. Fout parkeren kan een invloed hebben op de zichtbaarheid van de andere weggebruikers wat het risico op een ongeval verhoogt. Er wordt geen rekening gehouden inbreuken op betalend parkeren.

Figuur 70 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijke verkeersongevallen met gevaarlijk of fout parkeren als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2020 was net als in 2019 2 % of 1 dossier gelinkt aan gevaarlijk parkeren. In 2018 kwam dit fenomeen niet voor.

In 2020 stond een betonmixer geparkeerd op het trottoir aan een woning. Toen de chauffeur vertrok passeerde er net een voetganger die het voetpad moest verlaten om zijn weg verder te kunnen zetten.

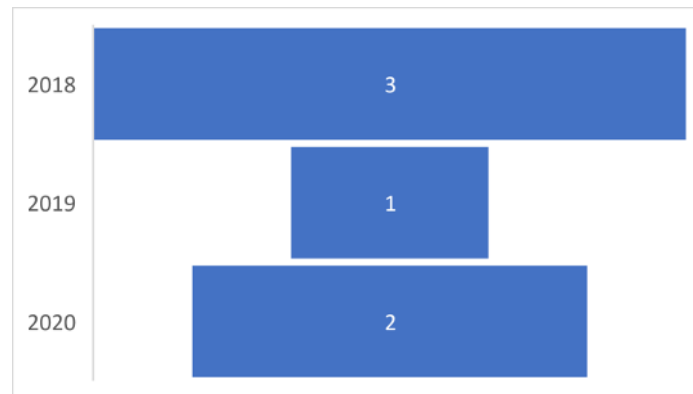
In 2019 stond er 1 personenwagen op de pechstrook van de autosnelweg door autopech. De bestuurder werd aangereden toen hij uit zijn auto stapte om na te gaan wat de oorzaak van de panne was.

12.15. Roodlichtnegatie

Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht.⁵⁹

Figuur 71 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van dodelijk verkeersongevallen met roodlichtnegatie als oorzaak, West-Vlaanderen

⁵⁹ <https://www.wegenwiki.nl/Roodlichtnegatie>



In 2020 negeerden 4 % (2) het rode verkeerslicht: 1 bromfietser en 1 lichte vrachtauto.

In 2019 bleek dit 2 % (1), in casu een dodelijk verkeersongeval met een voetganger.

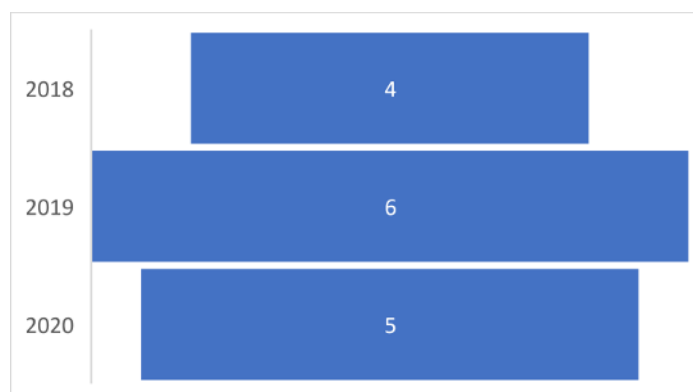
In 2018 leidde het negeren van het rode verkeerslicht in 4 % (3) tot dodelijke verkeersongevallen.

12.16. Geen afstand houden

Binnen de bebouwde kom moet je minimum 1 meter zijdelingse afstand houden als je een gebruiker van een voortbewegingstoestel op de rijbaan wil inhalen. Buiten de bebouwde kom moet je minstens 1,5 meter afstand houden bij het inhalen.

Ook bij het kruisen en invoegen is afstand houden belangrijk.

Figuur 72 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijk verkeersongeval met geen afstand houden als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2020 bleek 10 % onvoldoende afstand te hebben gehouden ten opzichte van de andere weggebruiker:

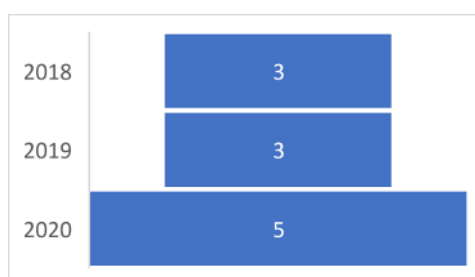
- 2 maal bij het kruisen van een tractor met een fietser,
- 1 maal bij het inhalen door een lichte vrachtauto van een fietser,
- 1 maal bij het inhalen van een vrachtauto van een fietser,
- 1 maal bij het afslaan van een fiets waarbij de achterzijde van de voorliggende fietser werd geraakt,
- 1 maal bij het te laat opmerken van botsabsorbeerder autosnelweg.

In 2019 bleek dit eveneens in 10 % het geval. In 2018 kon dit in 5 % gelinkt worden.

12.17. Valpartij

Hier wordt enkel de val van de weggebruiker bekeken voor de aanrijding en niet na de aanrijding. Ook eenzijdige ongevallen waarbij de weggebruiker ten val komt werden bestudeerd en opgenomen in deze rubriek.

Figuur 73 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met een voorafgaande valpartij als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2020 kwamen vijf fietsers (10 %) ten val voor de aanrijding:

- val van koersfietser bij het kruisen van een landbouwtractor (2)
- val bestuurster van een elektrische fiets bij het uitwijken voor een naderende fietser
- val bestuurster elektrische fiets, geen tegenpartij betrokken
- val bestuurster gewone fiets bij het te dicht inhalen door een vrachtauto

Dit ligt duidelijk veel hoger dan in 2019 (5 %) en 2018 (4 %).

Een dodelijk verkeersongeval bij het kruisen van een landbouwtractor met een fietser op de smalle landelijke weg komt, jammer genoeg, jaarlijks terug. Het EU project van de Boerenbond “Samen veilig op weg in de Westhoek” focust hier op, evenals op de bewustwording van de weggebruikers van de grote draaicirkels en dode hoeken van landbouwvoertuigen. Respect en begrip voor elkaar, stoppen indien het kruisen niet volgens de wettelijke afstand kan gebeuren zijn de basisregels. ⁶⁰

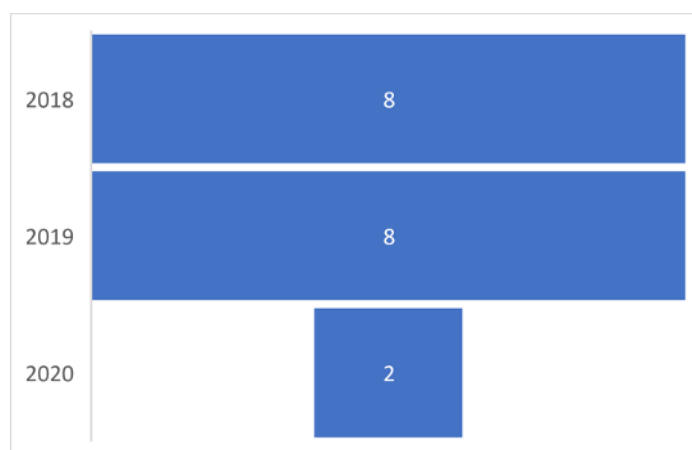
Eenzijdige valpartijen met de fiets komen eveneens jaarlijks voor. Ervaring om met de fiets te rijden, verlaagt het risico op een val. Beschermkledij zoals een fietshelm kan in sommige gevallen nuttig zijn om de ernst van de verwondingen te beperken. We verwijzen naar hoofdstuk 5 en de resultaten van deze analyse waaruit blijkt dat vooral de sportief en recreatief fietsende mannelijke 60 plussers het grootste risico vormen.

⁶⁰ <https://www.boerenbond.be/actualiteit/%E2%80%98samen-veilig-op-de-weg-de-westhoek%E2%80%99-gelanceerd>

12.18. Ziekte of onwel worden

Plots ziek of onwel worden in het verkeer blijft een oorzaak van een dodelijk verkeersongeval. Vaak is dit duidelijk doordat de bestuurder overleden is, terwijl de schade aan het voertuig minimaal is. Ook een abnormaal rijtraject kan een aanwijzing in die richting zijn. Bij twijfel wordt soms een wetsgeneesheer als deskundige aangesteld door de parketmagistraat om de doodsoorzaak te achterhalen.

Figuur 74 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aandeel natuurlijk overlijden als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2020 werden twee bestuurders van een personenauto onwel en overleden in het verkeer. Dit komt overeen met 4 %: 1 bestuurder was tussen de 50-59 jaar en 1 tussen de 60) 69 jaar. Dit is een daling met 10 % in vergelijking met 2019.

In 2019 en in 2018 werden telkens 8 bestuurders onwel en overleden in het verkeer. Hiervan waren vooral bestuurders van personenauto's . Dit komt overeen met 14 % in 2019 en 10 % in 2018.

12.19. Vermoeden van zelfmoord

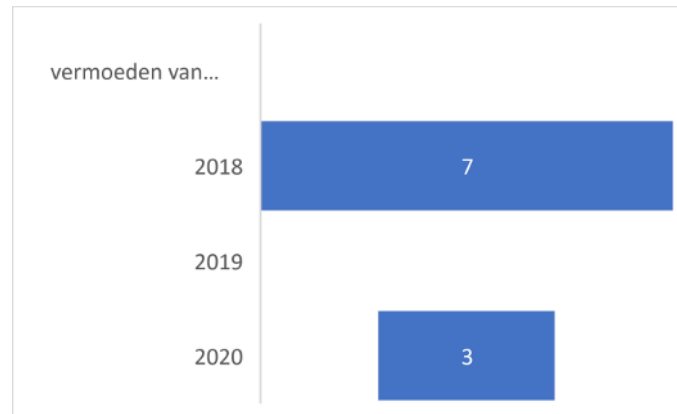
Cijfers over het aantal zelfmoorden uit 2019 zijn er nog niet, maar gegevens over het aantal zelfmoordpogingen zijn er wel. Per 100.000 inwoners gebeurden er vorig jaar 173 zelfmoordpogingen bij vrouwen en 123 bij mannen. Die cijfers liggen iets lager dan het gemiddelde voor de laatste twee decennia (197 pogingen bij vrouwen en 134 bij mannen).

Het aantal zelfmoordpogingen lag voor 2019 naar schatting op 9.745, wat neerkomt op ongeveer 27 pogingen per dag. Er zijn al jarenlang opvallende regionale verschillen. Dat is ook te zien in de cijfers van 2019. Zo ligt het aantal pogingen per 100.000 inwoners opmerkelijk hoger in Oost-Vlaanderen (171) en West-Vlaanderen (165) dan in de andere Vlaamse provincies.⁶¹

⁶¹ https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20201208_91960936

Het sterk vermoeden van zelfmoord, als oorzaak van een dodelijk verkeersongeval, blijkt uit het gedrag (aan hoge snelheid tegen een hindernis zonder remmen of uitwijken, geen derden betrokken, een sms sturen met de intentie,...) of verklaringen van nabestaanden over de geestelijke toestand.

Figuur 75 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met zelfmoord als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2020 kwam 6 %, met name twee autobestuurders en een motorfietser om het leven in het verkeer met een sterk vermoeden door zelfmoord. Respectievelijk behoorde telkens één persoon tot de leeftijdscategorie: 25-39 j, 50-59 j en 60-69 j.

In 2019 kwam dit fenomeen niet voor of was er alvast onvoldoende bewijs of zekerheid. In één dossier was er een vermoeden maar onvoldoende duidelijkheid.

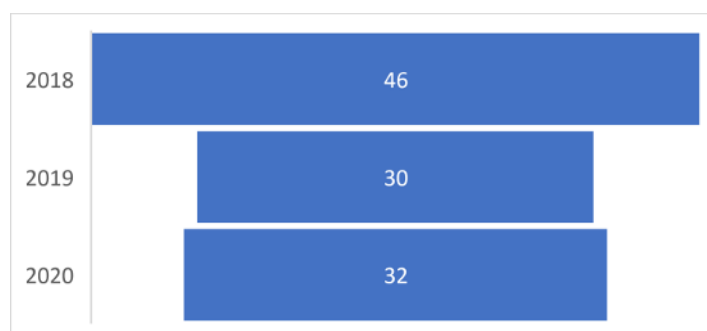
In 2018 is dit 9 %, met name 3 voetgangers, 3 bestuurders van een personenauto en 1 bestuurder van een lichte vrachtauto. Hiervan behoorden 3 tot de leeftijdscategorie 25-39 jaar behoorden, 2 tot de 40-49 j en 2 tot de 50-59 jaar.

13. Afhandeling door parket en rechtbank

13.1. Aanstelling van verkeersdeskundige

Volgens de richtlijnen van de procureur des Konings brengt de politiedienst de magistraat van dienst op de hoogte. Op grond van de hem meegedeelde informatie kan deze beslissen om persoonlijk naar de plaats van het ongeval te gaan, een deskundige te zenden of instructies te geven aan de politiedienst. Indien de magistraat beslist zelf ter plaatse te gaan of een deskundige te zenden, waakt de politiedienst erover dat niets wordt gewijzigd aan de toestand op de plaats van het ongeval.⁶²

Figuur 76 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met aanstelling van verkeersdeskundige, West-Vlaanderen



In 2020 stelde het parket in 64 % van de dossiers een verkeersdeskundige aan. Dit is procentueel hoog in vergelijking met 2019 (51 %) en 2018 (58 %).

Vaak wordt er geen deskundige aangesteld bij eenzijdige ongevallen. In 2020 bleek dit fenomeen gedaald tot 22 % van de dossiers in vergelijking met 2019 (36 %) en 2018 % (25).

Dit betekent een stijging van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij minstens twee partijen betrokken zijn. In 2020 bleek 78 % van de dodelijke verkeersongevallen minstens twee partijen te tellen. Dit verklaart de procentuele stijging van het aanstellen van verkeersdeskundigen.

13.2. Aanstelling van deskundige gerechtsgeneesheer

De parketmagistraat vordert al de nodige deskundigen. Naast de verkeersdeskundige kan ook een gerechtsgeneesheer aangesteld worden om een toxicologisch onderzoek of een autopsie uit te voeren.

In 2020 en in 2018 werd in respectievelijk 10 % van de dossiers een gerechtsgeneesheer aangesteld. Deze vorm kwam niet voor in 2019.

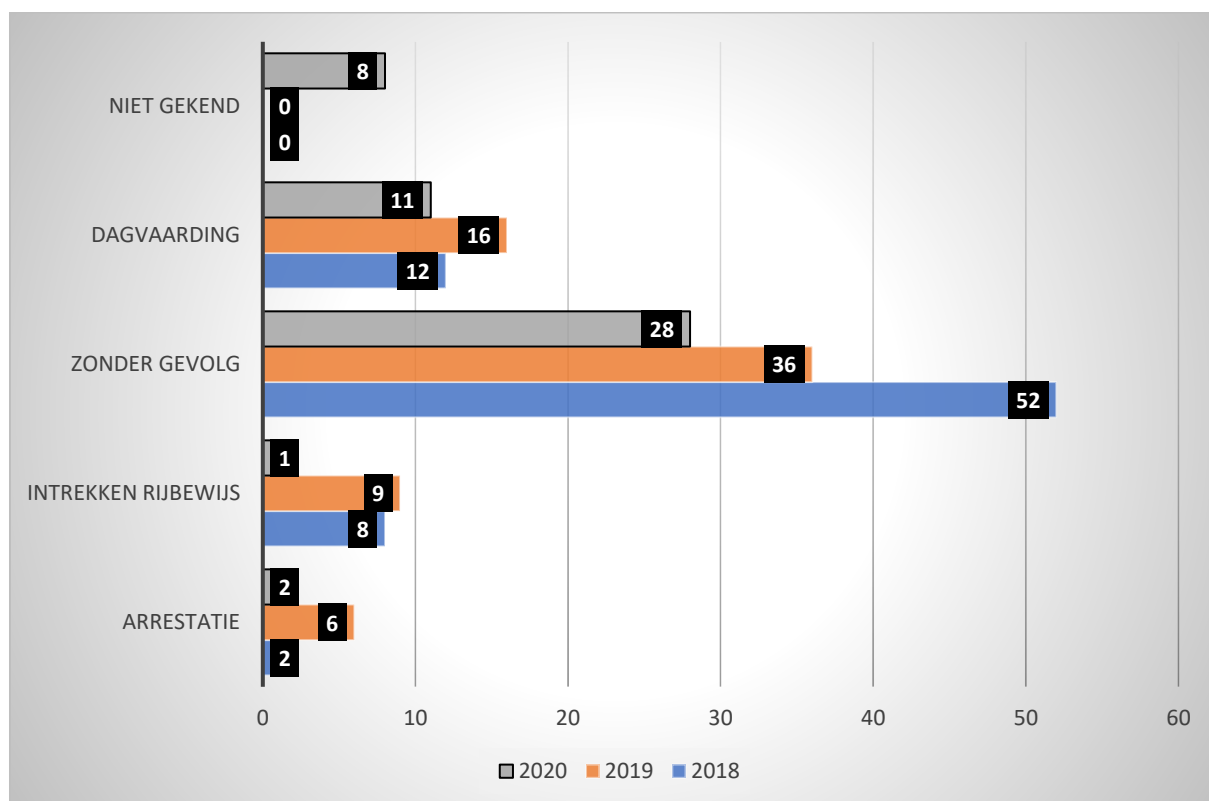
⁶²

<https://justitie.belgium.be/sites/default/files/downloads/Informatie%20en%20raadgevingen%20aan%20families%20van%20verkeersslachtoffers.pdf>

Wanneer de aanhouding van de verdachte noodzakelijk is of een bijzondere maatregel moet gestart worden, vordert de parketmagistraat de onderzoeksrechter die de leiding van het gerechtelijk onderzoek overneemt. Dit komt zelden voor bij dodelijke verkeersongevallen. In 2020 kwam dit niet voor. In 2019 bleek dit in 2 % (1) en in 2018 in 4 % (2) van toepassing.

13.3. Afhandeling door het parket

Figuur 77 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van de afhandeling van dodelijke verkeersongevallen door de politie, West-Vlaanderen



14.3.1. Intrekking rijbewijs : artikel 55 van de wegverkeerswet somt de gevallen van onmiddellijke intrekking op;

- In geval van vluchtmisdrijf;
- In geval van zware alcoholintoxicatie;
- Indien er duidelijke tekenen zijn van dronkenschap;
- In geval een persoon de voorwaarden van het alcoholslot overtreedt;
- In geval van drugsintoxicatie;
- In geval van de onmogelijkheid tot uitvoering van de ademtest en ademanalyse;
- Wanneer men meer dan 20 km per uur sneller rijdt dan toegelaten in de bebouwde kom, een zone 30, een schoolomgeving, een woonerf of een erf;
- Wanneer men meer dan 30 km per uur sneller rijdt dan toegelaten op andere plaatsen.

Uit deze analyse blijkt dat de onmiddellijke intrekking van een rijbewijs vaak gekoppeld is aan alcohol achter het stuur (zie punt 13.6.1 ademtest). Alle onmiddellijk ingetrokken rijbewijzen in 2020 en 2019 bleken immers gekoppeld aan alcohol achter het stuur.

In 2018 was 87,5 % gekoppeld aan alcohol achter het stuur. 12,5 % of één dossier was gekoppeld aan vluchtmisdrijf en 30 km/uur sneller rijden dan toegelaten.

Opvallend is de sterke daling in 2020 van het aantal onmiddellijke intrekkingen rijbewijzen. De coronamaatregelen zoals de sluiting van de café's, restaurants en sportkantines worden als mogelijke oorzaak gezien.

13.3.2. Arrestaties

De op de hoogte gebrachte magistraat kan beslissen de vermoedelijke verantwoordelijke voor het ongeval van zijn vrijheid te beroven. De betrokkene wordt dan zo snel mogelijk naar het parket gebracht zodat een eventueel aanhoudingsbevel kan worden afgegeven binnen 24 uur (voorlopige hechtenis).⁶³

In 2020 werd in 4 % van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen de verdachten van hun vrijheid beroofd na het ongeval (2): 1 alcoholgebruik (2,1 g/l) en 1 drugs (cannabis en amfetamines).

In 2019 bleek dit in 10 % (6): 3 voor vluchtmisdrijf en 3 voor alcohol achter het stuur.

In 2018 bleek 2,5 % te leiden tot een arrestatie (2): beiden voor vluchtmisdrijf.

13.3.3. Zonder gevolg

Het openbaar ministerie staat in voor de vervolging van misdrijven en beschikt daartoe over verschillende mogelijkheden. Eenmaal het opsporingsonderzoek is afgerond, geeft de parketmagistraat een passend gevolg aan zijn dossier.

Het dossier kan zonder gevolg worden geklasseerd omdat vervolging niet mogelijk is (bijvoorbeeld omdat de dader niet kon worden gevonden of omdat er onvoldoende bewijzen zijn) of niet opportuun is (bijvoorbeeld omdat u een volledige schadeloosstelling verkregen hebt). Dit betekent dat de procureur des Konings beslist om voorlopig geen vervolging in te stellen. Het onderzoek kan terug geopend worden, bijvoorbeeld als de procureur des Konings verneemt dat er nieuwe elementen zijn.⁶⁴

In 2020 bleek 56 %, van de dossiers verkeersongevallen met dodelijke afloop, zonder gevolg geklasseerd. Dit is lager dan in 2019 toen er 62 % werd geseponeerd. In 2018 was dit het hoogste namelijk 69 %. Eenzijdige ongevallen en dodelijke verkeersongevallen waarbij de hoofdelijk verantwoordelijke om het leven komt, beïnvloeden sterk dit percentage.

⁶³

<https://justitie.belgium.be/sites/default/files/downloads/Informatie%20en%20raadgevingen%20aan%20families%20van%20verkeersslachtoffers.pdf>

⁶⁴

https://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/wat_moet_u_doen_als_slachtoffer/procedure/verder_verloop

(Noot: de analyse 2020 werd in maart 2021 uitgevoerd, waar de analyses van 2018 en 2019 pas in september startten. Dit kan een invloed hebben, omdat de beslissing het dossier te klasseren in 2020 mogelijk nog niet genomen was.)

13.3.4. Dagvaarding

Het Openbaar Ministerie kan een verdachte dagvaarden voor de politierechter, als een alternatieve maatregel (minnelijke schikking, bemiddeling in strafzaken, ...) niet aangewezen is. De dagvaarding is een gerechtsbrief waarin staat waar en wanneer de verdachte voor de rechter dient te verschijnen en van welke feiten hij verdacht wordt (de tenlastelegging). Afhankelijk van het soort feiten, wordt een zaak voorgelegd aan één of drie rechters. Op de zitting houdt de parketmagistraat zijn zogenaamd 'rekwisitoor', waarbij hij uitlegt waarom de persoon gedagvaard wordt, welke de feiten en de bewijzen zijn en uiteindelijk een passende straf vordert.⁶⁵

In 2020 werd 22 % van de dossiers gedagvaard. Dit percentage kan hoger liggen, zie zelfde opmerking als hiervoor over de timing van de analyse. Dit ligt lager dan in 2019 toen er 27,5 % werd gedagvaard, maar ligt hoger dan in 2018 toen slechts 15 % werd gedagvaard.

In 6 % van de dossiers (3) werd in 2020 een bemiddeling in strafzaken voorgesteld. Dit kwam niet voor in 2019 en slechts één maal 2018. Dit verwijst mogelijk naar een gedeelde verantwoordelijkheid van veroorzaker en slachtoffer voor het dodelijk verkeersongeval.

13.3.5. Alcoholsloten

Sweden has been a leader in the uptake and use of alcohol interlock technology, a highly effective countermeasure. Since their introduction in Sweden in 1999, alcohol interlocks have been mainly used as a complementary measure within rehabilitation programmes for first time high level and recidivist offenders as well as for quality assurance in private companies in commercial transport. A law on rehabilitation programmes came into force in January 2012 which applies to all drink driving offenders. First time high level and recidivist offenders are submitted to a 2-year rehabilitation programme which includes the mandatory fitment of an interlock while others have a 1-year programme where the interlock is voluntary. The devices are also widely employed within commercial transport on a voluntary basis. The Swedish Government committed to have 75% of governmental vehicles equipped with the technology by 2012. So far around 80,000 alcohol interlocks are installed in Sweden on commercial vehicles. In addition, since the end of 2012, all vehicles used for school transport must also be fitted with alcohol interlocks.⁶⁶

Rechters hebben in België de mogelijkheid om gedurende één tot drie jaar of zelfs levenslang een alcoholslot op te leggen aan bestuurders die betrapt werden met een alcoholconcentratie van meer dan 0,8 promille, aan bestuurders in staat van dronkenschap of in staat van herhaling (artikel 37/1 wegverkeerswet en koninklijke besluiten van 26 november 2010).

⁶⁵ <https://www.om-mp.be/nl/over-om/taken-opdrachten>

⁶⁶ [2014_06_smart_factsheet_alco_gate_sweden.pdf](#)

Volgens een rapport van Vias Institute zorgt het alcoholslot ervoor dat de kans op recidive met 75 % daalt. De studie toont aan dat het omkaderingsprogramma onontbeerlijk is. Zonder dit programma hebben de bestuurders sneller kans om terug in hun oude gewoontes te vervallen. Het alcoholslot is een veel doeltreffender middel om recidivisme tegen te gaan dan de klassieke straffen. Het is geen wondermiddel, maar een zeer gericht hulpmiddel voor sommige bestuurders. Het stelt hen in staat om hun werk te behouden en een normaal leven te leiden aldus François Bellot.⁶⁷

Voor feiten gepleegd vanaf 1 juli 2018 is de rechter zelfs verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de volgende personen:

- bestuurders met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille, tenzij de rechter verkiest om geen alcoholslot op te leggen en dat ook uitdrukkelijk motiveert;
- zware recidivisten met tweemaal minstens 1,2 promille binnen de drie jaar.

Rechters kunnen beslissen dat bepaalde voertuigcategorieën niet met een alcoholslot moeten worden uitgerust, behalve die voertuigcategorie waarmee de verkeersovertreding werd begaan.

Als er sprake is van alcoholverslaving, is die persoon niet meer rijgeschikt en kan de rechter geen alcoholslot opleggen maar wel een verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid. De vervallen verklaarde persoon kan in dat geval na minstens zes maanden om een herziening vragen.⁶⁸

De politierechtbank (PR) kan dit in eerste aanleg opleggen maar ook in beroep via de correctionele rechtbank (CR).

Hierna leest u de evolutie tussen 2018 en 2020 in de afdelingen van de parketten West-Vlaanderen.

Tabel 16 – Aantal opgelegde alcoholsloten door politie- en correctionele rechtbanken tussen 2018 en 2020, West-Vlaanderen

Brugge	Totaal	Brugge	Totaal		leper	Totaal	leper	Totaal	
PR - 2018	12	CR - 2018	1		PR - 2018	1	CR - 2018	1	
PR - 2019	210	CR - 2019	37		PR - 2019	11	CR - 2019	1	
PR - 2020	181	CR - 2020	28		PR - 2020	32	CR - 2020	10	
Veurne	Totaal	Veurne	Totaal		Kortrijk	Totaal	Kortrijk	Totaal	
PR - 2018	14	CR - 2018	1		PR - 2018		CR - 2018		
PR - 2019	33	CR - 2019	9		PR - 2019	162	CR - 2019	19	
PR - 2020	14	CR - 2020	2		PR - 2020	159	CR - 2020	20	

⁶⁷ <https://www.vias.be/nl/newsroom/het-alcoholslot-vermindert-de-kans-op-recidive-met-ten-minste-75/>

⁶⁸ <https://mobiliteit.belgium.be/nl/wegverkeer/rijbewijzen/alcoholslot>

14. Open source dataverrijking

De gouverneur wenst in de toekomst de diepte analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen uit te breiden met de verkeersongevallen met gewonden om zo nog beter zicht te krijgen op de oorzaken en omstandigheden van de ongevallen in onze regio.

Jaarlijks gebeuren er meer dan 3600 ongevallen met gewonden in onze provincie. De methodiek van inzage van de gerechtelijke dossiers is daarom geen optie. In onze zoektocht hoe we tegemoet konden komen aan deze vraag, kwamen we terecht bij de firma I.deeds die aan de hand van drie gegevens automatisch tot drieëndertig parameters kan genereren via open source data. Met een exact tijdstip & gps locatie kunnen de volgende zaken uit publieke data gehaald worden:

- weersomstandigheden: regen, mist, hittegolf, ...
- type + staat wegdek: verlichting, dag/nacht/schemer/dageraad, stand van de zon, verkeersdrukte, wegenwerken
- kalender: vakantie, werkdag, weekend.

Aan de hand van een proof of concept werden de dodelijke verkeersongevallen 2020 in West-Vlaanderen onder de loep genomen met dit systeem. Al snel werd duidelijk dat deze manier van werken niet alleen een meerwaarde betekent voor deze analyse en een uitbreiding met ongevallen met gewonden deels mogelijk maakt maar ook een meerwaarde in de toekomst kan zijn voor politie en justitie.

De link met nieuwe ICT systemen zoals “Focus” bij de politiediensten, met gesloten bronnen zoals de dienst inschrijving voertuigen (DIV) en algemene nationale databank (ANG), strafregister, zijn denkpijpen die heel wat perspectieven bieden met het oog op de kwaliteit, objectiviteit en volledigheid van de processen-verbaal.

De versterking van de opsporings- en gerechtelijke onderzoeken met open source data en eventueel in de toekomst met gesloten bronnen, zal zowel voor het openbaar ministerie die richting moet geven aan het dossier als de rechter die moet oordelen over het dossier, objectief ondersteunen.

15. Beschouwingen en conclusies

In 2020 stelde de lokale en federale politie in West-Vlaanderen 50 dodelijke verkeersongevallen vast en vielen 51 doden te betreuren. Dit is het laagste cijfer sinds 2011 en een daling met 14 % in vergelijking met 2019.

15.2. Verkoop van personenauto's, motorfietsen en fietsen.

Voor het eerst sinds de 2e wereldoorlog daalt de inschrijvingen van nieuwe personenwagens met 21,3% in 2020.

De verkoop van motorfietsen steeg ten opzichte van 2019.

België is voorloper in Europa inzake de aankoop van elektrische fietsen. 65 % van de totale fietsverkoop in 2020 betroffen e-bikes. Hiermee lopen we 5 jaar voor op andere Europese landen.

Vorig jaar werden ongeveer evenveel speed pedelecs verkocht als in 2019.

15.3. De impact van covid-19 maatregelen op verkeer

Het aantal dodelijke verkeersongevallen gemiddelde daalde met 36 % in april in de EU (Europese Unie), in vergelijking met dezelfde maand de vorige drie jaar.

Uit deze analyse blijkt dit niet zo in West-Vlaanderen in april 2020.

15.4. Dodelijke fietsongevallen 2020 uitgelicht

Ten opzichte van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen, scoorde de betrokkenheid van fietsers in West-Vlaanderen nog nooit zo hoog. In 46 % was een fietser (23) betrokken. Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2019!

43 % waren veroorzaker (hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval) en 57 % slachtoffer (niet verantwoordelijk voor het ongeval).

Van de 23 betrokken fietsers

- overleden 20 mensen
- raakten 2 niet gewond
- werd 1 licht gewond.

Opvallend is dat de dodelijke fietsongevallen gebeurden

- 100 % overdag

- 100% bij droog weer
- 83 % tijdens de week
- 70 % gebeurde op een rijbaan zonder wegmarkeringen (een opvallende stijging)
- 57% buiten de bebouwde kom
- september de meest risicovolle maand was (44 %), gevolgd door juni (13%)
- met een gewone fiets (35%) het vaakst voorkomt, gevolgd door de koersfiets (30%) en E-bike (30%). De ligfiets kwam voor het eerst voor in 2020.
- dat het aandeel op gemeentewegen toeneemt met 10 %
- geen specifieke dag in de week er uitspringt

Profiel van de fietser:

- 78 % is man
- 65% is vertrouwd met de omgeving
- 61 % is boven de 60 jaar

Dit gaat vooral over recreatief fietsgebruik overdag en tijdens de week. In 2020 kwam een dodelijk fietsongeval tijdens de functionele verplaatsing woon-werkverkeer niet voor, in tegenstelling tot 2019 waar drie fietsers omkwamen op de terugweg van het werk .

Een dodelijk verkeersongeval wordt meestal veroorzaakt door een combinatie van oorzaken en omstandigheden samen. Dit is de top 5 van oorzaken in 2020:

- 60 % geen voorrang verlenen
- 60 % geen afstand houden
- 35 % val
- 22 % uitwijken
- 22 % afslaan

15.4. Plaats

In 2020 is ten opzichte van 2019 een stijging van het aantal vaststellingen van dodelijke verkeersongevallen merkbaar bij de politiezones Arro Ieper, Blankenberge/Zuilenkerke, het Houtsche, Midow, Oostende, RIHO en de scheepvaartpolitie. Gezien de soms lage absolute cijfers, is dit vaak relatief. Opmerkelijk is de stijging in de politiekezone Oostende en de duidelijke daling bij de wegpolitie wat uiteraard gekoppeld is aan het dalen van het aantal dodelijke verkeersongevallen langs autosnelwegen door de coronamaatregelen.

In 2020 gebeurde

- 48 % gemeentewegen, drie jaar op een rij, identiek
- 42 % op een gewestweg (in 2019 (38%))
- 8 % op een autosnelweg (in 2019 en 2018 lag dit duidelijk hoger)
- 2 % "andere wegen" (trambeding).

Het leeuwendeel van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 hebben plaats

- 86 % op een recht stuk weg
- 72 % buiten de bebouwde kom
- 68 % buiten een kruispunt

- 40 % rijbaan niet in rijstroken verdeeld
- 33 % op plaatsen zonder openbare verlichting
- 22 % link met een hindernis zoals een slagboom, boom, werfhekken.

15.5. Tijdstip

De stelling: “De coronacrisis heeft tot een daling geleid van het aantal fatale ongelukken voor het eerste semester van 2020”? blijkt uit de analyse , althans voor West-Vlaanderen, niet gelinkt aan de coronamaatregelen gestart op 18 maart tot 3 mei 2020 (essentiële verplaatsingen) maar de daling van het eerste semester haar oorsprong vindt in januari en februari te vinden zijn, toen er nog geen sprake was van corona.

Uit de analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2020 blijkt

- juli en augustus de gevaarlijkste maanden
- september beduidend hoger te scoren in 2020 in vergelijking met de vorige jaren
 - o 11 verkeersongevallen gaat waarbij telkens een zwakke weggebruiker betrokken is: 10 fietsers en 1 voetganger.
- november en december 2020 gedaald in vergelijking met 2019 en 2018
- december gehalveerd

Tevens werd vastgesteld in 2020:

- 76 % gebeurde bij daglicht (van 20 oktober 2020 tot 7 mei 2021 was er een nachtklok in Vlaanderen tussen 00 en 05 u. Geen enkel dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen 's nachts viel binnen deze verbodsbepaling..)
- 72 % gebeurde tijdens de week
- een daling op alle dagen van de week met uitzondering van de dinsdag en de woensdag (er werd geen logische verklaring gevonden hiervoor)

15.6. Profiel veroorzaker 2020

- 82 % is man
- 30 % is tussen de 25 tot 39 jarigen
- 38 % woont in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had
- 54 % is vertrouwd met de omgeving.

Ook in de maanden juli en augustus, blijkt uit de 10 dodelijke verkeersongevallen in 2020, 50 % vertrouwd met de omgeving, 20 % niet vertrouwd met de omgeving en 30 % niet vermeld in het dossier. Opnieuw kon kusttoerisme en kusthoreca, toch op basis van de informatie beschikbaar in het gerechtelijk dossier, niet gelinkt worden aan deze ongevallen.

In 2020 lieten in 58 % de veroorzakers van het dodelijke ongeval zelf het leven. Dit was in 2019, 60 % en in 2018 nog 72 %. Belangrijke vaststelling: de veroorzaker blijkt in 2020 vaker ongedeerd dan de

jaren ervoor met als gevolg dat het slachtoffer vaker overlijdt. Deze tendens vinden we terug in de stijging van het aantal dagvaarding, gezien de verantwoordelijke voor het ongeval minder vaak zelf overlijdt.

In 2020 is 6 % van de veroorzakers van de dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen recidivist van verkeer gerelateerde misdrijven. In 2019 was dit 3 %. In 2018 was dit 11 %.

15.7. Profiel slachtoffer 2020

22 % dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020 waren eenzijdige ongevallen, waarbij geen andere weggebruiker bij betrokken is.

- 77 % is man
- 23 % zijn 25 tot 39 jarigen.

Kennis van de weg en bewoner of bezoeker is minder relevant in het profiel van het slachtoffer gezien zij of hij niet hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval.

15.8. Betrokken vervoermiddel 2020

Uit deze analyse bleken 91 personen betrokken bij de 50 dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2020.

- 38,5 % bestuurder en passagier personenauto (vooral tussen 25 en 39 jaar)
- 23,1 % fiets (vooral plus 60 jaar)
- 13,2 % vrachtauto (vooral tussen 60-69 jaar)
- 7,7 % lichte vrachtauto
- 7,7 % motorfiets (vooral tussen 25 en 39 jaar)
- 5,4 % voetganger (vooral plus 80 jaar)
- 2,2 % bestuurder landbouwtractor
- 1,1 % bromfiets bestuurder
- 1,1 % tram bestuurder

15.9. Oorzaken en omstandigheden

De analyse geeft duidelijk weer dat vaak een combinatie van meerdere oorzaken en omstandigheden samen tot een dodelijk verkeersongeval leiden.

De top 3 van de meest voorkomende oorzaken in 2020 zijn

- verkeerde plaats op de weg (44 %)
- geen voorrang verlenen (38%)
- overdreven of onaangepaste snelheid (34 %)

Uitwijken (16 %) staat op nummer 4 gevolgd door afslaan (12%). Alle andere oorzaken komen in absolute cijfers minder vaak voor.

15.9.1. Alcohol en drugs in het verkeer

Geen enkel slachtoffer noch in 2020, noch in 2019 en 2018 werd gelinkt aan alcohol achter het stuur.

Het merendeel van de veroorzakers werd niet onderworpen aan een ademtest (88 %). Dit is een opvallende stijging met voorgaande jaren: in 2019 was dit 60 % en in 2018 bleek dit 76 % van toepassing.

In 2020 werd in 1 dossier (2 %) een positieve ademtest afgelegd door de veroorzaker. Dit is een significant verschil met 2019 waar in 9 dossiers (16 %) een positieve ademtest werd afgelegd door een veroorzaker. Ook 2018 lag hoger dan 2020 met 5 dossiers (6 %). De sluiting van de horeca als maatregel om het covid-19 virus onder controle te krijgen, kan een mogelijke verklaring zijn.

In 6 % werd een bloedproef bevolen bij veroorzakers in 2020. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (3,4 %) en een daling in vergelijking met 2018, toen 11 % werd onderworpen aan een bloedproef.

In 2020 bleek in 10 % (5) van de dossiers een speekseltest afgenomen van de veroorzakers (hoofdelijk verantwoordelijk voor het dodelijk verkeersongeval). Van de 5 bleken 4 negatief en 1 positief (cannabis en amfetamines). In 2019 bleek eveneens 10 % (6) van de veroorzakers onderworpen aan een speekseltest. Hiervan bleken 5 negatief en 1 positief (mdma). In 2018 was dit 6 % (5), allen waren negatief.

In 2020 werd in 10 % (5) een toxicologisch onderzoek bevolen. Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van de twee voorgaande jaren: In 2019 3 % (2), en in 2018 2,5 % (2).

15.9.2. Vluchtmisdrijf

Vluchtmisdrijf bij een dodelijk verkeersongeval kwam in 2020 in 4 % (2) van de dossiers voor. In 2019 was dit 9 % (3), in 2018 was dit in 4 % (3). In 2019 resulteerde dit in 3 arrestaties, die verder worden gezet in één voorleiding voor de onderzoeksrechter.

Het parket heeft de intentie om sneller voertuigen in beslag te nemen naar de toekomst toe en om probatie-opschorting te koppelen aan het volgen van een verplichte cursus.

15.9.3. Afleiding achter het stuur

Het percentage dossiers waarbij een afleiding wordt aangegeven als de oorzaak betreft 10 % in 2020. In 6 % is er een vermoeden van gsm gebruik achter het stuur. De resultaten van het gsm onderzoek maakte nog geen deel uit van het gerechtelijk dossier bij inzage. In twee gevallen (4%) was er sprake van een andere afleiding: één voetganger liep op de tramsporen, één bromfietser reed tegen een slagboom die de zeedijk afsloot voor het verkeer.

In 2019 was maakte afleiding nog 16 % uit van de dodelijke ongevallen waarvan 2 % vermoeden van gsm-gebruik en 14 % een andere vorm van afleiding.

2018 scoorde het hoogste met 22 % waarvan 4 % vermoeden van gsm-gebruik achter het stuur en 18 % een andere vorm van afleiding zoals, slaperigheid, onoplettendheid, spelletje spelen, gsm-gebruik passagier, ruzie, gps instellen en zoeken naar een document.

15.9.4.Ziekte en zelfmoord

In 2020 werd 4 % onwel en overleed in het verkeer (2). Dit is een daling met 10 % in vergelijking met 2019. In 2019 (14 %) en in 2018 (10 %) werden telkens 8 bestuurders onwel en overleden in het verkeer. Hiervan waren vooral bestuurders van personenauto's.

In 2020 kwam 6 %, met name twee autobestuurders en een motorfietser om het leven in het verkeer met een sterk vermoeden door zelfmoord (3). Respectievelijk behoorde telkens één persoon tot de leeftijdscategorie: 25-39 j, 50-59 j en 60-69 j. In 2019 kwam dit fenomeen niet voor of was er alvast onvoldoende bewijs of zekerheid. In één dossier was er een vermoeden maar onvoldoende duidelijkheid. In 2018 pleegde 10 % zelfmoord in het verkeer (7).

15.10 Afhandeling parket en rechtbank

15.10.1. Aanstelling verkeersdeskundige

In 2020 stelde het parket in 64 % van de dossiers een verkeersdeskundige aan. Dit is procentueel een stijging in vergelijking met 2019 (51 %) en 2018 (58 %).

Vaak wordt er geen deskundige aangesteld bij eenzijdige verkeersongevallen. In 2020 bleek dit fenomeen gedaald tot 22 % van de dossiers in vergelijking met 2019 (36 %) en 2018 (25%).

Dit betekent een stijging van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij minstens twee partijen betrokken zijn. In 2020 bleek 78 % van de dodelijke verkeersongevallen minstens twee partijen te tellen. Dit verklaart de procentuele stijging van het aanstellen van verkeersdeskundigen.

15.10.2. Aanstelling gerechtsgeneesheer

In 2020 en in 2018 werd in respectievelijk 10 % van de dossiers een gerechtsgeneesheer aangesteld. Dit kwam niet voor in 2019.

15.10.3. Onmiddellijke intrekking rijbewijs

Opvallend is de sterke daling in 2020 van het aantal onmiddellijke intrekkingen rijbewijzen. De coronamaatregelen zoals de sluiting van de herbergen, restaurants en sportkantines worden als mogelijke oorzaak gezien. Niettegenstaande bleken alle onmiddellijk ingetrokken rijbewijzen in 2020 en 2019 gekoppeld aan alcohol achter het stuur.

15.10.4. Arrestatie

In 2020 werd in 4 % de verdachten van hun vrijheid beroofd na het ongeval (2): 1 alcoholgebruik (2,1 g/l) en 1 drugs (cannabis en amfetamines). In 2019 was dit 10 % (6): 3 voor vluchtmisdrijf en 3 voor alcohol achter het stuur. In 2018 was dit 2,5 %.

15.10.5. Zonder gevolg

In 2020 klasseerde het parket 56 % zonder gevolg. De analyse 2020 werd in maart 2021 uitgevoerd, waar de analyses van 2018 en 2019 pas in september startten. Dit kan een invloed hebben omdat de beslissing het dossier te klasseren in 2020 mogelijk nog niet genomen was. Dit is lager dan in 2019 toen er 62 % werd geseponeerd. In 2018 was dit het hoogste namelijk 69 %.

15.10.6. Dagvaarding

In 2020 dagvaardde men 22 %. Dit percentage kan hoger liggen. Zie zelfde opmerking als hiervoor over de timing van de analyse en de mogelijk invloed op de cijfers hiervan. Dit ligt lager dan in 2019 toen er 27,5 % werd gedagvaard, maar ligt lager dan in 2018 toen slechts 15 % werd gedagvaard. Eenzijdige ongevallen en dodelijke verkeersongevallen waarbij de hoofdelijk verantwoordelijke om het leven komt, beïnvloeden sterk dit percentage.

15.10.7. Bemiddeling in strafzaken

In 6 % van de dossiers (3) werd in 2020 een bemiddeling in strafzaken voorgesteld. Dit kwam niet voor in 2019 en slechts één maal 2018. Dit verwijst mogelijk naar een gedeelde verantwoordelijkheid van veroorzaker en slachtoffer voor het dodelijk verkeersongeval.

15.10.8. Alcoholsloten

Volgens een rapport van Vias Institute zorgt het alcoholslot ervoor dat de kans op recidive met 75 % daalt. De studie toont aan dat het omkaderingsprogramma onontbeerlijk is.

16. Aanbevelingen

In de analyses van de dodelijke verkeersongevallen van 2018 en 2019 werden reeds een pak aanbevelingen geformuleerd. Deze blijven zo goed als overeind.

Eén van de belangrijkste aanbevelingen in 2018 is de oprichting van een “indepth crash investigation team” voor dodelijke verkeersongevallen.

Ook in Nederland analyseert de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van Rijkswaterstaat de dodelijke verkeersongevallen op Nederlandse rijkswegen. Op basis van de analyses doet de stichting aanbevelingen over maatregelen om ongevallen op deze wegen te voorkomen. De onderzoekers van SWOV adviseren om altijd te blijven leren van ongevallen en de komende jaren systematisch te blijven nagaan welke factoren een rol hebben gespeeld bij het ontstaan en de afloop van ongevallen. “Dit vereist een proactieve benadering en een open blik, waarbij niet de schuldvraag centraal staat maar een veilig verkeerssysteem voor huidige toekomstige gebruikers van rijkswegen.”⁶⁹

De oprichting van een “Indepth crash investigation team” blijft een absolute aanbeveling. De finaliteit van justitie is anders. In de gerechtelijke dossiers zoekt justitie een antwoord op de schuldvraag en inbreuken op wetten. Belangrijke informatie ontbreekt soms, bijvoorbeeld bij eenzijdige ongevallen, omdat begrijpelijk de afweging wordt gemaakt door de magistraat van dienst geenodeloze gerechtskosten te maken. Hierdoor ontbreekt cruciale informatie.

Er blijft een belangrijk “dark number” naar oorzaken bij analyses van verkeersongevallen. Zelfrapporteringsonderzoeken maken dit voor een stukje zichtbaar.

Ook de verlaging van de alcohollimieten uit 2018, blijft overeind. Dit kan niet los gezien worden van de multidisciplinaire aanpak zoals de installatie van alcoholsloten, een omkaderingsprogramma voor de behandeling van de verslaving, sensibilisering via doosjes medicatie (alcohol, drugs en rijden gaan niet samen). Systematisch epidemiologische studies over rijden onder invloed blijven eveneens overeind als aanbeveling. In West-Vlaanderen wordt jaarlijks een weekend zonder alcohol en drugs in het verkeer georganiseerd net om dit thema te belichten. Handhaving is het sluitstuk van een geïntegreerde en integrale aanpak van de problematiek van rijden onder invloed.

Sinds 2020 weten we dat lachgas, een nieuw roesmiddel, gebruikt wordt door sommige jongeren in combinatie met alcohol of andere drugs. Dit niet fenomeen is niet detecteerbaar met de huidige speekselanalyse. Ontwikkeling van een drugtest dat het gebruik van lachgas detecteert is daarom noodzakelijk.

Het gebruik van alcogates in een proefproject om afgesloten terreinen te betreden zoals in een haven of een afgesloten parking, het verlaten van een festivalzone, past perfect in dit plaatje.

⁶⁹ https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/38491/dodelijke-verkeersongevallen-door-combinatie-risicogedrag-en-weginrichting/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202021-20

Om de kwaliteit van de processen-verbaal te verbeteren, ook een aanbeveling uit 2018, werden sinds 2020 twee opleidingen georganiseerd door de West-Vlaamse politieschool (WPS). Door een verkeersdeskundige worden de studenten wegwijs gemaakt onder andere in nieuwe technologieën die helpen bij de bewijslast.

De gouverneur en de VZW Verkeersveilig West-Vlaanderen focust reeds jaren op de fietser in onze provincie onder andere met het project “Fiets in Harmonie” en veilig fietsen. Uit deze analyse blijkt dit meer dan ooit nodig. Daarom beveelt de gouverneur aan om

- rijvaardigheids cursussen aan te bieden bij de aankoop van e-bikes
- heropfrissings cursussen te organiseren over de wegcode voor fietsers vanaf 60 jaar
- de nieuwe trend van de elektrische voortbewegingstoestellen te monitoren en op te volgen
- het dragen van een fietshelm bij het rijden met een elektrische fiets aan te bevelen via fietsverenigingen
- risico gedrag zoals afleiding te duiden en respect voor mekaar op de weg te vragen via debatten, gesprekken met getuigen,...
- niet alleen in te zetten op technische fietscontroles in de lagere scholen maar ook in de secundaire scholen
- een zelftest te ontwikkelen voor de technische fietscontrole

Ook modder op de weg is een jaarlijks terugkerende campagne die na een evaluatie van 20 jaar nog steeds als waardevol wordt ervaren. Daarom pleit de gouverneur om

- het meldpunt Wegen van de Vlaamse overheid om de staat van de weg te melden om incidenten te voorkomen, te promoten
- het leader project “Samen op de weg in de Westhoek” uitrollen in gans de provincie
- in iedere gemeente een infocontactpunt “modder op de weg” te hebben
- een proactief toezicht door gemeente en politie op risico gevoelige plaatsen
- de uitbreiding van de doelgroep via de bouwunie en bouwfederatie voor grote werven van bouwpromotoren

Innovatie biedt heel wat mogelijkheden ook in het kader van verkeersveiligheid.

- Wetgeving aanpassen zodat alle vormen van onaanvaardbare afleiding en gsm achter het stuur detectie en bestraffing via camerasysteem
- Opvolging nieuwe infrastructurele maatregelen van proefprojecten tweerichtingsfietspaden met ledlichten
- Speed pedelecs : technologie fiets en infrastructuur – impact op maximum snelheid, beperken tot 30 km/u op sommige drukke plaatsen
- Opnemen van de ADAS-systemen⁷⁰ in de opleiding rijexamen, uitleg bij verkoop van voertuig met ADAS-systeem, kleine praktische opleiding
- Open (en gesloten) source data gebruiken in het belang van bestuurlijke en gerechtelijke overheden.

⁷⁰ ADAS: Advanced Driver Assistance Systems

17. Lijst begrippen

Dode: Elke persoon die overleed ten gevolge van een verkeersongeval.

Gewonde: Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt (met of zonder ziekenhuisopname), maar hierbij niet om het leven komt.

Veroorzaker: Elke persoon die hoofdelijk verantwoordelijk is voor het dodelijk verkeersongeval

Slachtoffer: Elke persoon die niet (of in mindere mate) verantwoordelijk is voor het dodelijk verkeersongeval

Tijdstip:

- Dag: periode van 6.00u tot 21.59u
- Nacht: periode van 22.00u tot 5.59u de volgende dag
- Week: periode van maandag 06.00u tot vrijdag 21.59u
- Weekend: periode van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u

Voetganger: Weggebruiker die te voet gaat, een (brom)fiets voortduwt of een rolstoelgebruiker is.

Bromfiets: Bromfiets type A of type B of met drie of vier wielen.

Motorfiets: Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

Lichte vrachtwagen: Een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.

Vrachtwagen: Een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo; of een trekker met of zonder oplegger.