

Grondige analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen 2018-2021

Inhoud

1. Algemene analyse.....	8
1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	8
1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen.....	9
2. Situatie van de weg	11
2.1. Wegtype	11
2.2. Bebouwde kom.....	12
2.3. Kruispunt	13
2.4. Snelheidsregime	15
2.5. Werking openbare verlichting.....	17
2.6. Rechte weg, bocht of rotonde.....	18
2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek	19
2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken.....	20
2.9. Brug, gracht en hindernis	21
2.10. Wegenwerken	22
2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad.....	22
3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen.....	25
3.1. Maand.....	25
3.2. Dag van de week	27
3.3. Moment van de dag	29
4. Profiel veroorzaker	30
4.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval.....	30
4.2. Man/vrouw.....	30
4.3. Leeftijd.....	31
4.4. Bewoner of bezoeker	33
4.5. Vertrouwd met de omgeving	33
4.6. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	34
4.7. Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker	35
5. Profiel slachtoffer	38
5.1. Man/vrouw.....	39
5.2. Leeftijd.....	39
5.3. Bewoner of bezoeker	40
5.4. Vertrouwd met de omgeving	40
5.5. Medische toestand.....	41
6. Betrokken vervoermiddel.....	42

6.1. Totaal aantal betrokken personen	42
6.2. Zwakke weggebruikers	42
6.2.1. Voetgangers.....	42
6.2.2. Fietsers	44
6.2.3. Bromfietser	45
6.2.4. Motorfietser	47
6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter	48
6.3. Personenauto	48
6.4. Lichte vrachtauto.....	49
6.5. Vrachtauto.....	50
6.6. Bus	51
6.7. Landbouwtractor	52
6.8. Tram, trein, kraan.....	52
6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen	53
7. Omstandigheden en oorzaken	54
7.1. Weersomstandigheden	54
7.2. Zichtbaarheid.....	55
7.3. Gladheid wegdek.....	56
7.4. Verkeersdrukke.....	56
7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid	58
7.6. Rijden onder invloed	59
7.6.1. Ademtest	59
7.6.2. Bloedproef.....	61
7.6.3. Speekseltest.....	62
7.6.4. Forensisch toxicologisch onderzoek.....	63
7.7. Vluchtmisdrijf	64
7.8. Veiligheidsgordel	65
7.9. Afleidingen.....	65
7.10. Verkeerde plaats op de weg.....	67
7.11. Geen voorrang verlenen.....	67
7.12. Uitwijken	68
7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	69
7.14. Dode hoek ongevallen.....	69
7.15. Gevaarlijk of fout parkeren	71
7.16. Roodlichtnegatie.....	71
7.17. Geen afstand houden	72

7.18. Valpartij	73
7.19. Ziekte of onwel worden.....	73
7.20. Vermoeden van zelfmoord.....	74
7.21. Bezit rijbewijs en ervaring weggebruiker	75
8. Afhandeling door parket en rechtbank	76
8.1. Aanstelling van verkeersdeskundige	76
8.2. Aanstelling van deskundige gerechtsgeneesheer	77
8.3. Vordering onderzoeksrechter of mini-onderzoek.....	77
8.4. Afhandeling door het parket	78
8.4.1. Intrekking rijbewijs	78
8.4.2. Arrestaties	79
8.4.3. Zonder gevolg	80
8.4.4. Dagvaarding voor de rechtbank	80
8.4.5. Bestuurlijke handhaving voorafgaand aan de gerechtelijke procedure	81
9. Nieuwe procedure opvolging structurele maatregelen, sinds september	82
9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval.....	83
9.2. Opvragen proces-verbaal en uitvoeren analyse binnen de week.....	83
9.3. Contact met de wegbeheerder	83
9.4. Nagaan of er structurele maatregelen (korte, middellange termijn) nodig zijn of eventueel een structurele debriefing best georganiseerd wordt.	84
9.5. Opvolging.....	85
10. Conclusies.....	86
10.1. De cijfers.....	86
10.2. De plaats.....	86
10.3. Het moment	87
10.4. Profiel van de veroorzaker	88
10.5. Profiel van het slachtoffer	88
10.6. Type weggebruiker	89
10.6.1. Voetganger	89
10.6.2. Fietser	90
10.6.3. Bromfietser.....	90
10.6.4. Motorfietser	91
10.6.5. Rolwagen of elektrische scooter	91
10.6.6. Personenauto	92
10.6.7. Lichte vrachtwagen	92
10.6.8. Vrachtwagen.....	92

10.6.9. Bus	92
10.6.10. Landbouwtractor	93
10.6.11. Tram, trein, kraan	93
10.6.12. Nieuwe voortbewegingstoestellen	93
10.7. Oorzaken en omstandigheden	93
10.7.1. Overdreven of onaangepaste snelheid (top 3)	93
10.7.2. Verkeerde plaats op de weg (top 3)	93
10.7.3. Geen voorrang verlenen (top 3)	94
10.7.4. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	94
10.7.5. Gladheid wegdek	94
10.7.6. Ziekte of onwel worden	94
10.7.7. Zichtbaarheid (weggebruiker en omgeving)	95
10.7.8. Veiligheidsgordel	95
10.7.9. Geen afstand houden	95
10.7.10. Dode hoek ongevallen	95
10.7.11. Valpartijen	96
10.7.12. Andere vormen van afleidingen	96
10.7.13. Uitwijken	96
10.7.14. Afleidingen (gsm)	96
10.7.15. Vermoeden van zelfmoord	97
10.7.16. Bezit rijbewijs en ervaring weggebruiker	97
10.7.17. Vluchtmisdrijf	97
10.7.18. Roodlichtnegatie	97
10.7.19. Gevaarlijk of fout parkeren	98
10.7.20. Weersomstandigheden	98
10.7.21. Verkeersdrukte	98
10.7.22. Rijden onder invloed	99
10.8. Afhandeling parket	100
10.8.1. Verkeersdeskundige	100
10.8.2. Wetsgeneesheer	100
10.8.3. Onderzoeksrechter	100
10.8.4. Intrekking rijbewijs	100
8.4.2. Arrestaties	101
8.4.3. Zonder gevolg	101
8.4.4. Dagvaarding voor de rechtbank	101

10.9. Nieuwe procedure, snelle analyse en opvolging en aftoetsing noodzaak structurele maatregelen	102
11. Aanbevelingen	103
11.1. Education.....	103
11.2. Engineering.....	103
11.3. Enforcement.....	103
11.4. Evaluation.....	103
11.5. Engagement.....	104
12. Lijst begrippen	105

Inleiding

In 2018 scoorde West-Vlaanderen opvallend slecht inzake de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit was de aanzet tot een jaarlijks grondige analyse. Verkeersveiligheid is een constant aandachtspunt doorheen mijn ganse carrière.

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.

Het klakkeloos overnemen van conclusies over verkeersongevallen in Vlaanderen blijkt niet altijd te kloppen in West-Vlaanderen, zie verder, met deze kanttekening uiteraard dat dit om een beperkte analyse van de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie gaat. Toch bewijst dit document net dat een analyse op West-Vlaams niveau noodzakelijk is.

U vindt hierna de grondige analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2021 in West-Vlaanderen, en de vergelijking met 2018, 2019 en 2020. Dit onderzoek is gebaseerd op de inzage van het dossier op het parket West-Vlaanderen. Het doel is om trends te detecteren en indien nodig maatregelen te laten nemen.

Vanaf september 2021 werd een nieuwe procedure ingevoerd, dit naar aanleiding de zware tol in het verkeer in die maand, om zo nog korter op de bal spelen en telkens na te gaan of er structurele maatregelen op korte termijn en op middellange termijn nodig zijn om verkeersongevallen op die locatie te vermijden in de toekomst. Hierbij wordt de wegbeheerder, gemeente en politie betrokken.

Ook de snelle analyse van de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie begin februari is nieuw en geeft snel de eerste inzichten. Het is mijn bedoeling om op deze manier zo snel mogelijk een gevaarlijke situatie aan te pakken om ongevallen te vermijden.

Samen maken we West-Vlaanderen verkeersveiliger.

Uw aandacht en inzet voor het menselijke leed krijgt al mijn respect.

Provinciegouverneur West-Vlaanderen

Carl Decaluwé

1. Algemene analyse

VIAS lanceerde recent een nieuw, interactief dashboard met een overzicht van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen in België tot 2020.

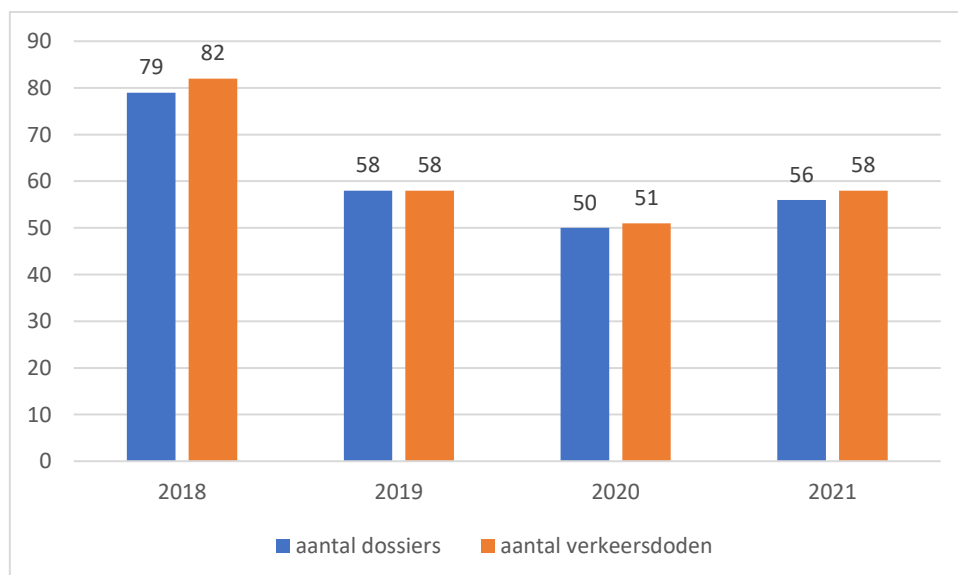
De gegevens zijn afkomstig uit de nationale databank over verkeersongevallen met verkeersslachtoffers. De databank zelf baseert zich op de processen-verbaal die ingevuld worden door de politiediensten wanneer een lichamelijk ongeval wordt vastgesteld.

Lokale besturen kunnen die dashboard gebruiken om per gemeente het aantal verkeersongevallen op te vragen voor een gegeven periode. Daarnaast is het ook mogelijk om te filteren op gewest, provincie, gemeente en vervoerswijze. Op deze manier kan je stad of gemeente de evolutie van de lokale verkeersveiligheid in kaart brengen. Het dashboard kan geraadpleegd worden op de toegewijde pagina op de VIAS-website.¹

Daarnaast wordt deze analyse jaarlijks overgemaakt aan de burgemeesters en korpschefs in West-Vlaanderen. Dit biedt de mogelijkheid nog korter op de bal te spelen.

1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden

Figuur 1 – Evolutie van het aantal dossiers dodelijke verkeersongevallen en aantal verkeersdoden, tussen 2018 en 2021, West-Vlaanderen



Het aantal gerechtelijke dossiers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen steeg in 2021 (56) met 6 dossiers in vergelijking met 2020 (50). **Dat is, het eerst in jaren opnieuw een stijging, met 12 % ten opzichte van het jaar ervoor.** 2020 was natuurlijk door de coronamaatregelen een bijzonder jaar. In 2021 waren er ook coronamaatregelen met een impact op verkeer, alcoholgebruik en dergelijke maar minder ingrijpend dan in 2020 waar een bepaalde periode enkel essentiële

¹ <https://www.vvsg.be/nieuws/vias-lanceert-dashboard-met-verkeersongevallen-per-gemeente>

verplaatsingen waren toegelaten en de grenzen zo goed als gesloten werden voor reizigers. Daarom is de vergelijking met de jaren 2018 en 2019 relevanter: 2019 is vergelijkbaar met 2021 daar waar 2018 opvallend hoog scoorde. Dit was ook de aanleiding voor de gouverneur om deze analyse op te starten.

Het aantal verkeersdoden in 2021 (58) ligt hoger dan in 2020 (51) en is gelijk met 2019 (58). Dit is een stijging met 14 % in vergelijking met 2020. Belangrijk te melden is dat 2019 geen coronamaatregelen kende, daar waar 2020 en 2021 coronamaatregelen kenden die een impact hadden op het verkeer in onze provincie zoals de lockdown light, het verbod op het organiseren van evenementen, de sluiting van de horeca, sportkantines, ... Opnieuw is het dus logischer te vergelijken met 2018 en 2019: 2019 is identiek terwijl ook hier 2018 opvallend hoog scoorde.

2020 haalde de laagste cijfers, logischerwijs door sommige coronamaatregelen. 2019 en 2021 zijn vergelijkbaar en liggen iets hoger dan 2020 en 2018 telde een opvallend hoog aantal dodelijk ongevallen en overlijdens.

1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen

Tabel 1 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dossiers van dodelijke verkeersongevallen per parketafdeling, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Brugge	42	28	24	25
Ieper	10	6	9	3
Kortrijk	20	19	16	23
Veurne	7	5	1	5
West-Vlaanderen	79	58	50	56

De parketafdeling Kortrijk is het enige waar de cijfers stijgen in 2021 ten opzichte van de vorige jaren en zelfs hoger liggen dan in 2018, wat als het dodelijkste sinds de studie wordt gezien.

De parketafdeling Veurne blijft bijna stabiel, met uitzondering van 2020 die uitzonderlijk laag lag en volgt dezelfde trend als de algemene cijfers.

In de parketafdeling Ieper zie je het omgekeerde fenomeen: een hoger cijfer in 2020 in vergelijking met 2019 en 2021. Dit is bizar, gezien de coronamaatregelen in 2020 in het algemeen een positief effect hadden op de cijfers van de verkeersdoden in onze provincie. De cijfers 2020 komen zelfs in de buurt van 2018.

In de parketafdelingen Brugge zie je in 2018 een opvallend hoog cijfer, gevolgd door een daling merkbaar in de algemene cijfers.

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
PZ Arro Ieper	10	6	7	3
PZ Blankenberge/Zuilenkerke	2	0	1	1

PZ Bredene – De Haan	1	2	0	2
PZ Brugge	4	6	1	6
PZ Damme-Knokke Heist	7	4	4	1
PZ Gavers	2	1	1	2
PZ Grensleie	3	1	1	1
PZ Het Houtsche	7	0	3	0
PZ Kouter	6	3	3	3
PZ Middelkerke	1	3	1	5
PZ Midow	4	2	4	2
PZ Mira	1	7	2	4
PZ Oostende	1	1	5	1
PZ Polder	5	3	2	1
PZ Regio Tielt	5	3	2	2
PZ RIHO	3	3	4	4
PZ Spoorkin	0	1	1	2
PZ Vlas	3	2	2	3
PZ Westkust	1	1	0	2
Spoorwegpolitie	1	1	0	1
Wegpolitie	12	8	4	10
Scheepvaartpolitie	0	0	2	0

De **wegpolitie** stelde het meest dodelijke verkeersongevallen vast in 2021 (10). De top 3 wordt vervolledigd door de **pz Brugge (6)** en **pz Middelkerke (5)**.

Het cijferdal² in de algemene cijfers tussen 2019, 2020 en 2021 is zichtbaar bij de politiezones Bredene-De Haan, Brugge, Middelkerke, Mira, Westkust, spoorwegpolitie en wegpolitie.

Een cijferberg³ is zichtbaar bij de politiezones Arro Ieper, Het Houtsche, Midow, Oostende, scheepvaartpolitie.

2018 bleek een uitzonderlijk dodelijk jaar voor de verkeersongevallen in onze provincie: de politiezones Arro Ieper, Blankenberge/Zuienkerke, Damme/Knokke-Heist, Grensleie, Het Houtsche, Kouter, Midow, Polder, Regio Tielt en de wegpolitie haalden de hoogste cijfers in 2018 sinds de analyse (12).

Kanttekening: we houden rekening met de relativiteit van de gelukkig soms lage absolute cijfers.

² Met cijferdal wordt bedoeld: 2019 en 2021 liggen hoger dan 2020.

³ Met cijferberg wordt bedoeld: 2020 ligt hoger dan 2019 en 2021.

2. Situatie van de weg

2.1. Wegtype

Onder wegtype maken we een onderscheid tussen een autosnelweg, gewestweg en gemeenteweg. Met “andere wegen” worden trein-, trambeddingen, parkings bedoeld.

Gewestwegen die overgedragen werden aan de gemeenten worden onder gemeentewegen ondergebracht. Dit fenomeen startte reeds in de jaren 80 waarbij gewestwegen met een uitgesproken lokaal belang en karakter of met een geografische logica, in onderling akkoord tussen Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeente, werden overgedragen aan de gemeenten.

We houden geen rekening met de nieuwe categorisering van het Departement Omgeving en Openbare werken die binnenkort start met de indeling volgens internationale autosnelwegen, autosnelwegen, Vlaamse autosnelwegen, regionale wegen, interlokale wegen en lokale wegen.

Tabel 3 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Autosnelweg ⁴	11	9	4	10
Gewestweg ⁵	42	22	21	28
Gemeenteweg ⁶	24	24	24	17
Andere ⁷	2	3	1	1

In 2021 gebeurden het meeste dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen (28), gevolgd door gemeentewegen (17) en autosnelwegen (10). De volgorde in wegtype is vergelijkbaar met 2018 met de kanttekening dat er het meeste dodelijke verkeersongevallen gebeurden op gewestwegen in 2018 (42).

In 2020 was de volgorde anders met het meeste dodelijke verkeersongevallen op gemeentewegen (24), gevolgd door gewestwegen (21) en autosnelwegen (4). In 2020 hadden sommige coronamaatregelen zoals ‘essentiële verplaatsingen, thuiswerk, verbod op reizen naar het buitenland’ duidelijk een positief effect hadden op de cijfers op autosnelwegen wat ook logisch is gezien er gewoon minder verkeer op de baan was. De volgorde in wegtype is vergelijkbaar met 2019.

Bij gewestwegen zien we in 2018 een opvallend hoog cijfer (42), bijna het dubbele ten opzichte van de volgende jaren. In 2021 zien we opnieuw een stijging (28) ten opzichte van 2019 (22) en 2020 (21) die bijna gelijk zijn.

⁴ Autosnelwegen zijn doorgaande snelwegen, met meerdere, gescheiden rijstroken, zonder gelijkvloerse kruisingen, en waarop geen particuliere wegen zijn aangesloten.

⁵ Gewestwegen zijn belangrijke verbindingswegen op landelijk en regionaal niveau, die geen autosnelweg zijn. Ze worden beheerd door de gewesten.

⁶ Gemeentewegen zijn in beheer van een gemeente.

⁷ Het dodelijk verkeersongeval gebeurde buiten de autosnel-, gewest- en gemeentewegen, zoals op een treinoverweg

Daar waar de gemeentewegen in absolute cijfers gelijk bleken in 2018, 2019 en 2020, zien we een daling in 2021.

In 2021 viel één dode op een treinoversteek. Dit komt overeen met 2020 toen een voetganger overleed op een trambedding. In 2019 vielen het meeste dodelijke slachtoffers namelijk op een tram-, treinoversteek en op een parking. Ook in 2018 kwamen twee personen om op een andere plaats dan een autosnelweg, gewestweg of gemeenteweg.

2.2. Bebouwde kom

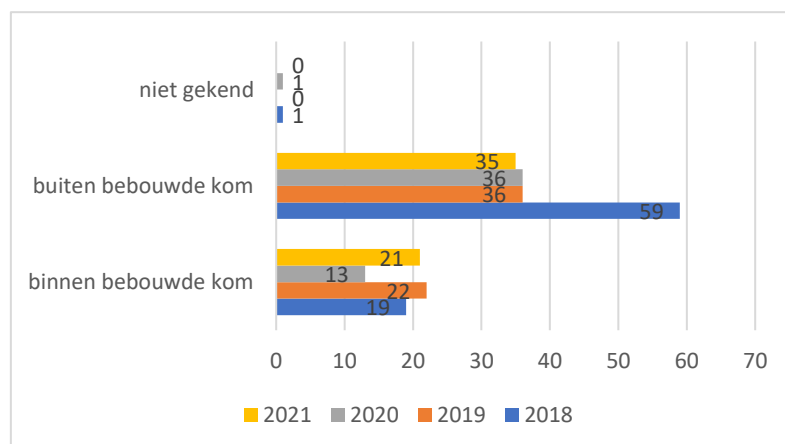
De bebouwde kom is het gebied dat door aaneengesloten bebouwing overwegend een woon- en verblijffunctie heeft en waarin veel mensen per oppervlakte-eenheid daadwerkelijk wonen of verblijven. Dit zijn voornamelijk de stads-, dorps- en wijkkernen.

Binnen een bebouwde kom is er veel meer beweging en diversiteit van de soort weggebruikers met onder andere meer voetgangers en fietsers, waardoor het logisch is dat de snelheidsbeperkingen daar lager liggen dan in de verbindingsgebieden tussen de bebouwde kommen.

Hoe hoger de snelheid, hoe ernstiger de gevolgen van een verkeersongeval. Het doen dalen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom heeft logischerwijze een positieve impact op de ernst van de verkeersongevallen en dus ook op de cijfers van deze studie. Dit is slechts één punt. Een volledige aanpak zoals het STOEP principe in de Vilvoordse wijkwerven geniet de voorkeur: een autoluwe zone, veilig oversteken, kruispunten insnoeren, fietsers in voorrang, doorsteken maken, eenrichtingslussen, ontharding.⁸

Ook de aanpak van sluipverkeer en snelheid via slimme camera technologie is een good practice, uitgewerkt bij het project “slimme mobiliteit als hoeksteen van een levendige dorpskern “ door Vlaio city of things.⁹

Figuur 2 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen binnen of buiten bebouwde kom, West-Vlaanderen



⁸ Vlaams congres verkeersveiligheid, 15 maart 2022, Vilvoordse wijkwerven

⁹ Vlaams congres verkeersveiligheid, 15 maart 2022, Slimme mobiliteit als hoeksteen van een levendige dorpskern

Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom: het cijfer blijft behoorlijk stabiel (35, 36, 36), met een uitschieter weliswaar in 2018 (59).

Dit is logisch gezien er vaak een rechtstreekse relatie is tussen de ernst van een verkeersongeval en het snelheidsregime, dat hoger ligt buiten een bebouwde kom gezien de focus daar op doorstroming van verkeer ligt eerder dan de bescherming van de verschillende weggebruikers, hun bewegingen en risico op conflicten door een lager snelheidsregime te voorzien. 75 % (59) gebeurde in 2018 buiten de bebouwde kom. Hiervan was 27 % (16) gelinkt aan overdreven of onaangepaste snelheid.

Ook de dodelijke verkeersongevallen binnen de bebouwde kom blijven behoorlijk stabiel (21,22,19), met uitzondering van 2019 (13) waar er duidelijk minder dodelijke ongevallen gebeurden.

2.3. Kruispunt

West-Vlaanderen telde in 2021 32 zogenaamde zwarte knelpunten. Dat zijn kruispunten of oversteken waar meer ongevallen met gewonden of zelfs dodelijke verkeersslachtoffers vallen. Uit cijfers van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) blijkt dat het aantal zwarte punten in West-Vlaanderen met ruim een kwart is gedaald ten opzichte van vorig jaar. Voor heel Vlaanderen is de balans minder positief: in totaal steeg het aantal knelpunten van 287 naar 302.

Het aantal zwarte verkeerspunten is in Vlaanderen opnieuw gestegen, zo blijkt uit de nieuwste cijfers van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD). Sinds 2018 wordt een lijst met zwarte punten jaarlijks aangepast op basis van ongevallencijfers. Voor 2021 telt die lijst in heel Vlaanderen 302 punten, in 2020 waren dat er 287, waarvan er aan 133 aanpassingen werden doorgevoerd. Maar er kwamen er dus ook 101 nieuwe bij, waardoor de lijst lang blijft.

Een zwart punt wordt zo genoemd als er een verband gelegd kan worden tussen het ongeval en de infrastructuur. Daarvoor wordt naar de statistieken over een periode van drie jaar gekeken. Als een score van 15 wordt gehaald, is het officieel een 'zwart punt'. Een dodelijk slachtoffer krijgt vijf punten, een zwaargewonde drie punten en een lichtgewonde één punt. Sinds de lijst van 2019 wegen ongevallen van voetgangers, fietsers en bromfietzers bovendien zwaarder door.

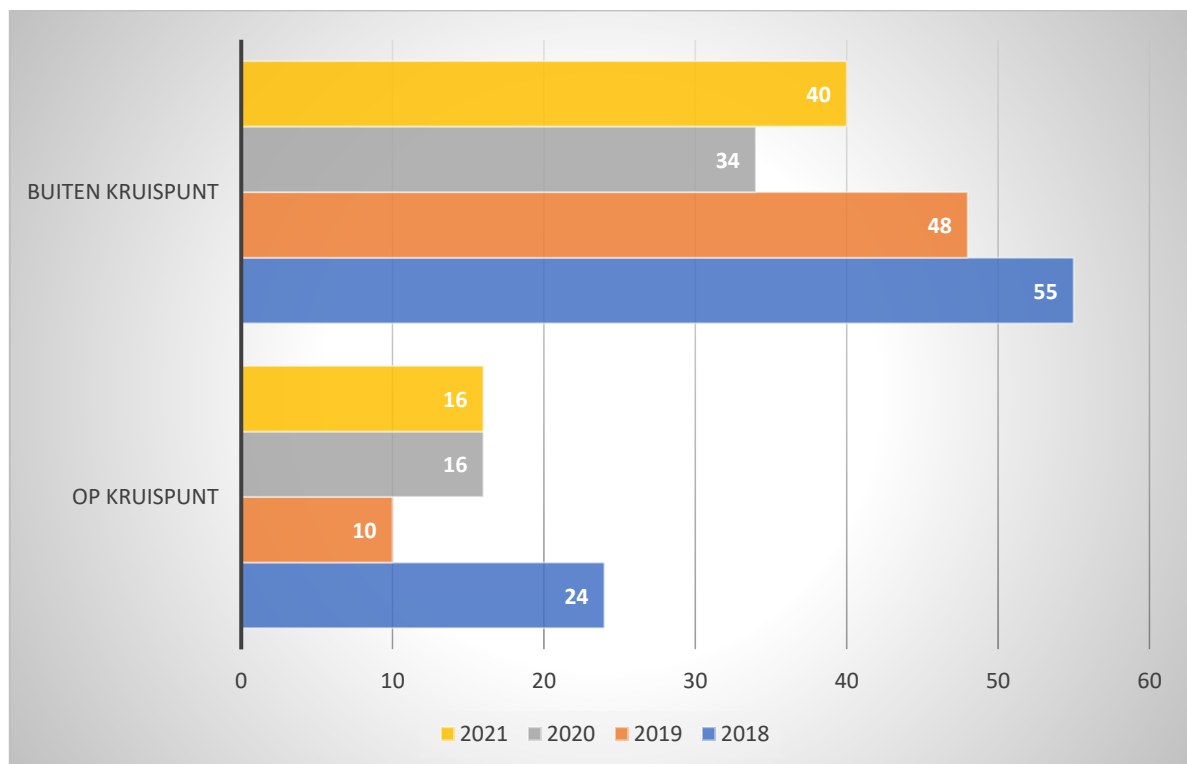
In West-Vlaanderen zijn er dit jaar 32 zwarte punten die dringend moeten worden aangepakt. Vorig jaar waren dat er 44. Dat betekent dat de West-Vlaamse lijst aan knelpunten, tegen de Vlaamse trend in, met een kwart daalt. In 2020 werden 26 van die 44 gevaarlijke kruispunten in onze provincie aangepakt. In vergelijking met vorig jaar zijn er wel 14 nieuwe knelpunten bijgekomen.

Eerder dit jaar lanceerde minister Peeters met MIA – Mobiliteit Innovatief Aanpakken – een nieuw bestuursplan om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen. Het sneller wegwerken van de lijst met zwarte punten is daarin een van de prioriteiten. “We moeten komaf maken met een overvloed aan regels als die de verkeersveiligheid in de weg staan”, klinkt het. “We moeten erin slagen infrastructuurwerken die dringend zijn, sneller uit te voeren.”

Daarnaast zet de minister met MIA ook in op proactief handelen, onder meer door het monitoren van verkeerssituaties met gesofisticeerde camera's en zelfs drones. “Zo kunnen we vooraleer er zich ongevallen met gewonden voordoen, gevaarlijke punten al detecteren”, zegt ze. Vorige week werden de eerste projecten in Zonnebeke en Meulebeke in het kader van MIA opgestart. Als de resultaten van de proefprojecten positief zijn, wordt het systeem verder uitgerold in Vlaanderen.

Daarnaast moeten ook heel wat andere maatregelen uit het recent gelanceerde verkeersveiligheidsplan leiden naar een daling van het aantal verkeersongevallen. Het maximaal conflictvrij maken van kruispunten, veilige schoolroutes en -omgevingen, kwalitatieve, comfortabele fietsinfrastructuur en veilige voetgangersoversteekplaatsen zijn daarbij de sleutel. “De actieve weggebruiker staat centraal in het nieuwe verkeersveiligheidsplan omdat de cijfers bij deze doelgroep niet goed evolueren”, besluit minister Peeters. “Ongevallen met fietsers en voetgangers wegen terecht ook veel zwaarder door bij het opmaken van de lijst met gevaarlijke punten. Daarom is vandaag handelen meer dan broodnodig. Minder ongevallen betekent immers minder slachtoffers, minder verdriet en finaal ook minder gevaarlijke punten.”¹⁰

Figuur 3 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen

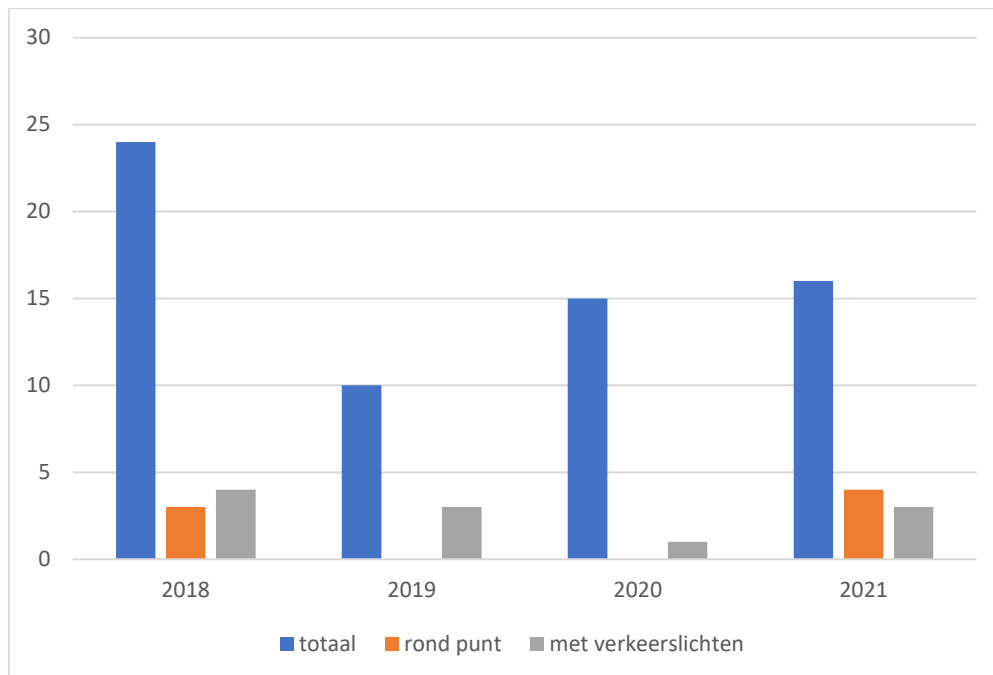


Uit de analyse 2018-2021 blijkt duidelijk dat de kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is buiten een kruispunt.

Daar waar er in 2018 (70 %) en 2021 (71 %) ongeveer drie vierden van het aantal dodelijke verkeersongevallen gebeuren buiten een kruispunt, lag dit cijfer opvallend hoger in 2019: 83 % van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde in 2019 buiten een kruispunt. 2020 scoorde dan weer lager ten opzichte van het gemiddelde met 66 %.

¹⁰ <https://kw.be/nieuws/verkeer-en-mobiliteit/aantal-zwarte-punten-in-west-vlaanderen-daalt-wel-kwart-minder-gevaarlijke-kruispunten-dan-vorig-jaar/>

Figuur 4 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in vergelijking met een rond punt en kruispunt met verkeerslichten, in West-Vlaanderen



Hieruit blijkt duidelijk dat de verhouding van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in vergelijking met een rond punt of waar verkeerslichten werken, minimaal is.

De stelling dat infrastructurele maatregelen zoals een rond punt en verkeerslichten de weggebruikers beter beschermen dan X en T kruispunten zonder enige vorm van verkeersregeling of structurele begeleiding, wordt hierbij bevestigd.

2.4. Snelheidsregime

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) ¹¹

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.

Vooraf 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

¹¹ [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)

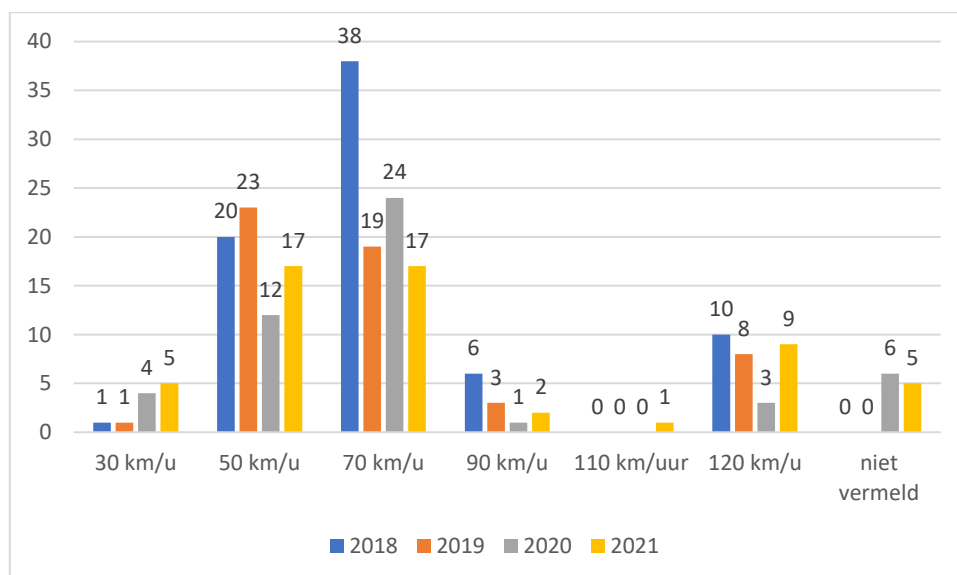
conclusies werden ook hernomen door Kloeden et al. (2002; 2001) die eveneens een verhoging van het ongevalsrisico vaststelden bij automobilisten die sneller dan het gemiddelde rijden en dit vooral in een stedelijke omgeving.

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.

Op het verkeersveiligheidscongres van VSV op 15 maart 2022 lichtte de stad Leuven de aanpak van de zone 30 toe binnen de bebouwde kom. Tevens werd de missie van de “coalitie van 30” toegelicht:

Samen aan een veilige en leefbare bebouwde kom werken, aan een groeiend bewustzijn van het belang van zone 30, het delen van lessons learned, zoeken naar nieuwe mogelijkheden en organiseren van ontmoetingen tussen geïnteresseerden in het thema.¹²

Figuur 5 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het geldend snelheidsregime op locaties dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



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

2020 valt op door de sterke daling op de autosnelwegen. Dit is onlosmakelijk verbonden aan de corona maatregelen en de verplaatsingsbeperkingen.

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

In 2021 zijn in absolute cijfers evenveel dodelijke ongevallen in zones 70 km/uur als 50 km/uur (17). De stijging van de dodelijke ongevallen in de zone 30 km/uur valt op in 2021.

De 5 dodelijke verkeersongevallen in 2021 vragen een extra analyse.

4 gebeurden binnen de bebouwde kom, 1 buiten de bebouwde kom ter hoogte van een treinbedding. Er is geen duidelijk patroon te vinden in de oorzaken van de ongevallen. Vaak zijn meerdere oorzaken te linken aan één ongeval: zowel een val, geen voorrang verlenen, verkeerde

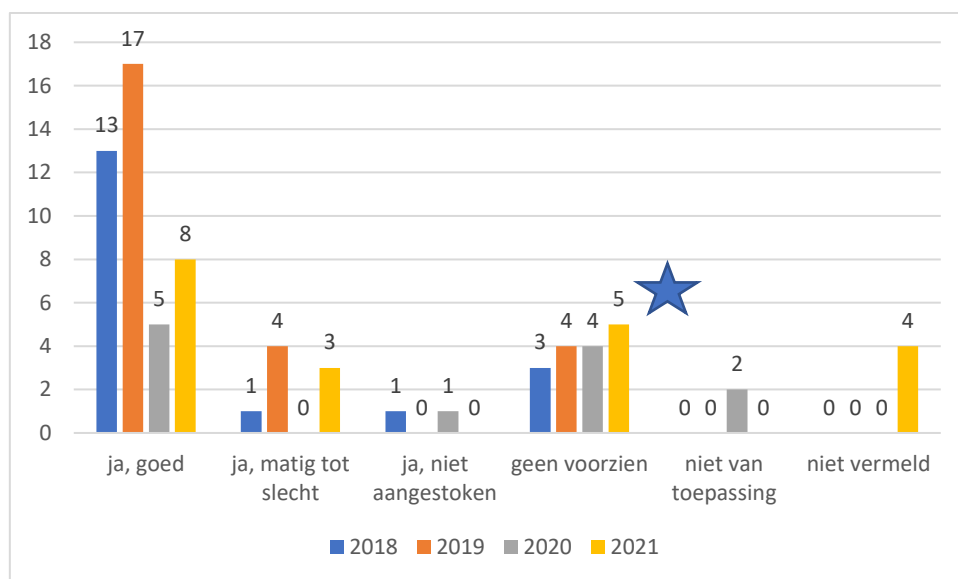
¹² Vlaams congres verkeersveiligheid, 15 maart 2022, de Coalitie van 30

plaats op de weg, roodlichtnegatie, alcohol, achteruit rijden, vluchtmisdrijf kwamen voor als oorzaken en omstandigheden en dus niet snelheidsgerelateerd. In twee dossiers bleek één van de weggebruikers betrokken bij het ongeval zich niet aan de snelheidslimiet te houden.

We pleiten dan ook daar waar de snelheid daalt van 50 naar 30 km/uur noodzakelijkerwijs te koppelen aan handhaving. Gewoontegedrag bij weggebruikers moet doorbroken worden, zoniet verandert er niets aan het gedrag.

2.5. Werking openbare verlichting

Figuur 6 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, 2018 tot 2021, West-Vlaanderen



In 2021 gebeurde het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen overdag (36). Dit is 64 %.

Deze trend werd ook de voorbije jaren vastgesteld. Ik verwijs hiervoor verder naar punt 3.3 “moment van de dag”.

In 4 dossiers was dit niet vermeld in het proces-verbaal.

In 8 gevallen gebeurde op een weg met een goed werkende openbare verlichting.

- In 5 gevallen was er geen openbare verlichting voorzien
- In 3 dossiers gebeurde het ongeval op een plaats met een matige of slechte openbare verlichting.

De gestage stijging van dodelijke verkeersongevallen op plaatsen waar geen openbare verlichting is voorzien, valt op. Van de 5 dossiers in 2021 bleken allen buiten de bebouwde kom, waarvan 3 op een autosnelweg en 2 op een gewestweg. Vaak is er een combinatie van factoren die leiden tot het dodelijk verkeersongeval zoals overdreven snelheid, alcoholgebruik, geen voorrang verlenen, aquaplanning, afleiding door ruzie. Slechts in 1 dossier kon mogelijks het ongeval vermeden worden en was de afwezigheid van openbare verlichting op de snelweg een cruciaal element in het dossier.

De lichtvisie van het Agentschap Wegen en Verkeer is duidelijk:

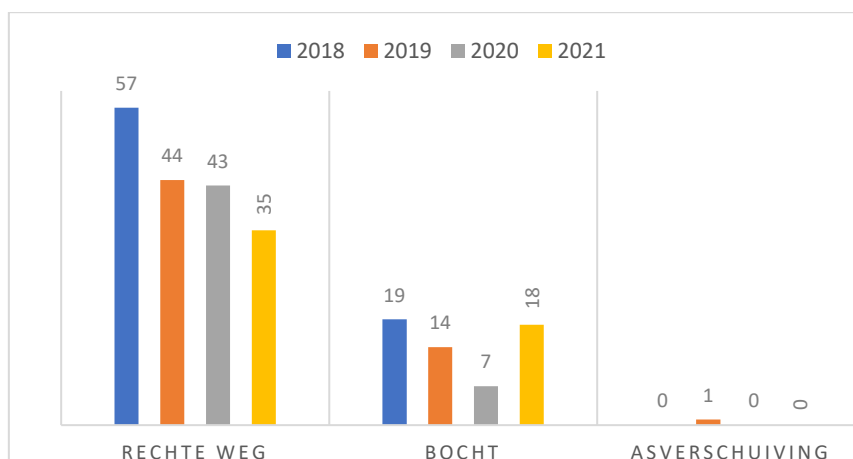
- Er is minder verlichting op de autosnelwegen in Vlaanderen. Concreet gaat het licht uit als het kan, en blijft het 's nachts aan als het moet voor de verkeersveiligheid.¹³
- Beslissen om al dan niet te verlichten op gewestwegen is niet zo eenvoudig. Er moet immers niet alleen rekening worden gehouden met verkeersveiligheid maar ook met sociale veiligheid. Daarnaast begeven zich, in tegenstelling tot autosnelwegen, ook fietsers en voetgangers op gewestwegen.

Om met al deze factoren rekening te houden werden verschillende beslissingsbomen opgesteld, die de verantwoordelijke van een project stap voor stap begeleiden in het beslissen over wegverlichting. Om bewuster om te gaan met verlichting is het uitgangspunt van de nieuwe lichtvisie om bij nieuwe projecten of bij grondige renovaties geen verlichtingsinstallatie meer te plaatsen, tenzij er goede redenen zijn om te verlichten. Op plaatsen waar er in de toekomst niet meer wordt verlicht, worden er wel steeds flankerende maatregelen voorzien.

Deze principes zullen ervoor zorgen dat er bij nieuwe of renovatieprojecten bewuster wordt omgegaan met verlichting. Het belangrijkste doel van deze lichtvisie is dan ook energiezuiniger te verlichten en lichthinder te minimaliseren. De verlichting zal ook beter worden afgestemd op de weggebruiker die voorbijkomt en de omgeving waarin het lichtpunt zich bevindt.¹⁴

2.6. Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 7– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht of asverschuiving, West-Vlaanderen



Het aantal dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg, blijft in de vier bestudeerde jaren het hoogst: 2021 (35), 2020 (43), 2019 (44), 2018 (57).

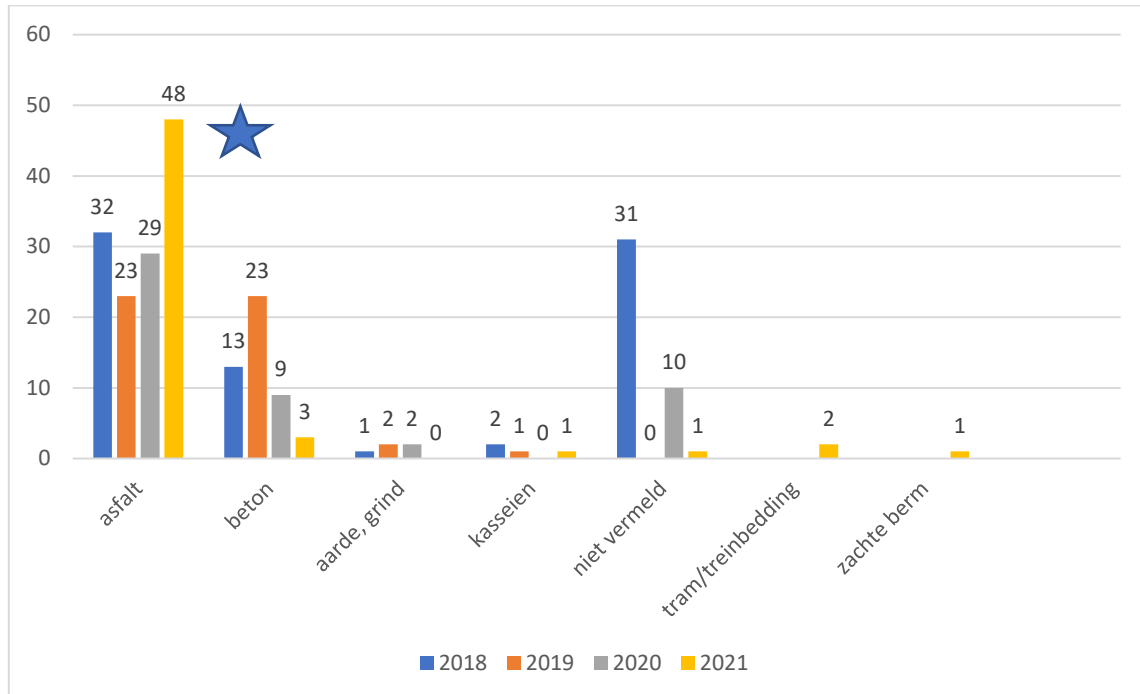
Het aantal dodelijke verkeersongevallen in een bocht neemt toe in 2021 (18), in vergelijking met 14 in 2019 en 7 in 2020, maar zit nog net niet aan het aantal van 2018 (19). De link met het hoofdstuk snelheid is nooit veraf. Een dodelijk ongeval ter hoogte van een asverschuiving enkel in 2019 voor.

¹³ <https://wegenenverkeer.be/wegen/openbare-verlichting/lichtvisie-snelwegen>

¹⁴ <https://wegenenverkeer.be/wegen/openbare-verlichting/lichtvisie-gewestwegen>

2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek

Figuur 8– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens type wegbedekking, West-Vlaanderen



De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren op wegen bedekt met asfalt. Deze vaststelling geldt voor de vier bestudeerde jaren.

In 2021 was dit goed voor 48 dossiers, een opvallende stijging in vergelijking met de voorbije jaren.

Hiervan bleek meer dan de helft, 54 % (26) op een gewestweg, 25 % (12) op een autosnelweg en 21 % op een gemeenteweg. Van deze 48 dossiers bleek 15 % (7) op een weg zonder wegmarkeringen.

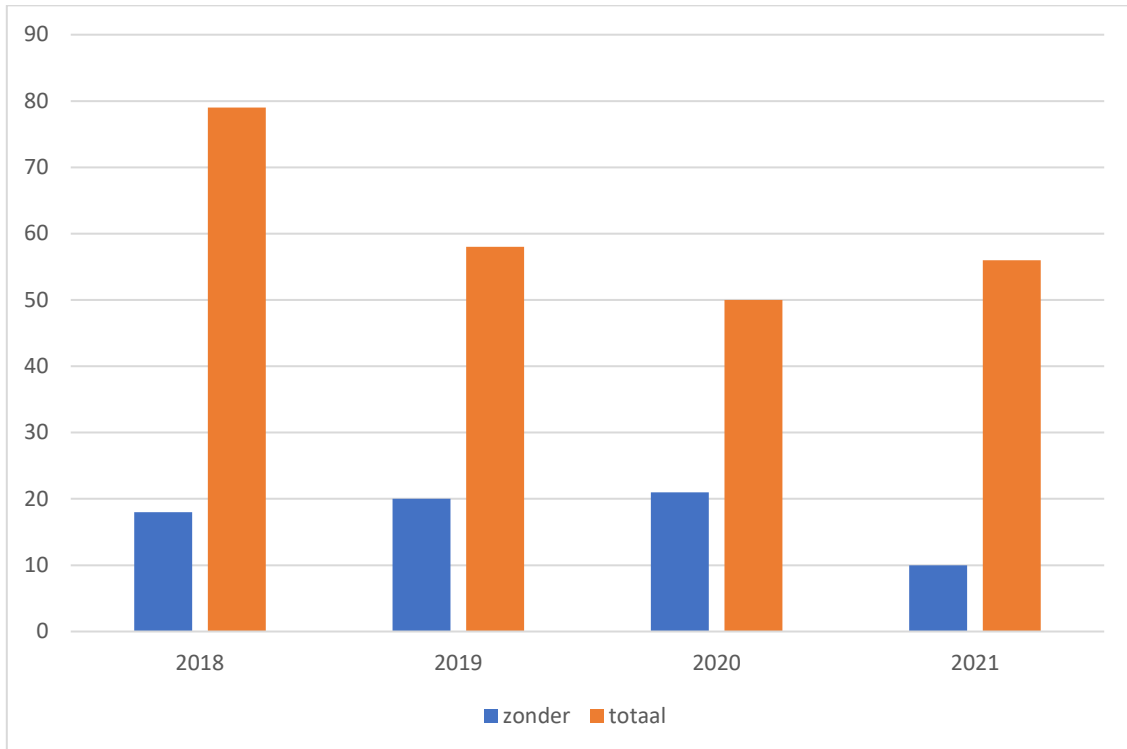
Van de 26 op gewestwegen kon 50 % (13) gelinkt worden aan overdreven snelheid.

Uit het onderzoek naar de oorzaken en omstandigheden bleek één dossier in 2021 gelinkt aan de wegbedekking en de staat van de weg: een bromfietser reed op een schuine helling in een grasberm op zoek naar afval, kwam ten val, belandde in het water en verdronk.

In 2021 hadden slechts 3 plaats op een weg met beton, 2 hadden plaats op een tram-of treinbedding en 1 op een weg bestaande uit kasseien net als 1 op een zachte en glooiende berm.

2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

Figuur 9 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen op de rijbaan, West-Vlaanderen

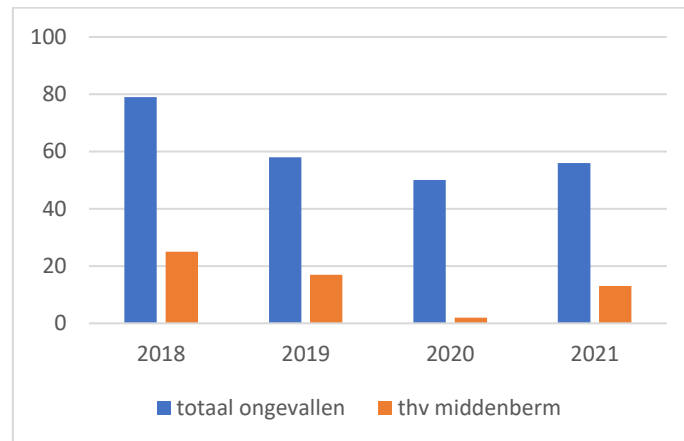


In 2021 hadden de meeste dodelijke verkeersongevallen, namelijk 46, plaats op een weg met rijstroken en wegmarkeringen. Deze trend wordt bevestigd in de voorbije jaren: in 2020 was dit goed voor 29 van de dodelijke verkeersongevallen. In 2019 waren dit 38 en in 2018 waren dit er 61.

10 van 56 de dodelijke verkeersongevallen in 2021 gebeuren op plaatsen waar geen wegmarkeringen zijn aangebracht. In 2020 gebeurden 21 van de 50 dodelijke ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen. In 2019 was dit 20 en in 2018, 18.

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 en kent zijn voordelen maar is geen garantie dat er geen verkeersongevallen gebeuren omdat het gedrag van de weggebruiker een belangrijke rol speelt, naast de infrastructuur.

Figuur 10 – Aandeel dodelijke verkeersongevallen, weg met of zonder middenberm in 2021, West-Vlaanderen



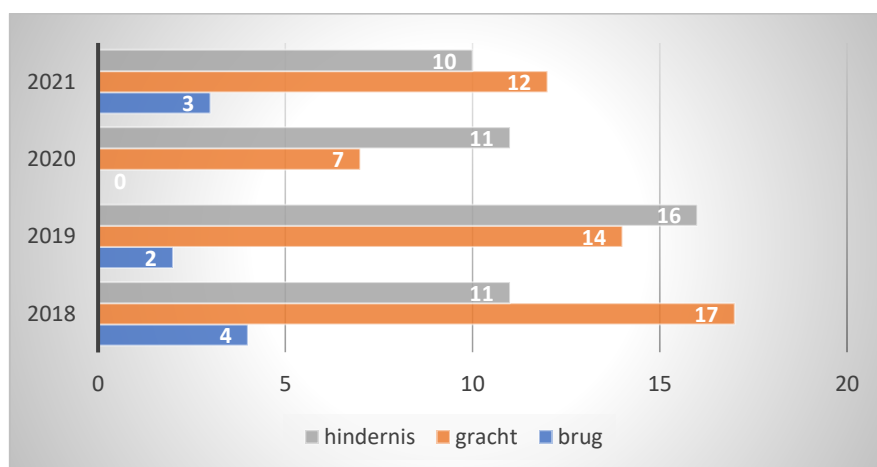
De meeste dodelijke verkeersongevallen hebben plaats waar geen middenberm is voorzien. In 2021 gebeurden 13 ongevallen op 56 op plaatsen zonder middenberm.

In 2020 was dit opvallend laag met 2 dossiers op 50. Dit kan verklaard worden door minder dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen ten gevolge van de corona maatregelen. Sinds 2018 daalt het aantal dodelijk verkeersongevallen ter hoogte van een middenberm gestaag. Ook plaatsen waar ongevallen tussen voetgangers en trams of treinen gebeuren, kennen vaak een middenberm op die locatie.

De weginfrastructuur en wegmarkeringen worden steeds diverser. Zo zijn er steeds vaker vluchtheuvels, asverschuivingen, drijvingsvakken, invoegstroken. Dit dient om de weggebruiker zo goed mogelijk te begeleiden in het verkeer. U vindt dit terug in de 11 % andere vormen. Ook de tram en treinbedding werden hierin opgenomen.

2.9. Brug, gracht en hindernis

Figuur 11 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



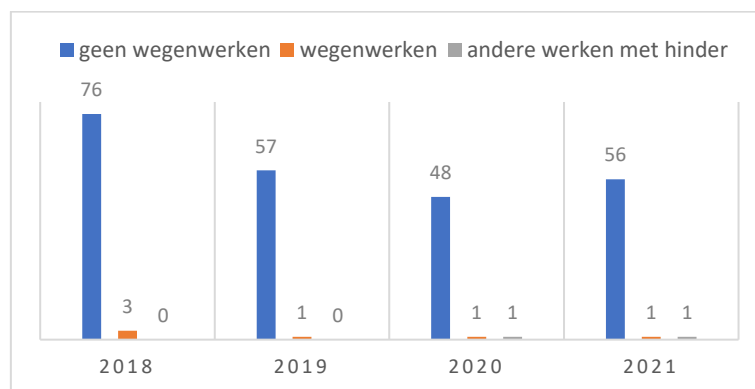
In 2021 waren 3 van de dodelijke verkeersongevallen gelinkt aan een brug of viaduct, in vergelijking met 0 in 2020, 2 in 2019 en 4 in 2018. Dit ligt dus tussen de cijfers van de voorbije jaren.

In 2021 bleken 12 dossiers gelinkt aan een gracht. In 2020 was dit veel minder met 7 dossiers (opnieuw kan er een link gelegd worden naar autosnelwegen en de corona maatregelen) maar in 2019 en 2018 lagen de cijfers hoger met respectievelijk 14 en 17 dossiers.

In 2021 waren 10 dossiers gelinkt aan een hindernis zoals een boom, een verhoogde verkeersgeleider, een elektriciteitspaal. Dit ligt in de lijn van de andere jaren met 11 in zowel 2020 als 2018. In 2019 lag dit het hoogste met 16 dossiers.

2.10. Wegenwerken

Figuur 12 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen



In 2021 gebeurde 54 van de dodelijke verkeersongevallen op een plaats **zonder wegenwerken**. In 2021 gebeurde respectievelijk 1 dodelijk verkeersongeval op de E403 ter hoogte van de werken in Ardooie en 1 op de A14/E17 bij grenscontroles ten gevolge van corona maatregelen.

Dit ligt in de lijn met de voorbije jaren.

In 2020 gebeurde 1 dodelijk verkeersongeval op een autosnelweg bij wegenwerken aangeduid door signalisatie en botsabsorbeerders. 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.

In 2018 overleden het meeste mensen bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen ter hoogte van een plaats met werken.

2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad

25 jaar geleden werd de regel ingevoerd dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan voetgangers die zich op een oversteekplaats bevinden of op het punt staan zich erop te begeven. Uit een nieuwe

enquête van Vias institute blijkt dat 7 op de 10 Belgen vindt dat deze regel de verkeersveiligheid verbetert. De verkeersregel is redelijk goed gekend: 8 op de bestuurders (84%) weten dat je voorrang moet geven op voetgangers die zich op de oversteekplaats bevinden of op het punt staan zich erop te begeven.

96% van de bestuurders stopt meestal of altijd.

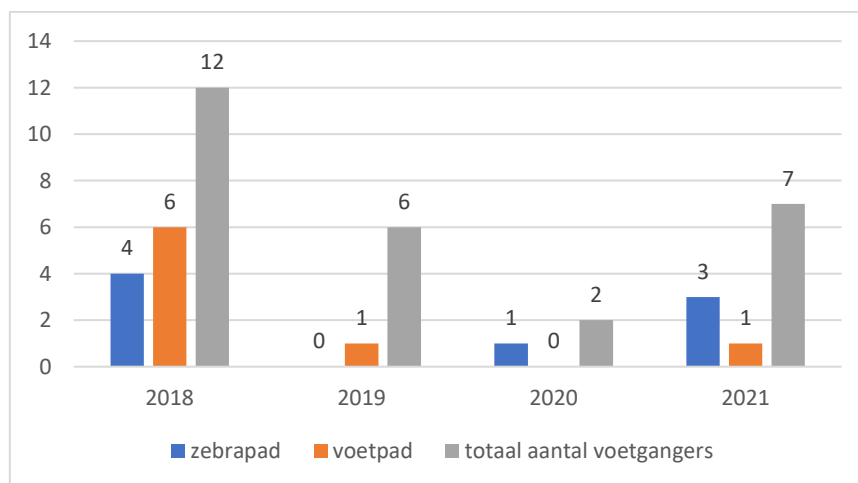
2 op de 3 bestuurders geeft aan dat ze een klein teken geven aan de voetgangers wanneer ze voorrang geven. Dat zorgt ervoor dat de voetgangers zeker weten dat ze gezien zijn. Dat blijft belangrijk, want het percentage ongevallen aan een oversteekplaats is vorig jaar gestegen.

Positief resultaat uit de enquête: de signalen van hoffelijkheid komen vaak voor, zowel langs de kant van de voetgangers als van de kant van de automobilisten. Zo bedankt de overgrote meerderheid van de voetgangers de automobilisten als die voorrang verlenen: meer dan 3 op de 4 voetgangers (77%) steekt zijn hand of duim op, 1 op de 3 voetgangers (37%) knikt met zijn hoofd. Zo'n geste is niet verplicht, maar draagt wel bij tot een betere relatie tussen de verschillende weggebruikers in het verkeer. Het zorgt ervoor dat meer weggebruikers zich hoffelijk gaan gedragen.

6 op de 10 voetgangers (57%) die vorig jaar betrokken waren in een ongeval terwijl ze overstaken, wandelden op een oversteekplaats zonder verkeerslichten. Dat is een stijging ten opzichte van 2019 (50%).

Om de veiligheid van voetgangers niet in het gedrang te brengen, is het belangrijk om de voorrangsregels aan oversteekplaatsen te respecteren. Hoffelijkheid naar elkaar en duidelijk maken dat je elkaar gezien hebt, helpt om misverstanden en ongevallen te voorkomen. 6 op de 10 bestuurders geeft zo een teken met zijn hand en 3 op de 10 knikt met zijn hoofd om aan voetgangers duidelijk te maken dat ze veilig kunnen oversteken.¹⁵

Figuur 13 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de dodelijke verkeersongevallen met voetgangers ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers of een voetpad, West-Vlaanderen



¹⁵ <https://www.vias.be/nl/newsroom/2-op-de-3-bestuurders-geven-een-sigitaal-wanneer-ze-aan-een-oversteekplaats-voetgangers-voorrang-verlenen-/#:~:text=2%20op%20de%203%20bestuurders%20geeft%20aan%20dat%20ze%20een,oversteekplaats%20is%20vorig%20jaar%20gestegen.>

In 2018 bleken 12 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is een opvallend hoog cijfer in vergelijking met de andere onderzochte jaren.

In 2019 waren 6 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Slechts 1 dossier kon gelinkt worden aan een voetpad.

In 2020 werden 2 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval, het laagste cijfer sinds de studie. Hier was er sprake van 1 dossier waarbij de voetganger zich op een zebrapad bevond.

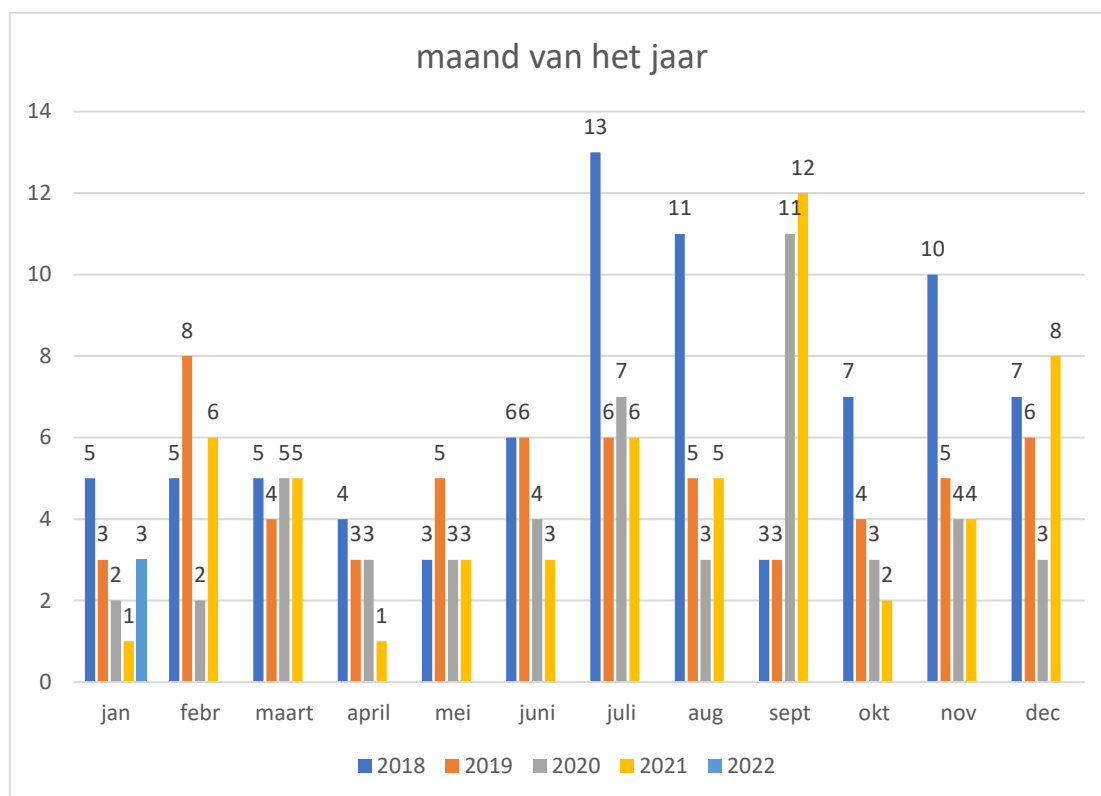
In 2021 bleken 7 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval op een plaats zonder verkeerslichtenregeling:

- 3 werden aangereden op een zebrapad (oorzaken: snelheid, zichtbaarheid)
- 1 werd aangereden bij het dwarsen van de straat waar geen zebrapad was (oorzaak: snelheid)
- 1 persoon stond bewust op de rijbaan (oorzaak: vermoeden van zelfmoord)
- 1 voetganger werd op het trottoir aangereden (oorzaak: alcohol en snelheid)
- 1 voetganger lag op de trambedding (oorzaak: val)

3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

3.1. Maand

Figuur 14– Evolutie tussen 2018 en 2021 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



September scoort beduidend hoger in 2021 dan de andere maanden met 12 dodelijke ongevallen. Ook in 2020 stellen we een opvallend hoog cijfer vast in september. Echter, waar in 2020 bij de 11 verkeersongevallen in september telkens zwakke weggebruikers waren betrokken, zien we dit minder in 2021. Het (minder) mooie weer heeft een invloed op het recreatief fietsen en weerspiegelt zich in de cijfers.

We bekijken de verkeersongevallen in september 2021 nader:

- Bij 7 ongevallen was een personenauto betrokken (oorzaken: 3 x snelheid, alcohol, drugs, geen gordel, afleiding, vermoeden van zelfmoord, natuurlijk overlijden)
- 4 bleken eenzijdige ongevallen: waar geen andere weggebruikers bij betrokken zijn: 2 personenauto's, 1 bromfietser, 1 motorfietser.
- Bij 3 ongevallen was een fietser betrokken (1 gewone fiets: dode hoek - 2 koersfiets: hartfalen, geen voorrang verlenen)
- Bij 1 ongeval was een bromfietser betrokken (tegen hindernis)
- Bij 1 ongeval was een motorfietser betrokken (onervaren, snelheid, verkeerde plaats weg)

We checken ook dit jaar de stelling of er in juli en augustus 2021 voornamelijk toeristen betrokken raken bij de dodelijke verkeersongevallen. Gezien de opvallend hoge cijfers in 2018 in juli en augustus met respectievelijk 13 en 11 dodelijke verkeersongevallen, werd die redenering gecheckt. Uit het onderzoek van 2018 bleek dit niet het geval te zijn, in tegendeel, het waren vaak mensen die de weg kenden, en zelfs bewoners die betrokken raakten bij de dodelijke verkeersongevallen.

Van de 11 dodelijke verkeersongevallen in juli en augustus 2021 zijn betrokken:

- 13 Belgen: waarvan 8 bewoner (kennen de weg goed) en 5 bezoekers (waarvan vermoedelijk 1 toerist)
- 2 Fransen: bezoekers, mogelijks 1 toerist (pleegde vluchtmisdrijf)
- 2 Roemenen: bezoeker, aan het werk
- 1 Let: bezoeker, aan het werk
- 1 Marokkaan: bewoner

Opnieuw concluderen we dat het aandeel toeristen in 2021 zeer klein is. Slechts 2 personen werden, met zekerheid, als toerist weerhouden.

Is er een verband met sommige covid-19 maatregelen in 2021?

Eventjes enkele maatregelen met een mogelijke invloed op verkeersveiligheid op een rijtje gezet:

- Op 27 januari wordt een verbod ingevoerd voor niet essentiële reizen naar het buitenland.
- Op 8 februari mogen de campings en vakantiehuizen terug open.
- Op 13 februari kunnen de kappers terug open.
- Op 8 maart worden de buitenactiviteiten soepeler.
- Op 18 mei kon de horeca terug open en mochten events buiten met 50 personen.
- Op 9 juni mocht de horeca open van 8 tot 22 uur, met 4 aan een tafel, was sport en cultuur ok.
- Op 4 juni mocht de horeca open van 5 tot 23 uur.
- Op 18 juni mocht de horeca open tot 01 uur en werden de maatregelen voor evenementen versoepeld.
- Op 20 augustus werd de horeca niet langer onderworpen aan maatregelen. Ook discotheken, dancings konden terug open.
- Op 17 november mochten discotheken en dancings open mits mondmasker en CST.
- Op 26 november diende de horeca te sluiten om 23 uur en gingen de discotheken en dancings dicht, sportwedstrijden konden enkel zonder publiek.

Link naar de dodelijke verkeersongevallen:

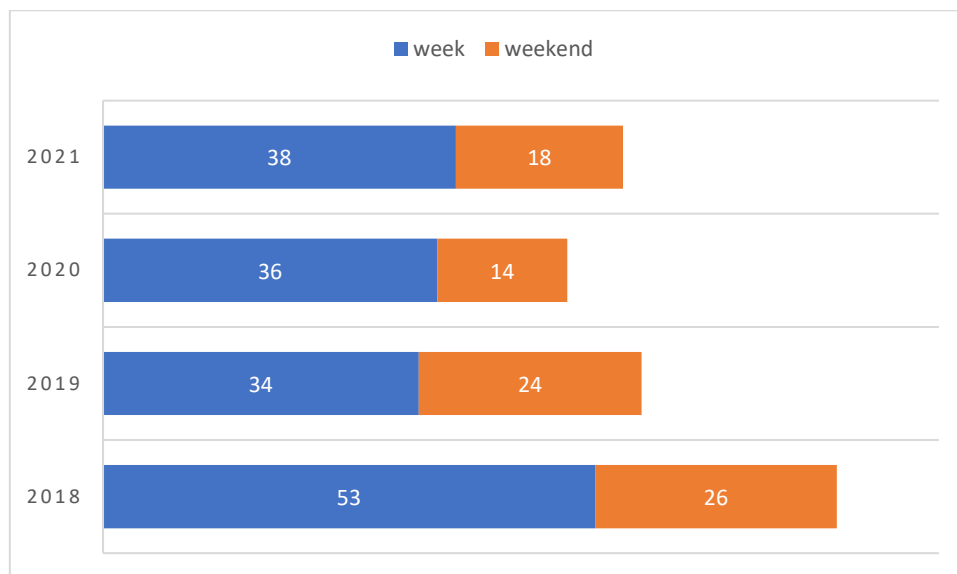
- In februari en maart is er geen sprake van een lock-down maar zijn heel wat activiteiten verboden. Daarom is het opvallend dat er respectievelijk 6 en 5 dodelijke verkeersongevallen gebeurden in februari en maart. In maart startten de versoepelingen.
- April, mei en juni vallen mee naar cijfers terwijl we daar de heropening van de horeca en buiten activiteiten zien.
- Juli en augustus tellen respectievelijk 5 dodelijke verkeersongevallen. Dit is in vergelijking met niet covid- jaren laag. Zeker als je de verplaatsingen voor vakantie in onze provincie bekijkt. Maar zoals eerder aangeduid, is hier weinig verband tussen.

- September scoort opnieuw zeer hoog, het hoogste cijfer in die maand. Op dat moment kent de horeca geen beperkende maatregelen. Echter, zoals hiervoor vermeld is slechts in één dossier een duidelijke link naar alcohol en drugs vast te stellen.
- Oktober en november tellen respectievelijk 2 en 4 dodelijke ongevallen. Vanaf november neemt men opnieuw meer beperkende maatregelen naar horeca, eventsector, cultuur en sportsector.
- Daarom is het cijfer in december verrassend hoog met 7 dodelijke verkeersongevallen.

Daar waar de link naar de covid-maatregelen met de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen in 2020 veel duidelijker waren, blijkt dit niet zo duidelijk in 2021. Uiteraard waren de maatregelen in 2020 veel strikter dan in 2021.

3.2. Dag van de week

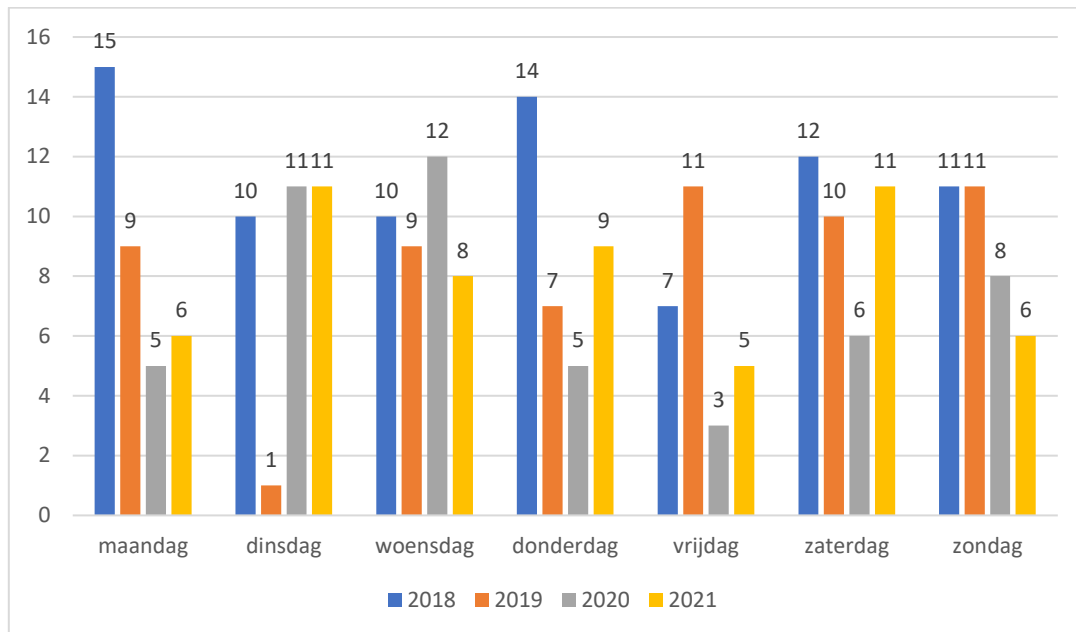
Figuur 15 – Evolutie tussen 2018 en 2021 aandeel dodelijke weekendongevallen, weekend versus week, West-Vlaanderen



Twee derde, 38 op 56 dodelijke verkeersongevallen in 2021 gebeurden in de week. Deze trend komt overeen met de voorbije jaren: 36 in 2020 en 34 in 2019. In 2018 gebeurden opvallend meer namelijk 53 van de 79 dodelijke verkeersongevallen tijdens de week.

Een derde, 18 ongevallen gebeurden in het weekend in 2021. In 2020 waren dit er 14 en in 2019 waren dit er 24. Opnieuw scoorde 2018 het hoogst met 26 dodelijke verkeersongevallen in het weekend.

Figuur 16 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als in 2020 blijft de dinsdag met 11 dodelijke verkeersongevallen hoog scoren in 2021. Ook de zaterdag telt 11 dodelijke ongevallen in 2021.

We bestuderen beide dagen wat nader.

Dinsdag:

- 8 overdag, 2 's nachts, 1 bij schemer
- 5 eenzijdige ongevallen: 2 natuurlijke overlijdens, 1 vermoeden van zelfmoord, 1 kantelen op een schuine berm met bromfiets en 1 val met de fiets
- De overige oorzaken: file te laat opgemerkt, dode hoek, geen voorrang verlenen, vermoeden van zelfmoord

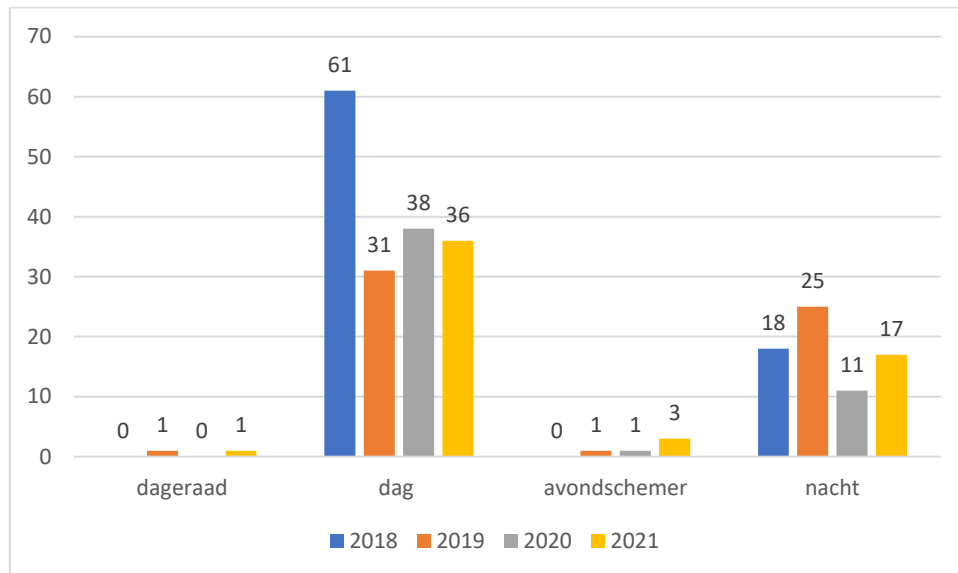
Zaterdag:

- 8 overdag, 3 's nachts
- 7 eenzijdige ongevallen: 3 snelheid, 2 natuurlijke overlijdens, 1 alcohol/drugs/geen rijbewijs, onervaren
- De overige oorzaken: geen voorrang verlenen, snelheid, geen gordel, geen afstand houden.

Waar in 2018 maandag en donderdag het meest dodelijke bleek, was dit in 2019 de vrijdag, zaterdag en zondag. In 2020 was dit op dinsdag en woensdag. In 2021 was dit dinsdag en zaterdag. We zien geen vaste trend in de analyse van de vier voorbije jaren van de dag van de week.

3.3. Moment van de dag

Figuur 17 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het merendeel, 36 van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gebeurde in 2021 bij daglicht. Dit waren er 38 in 2020, 31 in 2019 en een opvallend hoog cijfer, 61 in 2018. Deze trend is in de onderzochte jaren terug te vinden.

Een derde, 17 van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gebeurde in 2021 bij nacht. Dit waren er 11 in 2020 (mogelijks gelinkt aan de corona maatregelen en verplaatsingsbeperkingen), 25 in 2019 (het hoogste cijfer sinds de analyse) en 18 in 2018.

Van de 17 dodelijke ongevallen bij nacht in 2021 zijn er 12 personenauto's betrokken, 3 lichte vrachtauto's, 2 vrachtauto's, 3 voetgangers, 1 bromfietser, 1 motorfiets, 1 tram, 1 trein, 1 tractor.

Oorzaken:

- Opvallend: 12 zijn gelinkt aan overdreven of onaangepaste snelheid.
- 6 controleverlies
- 5 eenzijdige ongevallen (geen derden bij betrokken)
- 5 verkeerde plaats op de weg
- 3 geen afstand houden
- 2 onervaren chauffeur
- 2 geen voorrang verlenen
- 1 roodlicht negatie
- 1 alcohol, drugs
- 1 natuurlijk overlijden
- 1 vermoeden van zelfmoord
- 1 val
- 1 onoplettendheid, verstrooidheid of afleiding

In 2021 gebeurden 3 dodelijke verkeersongevallen bij avondschemer en 1 bij dageraad. In 2020 bleek dit goed voor 1 ongeval bij valavond.

4. Profiel veroorzaker

4.1. 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.

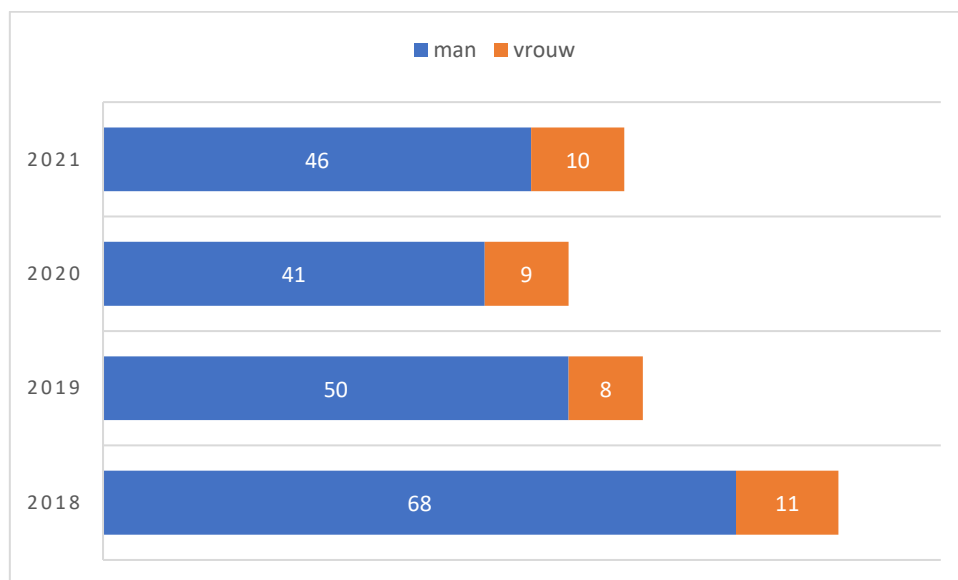
Tabel 4– Evolutie tussen 2018 en 2021 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Volledig	77	48	45	53
Deels	2	10	5	3

In 2021 blijkt de veroorzaker in 95 %, in 53 dossiers hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval. In 2020 was dit 90 %, in 2019 was dit 82 % en in 2018 bleek dit 97 %. Slechts in 3 dossiers in 2021 bleek een gedeelde verantwoordelijkheid. Zowel de veroorzaker als het slachtoffer stelden gedrag dat mede oorzaak was voor het ongeval.

4.2. Man/vrouw

Figuur 18 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens geslacht veroorzaker, West-Vlaanderen

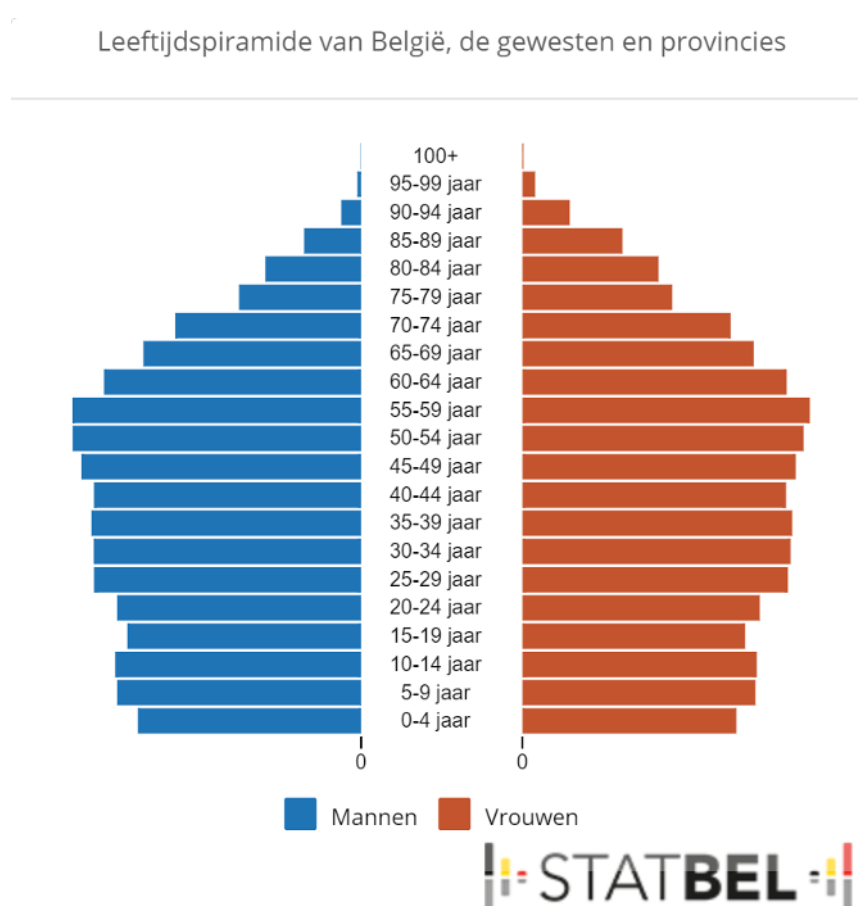


Mannen zijn vaker veroorzaker bij dodelijke verkeersongevallen dan vrouwen: 46 van de dodelijke verkeersongevallen (82 %) werd in 2021 veroorzaakt door mannen. Dit was in 2020 in 41 dossiers (82%), in 2019 in 50 gevallen (86%) en in 2018 in 68 dossiers (86 %).

Het cijfer van het aantal vrouwelijke veroorzakers die betrokken raakten bij dodelijke verkeersongevallen tussen 2018 en 2021 schommelt tussen de 8 en 11 in de onderzochte jaren.

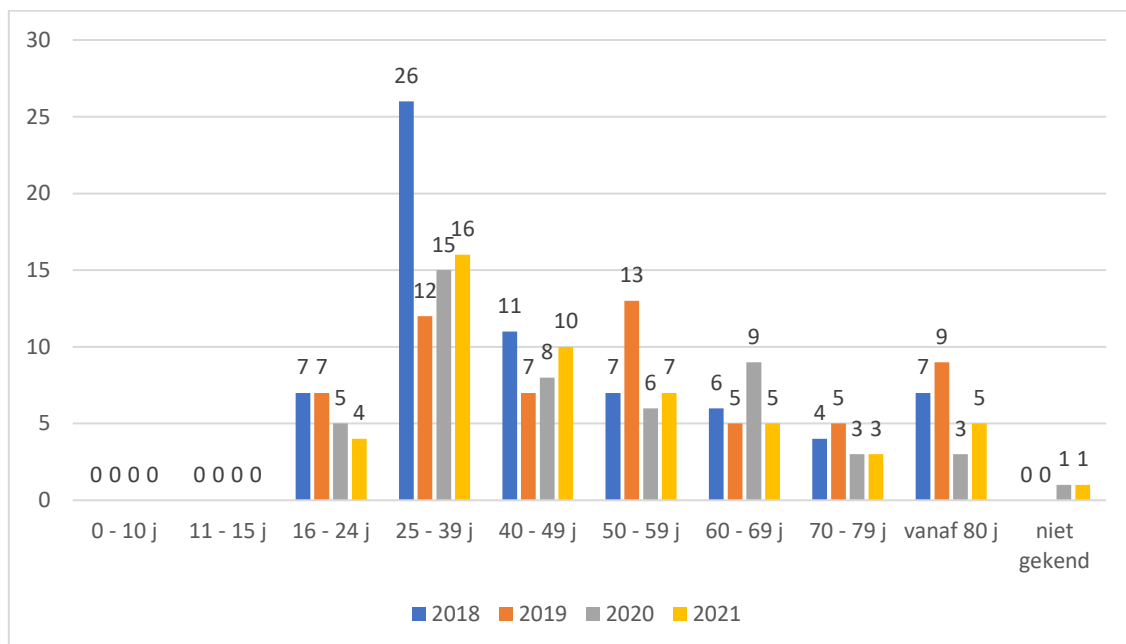
4.3. Leeftijd

De leeftijdspiramide van België toont aan dat de grootste leeftijdsgroep, zowel bij mannen als vrouwen, de 50 tot 59 jarigen zijn, gevolgd door de 45 tot 49 jarigen en de 25 tot 44 jarigen. Het is dan ook logisch, gezien dit ook om de actieve bevolking gaat dat deze het meest vertegenwoordigd zijn in de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen.¹⁶



¹⁶ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking>

Figuur 19– Evolutie tussen 2018 en 2021 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als in 2020 blijkt in 2021 in één dossier de identiteit en dus de leeftijd niet gekend van een veroorzaker van een dodelijk verkeersongeval. Deze nam in het dossier in 2021 te voet de vlucht.

In alle onderzochte jaren komt de leeftijdscategorie 25-39 jaar voor veroorzakers het vaakst voor in de dodelijke verkeersongevallen, met een piek in 2018 van 26 dossiers. Alleen in 2019 ligt de leeftijdscategorie 50-59 jaar iets hoger dan 25-39 jaar, een opvallend fenomeen in 2019, dat niet terug te vinden is in de andere jaren.

In 2021 komt, net als in de voorbije bestudeerde jaren, de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen het vaakst voor bij de veroorzaker van het dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen met name in 16 dossiers (28 %).

Op de tweede plaats staat de leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen met 10 dossiers (18 %).

Waar de leeftijdscategorie 60-69 jaar nog 9 van de veroorzakers telde in 2020 vormde is dit in 2021, 5 personen.

In 2019 viel ook het hoge cijfer, namelijk 9 dossiers op voor de leeftijdscategorie plus 80 jarigen voor veroorzakers. Gezien deze leeftijdsgroep minder voorkomt in de leeftijdspiramide, valt dit cijfer nog sterker op.

Vaak wordt de vraag gesteld of je vanaf een bepaalde leeftijd best alle senioren screent op hun rijgeschiktheid. Vias Institute is daar geen voorstander van. Een verplichte screening is zeer kostelijk en levert geen bewezen voordeel voor de verkeersveiligheid op.

Het beste systeem is een getrappt systeem dat momenteel in ons land gebruikt wordt. Mensen die twijfels hebben over hun rijgeschiktheid kunnen in eerste instantie terecht bij een online zelftest op www.senior-test.be. Als daaruit blijkt dat ze tot de risicogroep behoren, nemen ze best contact met hun arts of specialist. Die kunnen bij gegronde twijfel altijd doorverwijzen naar de onderzoeken van het CARA. Die onderzoeken zijn gratis en worden gefinancierd door de gewesten. De insteek van het CARA zal altijd zijn om te bekijken op welke manier we de bestuurders zo lang mogelijk nog op een

veilige manier kunnen laten deelnemen aan het verkeer. Vlaams minister van mobiliteit Lydia Peeters: “Het verhogen van kennis, vaardigheden en risicoperceptie bij specifieke doelgroepen, zoals senioren, is één van de 37 maatregelen in het nieuwe Vlaamse verkeersveiligheidsplan. Aangezien deze stijgende bevolkingsgroep ook langer gezond en mobiel blijft, wat we alleen maar kunnen toejuichen, betekent dit ook dat ze toenemend blootgesteld worden aan de risico's in het verkeer. We informeren en sensibiliseren senioren hoe ze veilig kunnen blijven deelnemen aan het verkeer, zowel met de fiets als met de auto. We hebben hierbij aandacht voor een realistische zelfinschatting van de veranderen psychomotorische vaardigheden. Het is onze ambitie om op termijn een vrijblijvend contactmoment te organiseren waar informatie kan worden bekomen over de nieuwe verkeersregels en nieuwe voertuigtechnologieën en waar via een praktijkopleiding dieper wordt ingegaan op hoe ze moeten omgaan met gewijzigde verkeerssituaties en strategieën om veilig door het verkeer te gaan, met aandacht voor een verhoging van hun zelfeffectiviteit en zelfvertrouwen.”

17

4.4. 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. Dit verklaart het hoger percentage in 2018 (62 %) in vergelijking met de andere bestudeerde jaren.

Tabel 5- Evolutie tussen 2018 en 2021 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als bewoner of bezoeker, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Bewoner	49	28	19	28
Bezoeker	30	30	31	27
Onbekend				01

In 2021 en 2019 blijkt de helft, 50 % van de veroorzakers te wonen in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had. Dit was in 2020 nog 38 %.

4.5. Vertrouwd met de omgeving

Tabel 6- Evolutie tussen 2018 en 2021 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen vertrouwdheid met de omgeving, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Vertrouwd	54	52	27	45
Niet vertrouwd	11	2	7	3
Niet vermeld	0	4	16	7

¹⁷ <https://www.vias.be/nl/newsroom/rijgeschiktheidstesten-82-van-de-senioren-kan-nog-veilig-aan-het-verkeer-deelnemen-/#:~:text=het%20verkeer%20deelnemen-,Rijgeschiktheidstesten%3A%2082%25%20van%20de%20senioren%20kan%20nog,veilig%20aan%20het%20verkeer%20deelnemen&text=Vorig%20jaar%20hebben%20bijna%201700,aan%20het%20verkeer%20kunnen%20deelnemen.>

In 2021 is 80 % van de veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de omgeving. Slechts in 5 % was de veroorzaker duidelijk niet vertrouwd met de omgeving in 2021.

In 2020 was opnieuw atypisch met 54 % “vertrouwd met de omgeving”. In 2020 was 14 % duidelijk niet vertrouwd met de omgeving. Dit is het hoogste percentage in vergelijking met de onderzochte jaren. Ook dit kan mogelijk verklaard worden door de coronamaatregelen.

In 2018 bleek dit om 68 % te gaan en in 2019 valt de 90 % sterk op.

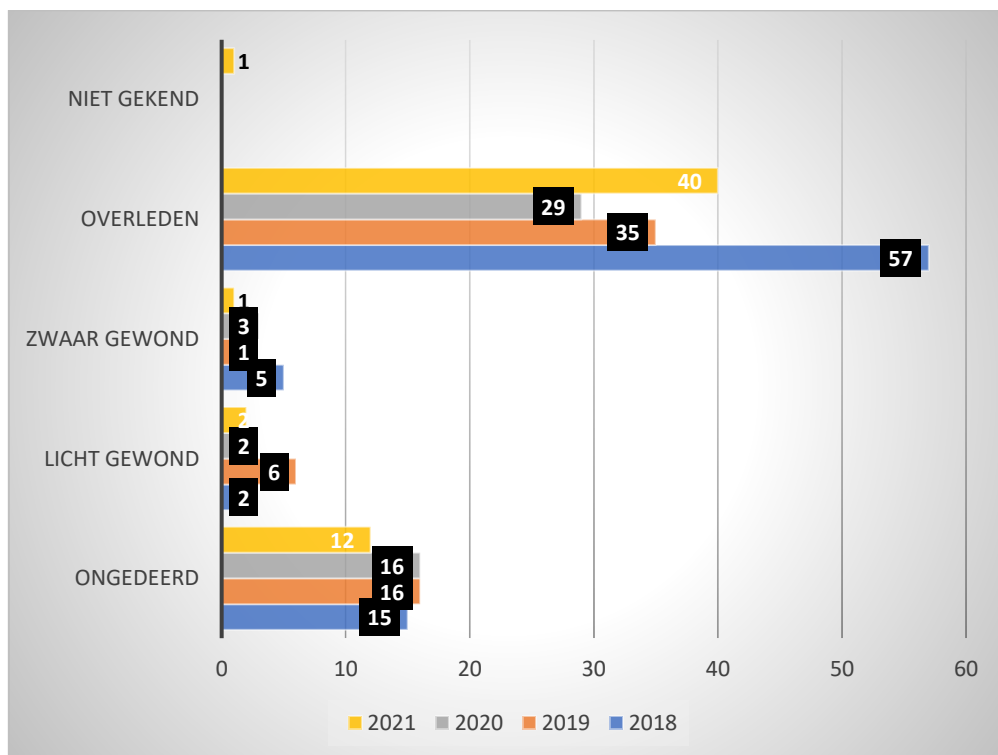
De drie dodelijke verkeersongevallen waarbij de veroorzaker de weg niet kende in 2021 betroffen:

- Een Belg gaat uit de bocht, alcoholgebruik, niet gekend of betrokkene op verlof was;
- Een Frans onderdaan verliest de controle en gaat tegen de vangrail, passagier overlijdt, bestuurder pleegt vluchtmisdrijf (vermoeden alcohol en drugs). Hij werd gevat en gearresteerd in Frankrijk;
- Een Deens onderdaan verleent geen voorrang en wordt gegrepen door een auto bij het oversteken van de weg met de fiets. Hij was op bezoek voor het WK wielrennen.

In 14 % van de dossiers 2021 was dit niet te achterhalen.

4.6. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 20– Evolutie tussen 2018 en 2021 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2021 lieten 40 veroorzakers (hoofdelijk verantwoordelijke voor het ongeval) zelf het leven. Dit komt overeen met 71 %. 12 veroorzakers bleven ongedeerd (21 %).

In 2020 lieten 29 veroorzakers zelf het leven (58%). In 2019 was dit 35 (60%). Dit betekent dat er in 2019 en 2020 meer dodelijke verkeersongevallen plaats hadden waarbij het slachtoffer (niet hoofdelijk verantwoordelijk) om het leven kwam.

In 2018 bleek dit om 57 personen te gaan. In 2018 valt het hoge cijfer onmiddellijk op.

In 2020 bleven 16 veroorzakers ongedeerd, evenveel als in 2019. In 2018 waren dit er 15. Het aantal veroorzakers die ongedeerd bleven, blijft in absolute cijfers, redelijk stabiel.

4.7. Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker

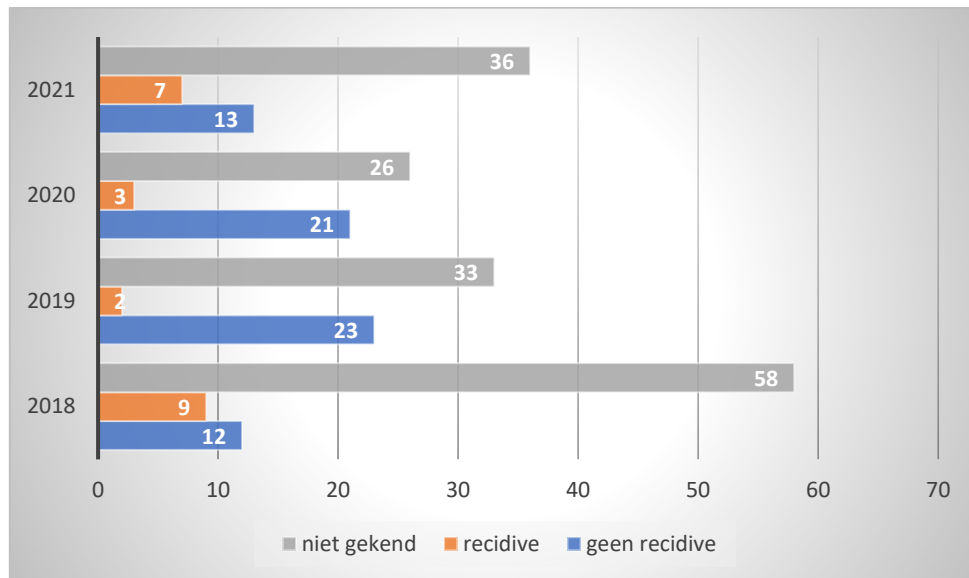
Een veroorzaker is recidivist wanneer hij of zij een strafregister heeft en in het verleden een veroordeling opliep voor verkeersgerelateerde misdrijven. Door de inzage in het dossier op parketniveau, is het mogelijk dit te achterhalen. Wanneer er geen verwijzing is in het dossier naar het strafregister,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

Bestuurders die veelvuldig in de fout gaan in het verkeer zijn betrokken bij 1 op de 3 ongevallen in ons land. Mensen die recidiveren hebben ook 10 % meer kans op een ongeval. Er is een correlatie tussen het krijgen van een verkeersboete of veroordeling en ongevalsbetrokkenheid. Hoe meer overtredingen iemand begaat, in hoe meer ongevallen hij betrokken is.

Hoe pak je nu die veelplegers en andere verkeersovertreders het best aan? Kan dat enkel via hogere boetes of rijverboden? Of kan je voor bepaalde overtredingen ook beroep doen op alternatieve straffen zoals begeleiding door middel van het alcoholslot of vormingen voor overtredders die veel te snel gereden hebben? Uit eerder onderzoek van Vias Institute bleek al dat het percentage recidivisten 41 % lager ligt bij verkeersovertreders die nadat ze veroordeeld werden voor rijden onder invloed een vorming moesten volgen in vergelijking met overtredders die een klassieke straf kregen zoals een geldboete of een verval van het recht tot sturen. Belangrijk is vooral dat je tijdig kunt ingrijpen, om de kans op recidive te verkleinen.¹⁸

¹⁸ <https://www.vias.be/nl/newsroom/bij-1-op-de-3-verkeersongevallen-in-ons-land-is-een-recidivist-betrokken/#:~:text=Bestuurders%20die%20veelvuldig%20in%20de,onderzoek%20bij%2015%20000%20respondenten.>

Figuur 21 – Evolutie tussen 2018 en 2021 recidivisme veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Opvallend zijn 7 dossiers in 2021 sprake is van recidivisme. Met 12,5 % is dit het hoogste percentage sinds de studie.

We bekijken dit wat nader:

- In één dossier ontving de veroorzaker reeds een vonnis verkeer in 2003 - technische controle ontbreekt / een vonnis in 2004 voor het gebrek aan een geneeskundige schifting/ een vonnis in 2015 inzake de autokeuring/ en in 2020: geen geldig rijbewijs/geneeskundig onderzoek
- In één dossier was de veroorzaker vrij onder voorwaarden na gevangenisstraf van 4 jaar, voor een opzettelijke aanrijding
- In één dossier was de veroorzaker vrij onder voorwaarden na gevangenisstraf van 4 jaar, opzettelijke aanrijding, overtredingen snelheid (14) en GSM-gebruik (8) en openbare dronkenschap.
- In één dossier was er een vonnis in 2002: verlies recht tot sturen 1 maand / vonnis in 2008: verlies recht tot sturen 10 dagen
- Er was in één dossier een vonnis in 2017: rijden onder invloed (geldboete/vervangend rijverbod
- In één dossier reed betrokkene op het moment van het verkeersongeval met een ingetrokken rijbewijs voor de duur van 15 dagen.
- Tenslotte ontving de bestuurder van een lichte vrachtauto in 2006 en 2007 een geldboete voor een verkeersinbreuk, een intrekking rijbewijs voor 15 dagen voor intoxicatie en weigering ademtest in 2010. In 2014 pleegde betrokkene vluchtmisdrijf en in 2018 werd een inbreuk vastgesteld voor geen technische controle.

In 2020 bleken 3 veroorzakers (6 %) recidivist van verkeer gerelateerde misdrijven. In 2019 waren dit er 2 (3 %). In 2018 bleek dit om 9 veroorzakers te gaan (11 %), en in absolute cijfers het hoogste aantal sinds de studie.

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 de Krant van West-Vlaanderen van vrijdag 4 februari, pleit Lydia Peeters samen met haar collega-ministers van Mobiliteit van de andere deelstaten voor effectieve controles en strengere sancties

tegen de meest gevaarlijke chauffeurs. “Maar die sancties moeten vooral gericht zijn op een gedrags- en mentaliteitsverandering. Alternatieve straffen zoals doelgroepgerichte opleidingen lijken ons en beter wapen tegen die hoge recidive.”¹⁹

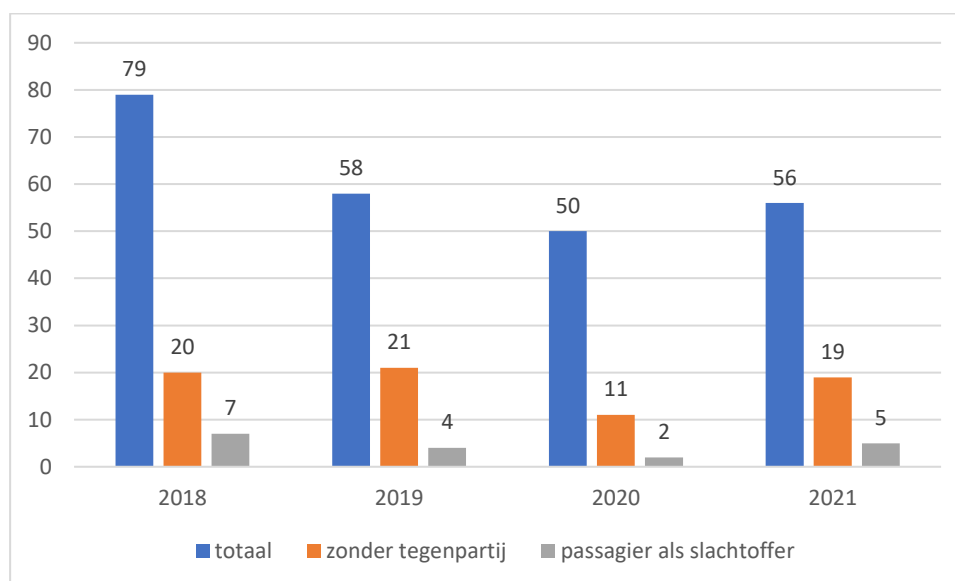
¹⁹ Krant van West-Vlaanderen, vrijdag 4 februari 2022, p. 5

5. 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 22 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de dodelijke verkeersongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken zijn, West-Vlaanderen



Eenzijdige ongevallen, zonder tegenpartij, kennen geen “slachtoffer” zoals in deze studie wordt gedefinieerd. Alleen de veroorzaker komt om het leven: in 2021 ging dit om 19 dossiers (34 %). Het absolute aantal blijft redelijk stabiel in de voorbije jaren (19, 20, 21) met uitzondering van 2020 met 11 dossiers (22 %).

Wanneer een passagier om het leven komt, is er sprake van een slachtoffer ook wanneer geen andere voertuigen betrokken zijn. In 2021 kwamen in totaal 5 passagiers om het leven, waarbij 1 bij een eenzijdig ongeval.

In dit laatste dossier reed de bestuurder zonder rijbewijs, raakte van de weg en kwam tegen een paal en in de gracht terecht. De bestuurder die niet gewond bleek, nam na het ongeval de vlucht en liet zijn passagier achter. De bestuurder werd in Frankrijk gearresteerd.

4 op 10 dodelijke verkeersongevallen in België zijn eenzijdige ongevallen volgens Vias Institute (VRT).

Procentueel zijn eenzijdige ongevallen (19 +1) van 2021 met 36 % vergelijkbaar met 2019. In 2020 was dit 22 %. In 2018 was dit 25%.

De percentages hierna, voor het profiel slachtoffer wordt berekend op het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen min de eenzijdige ongevallen waarbij ook geen passagier betrokken waren.

5.1. Man/vrouw

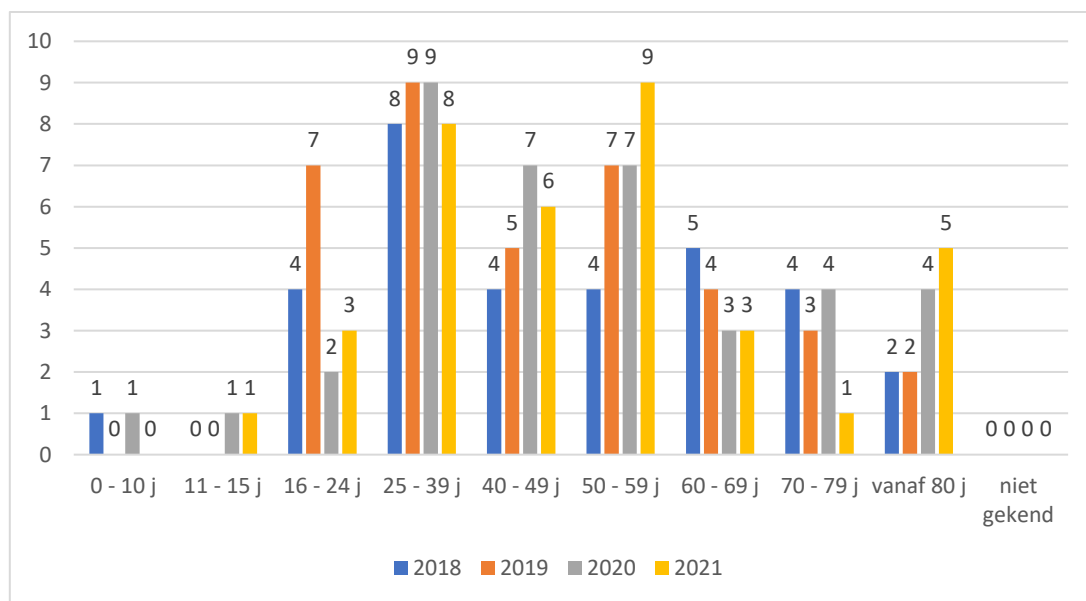
Tabel 7 - Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen geslacht slachtoffer, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
Vrouw	8	15	9	9
Man	54	22	30	27

Mannen vormen de afgelopen jaren het merendeel van de slachtoffers. Dit is niet anders in 2021 met 75 % (27 dossiers). 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).

5.2. Leeftijd

Figuur 23 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



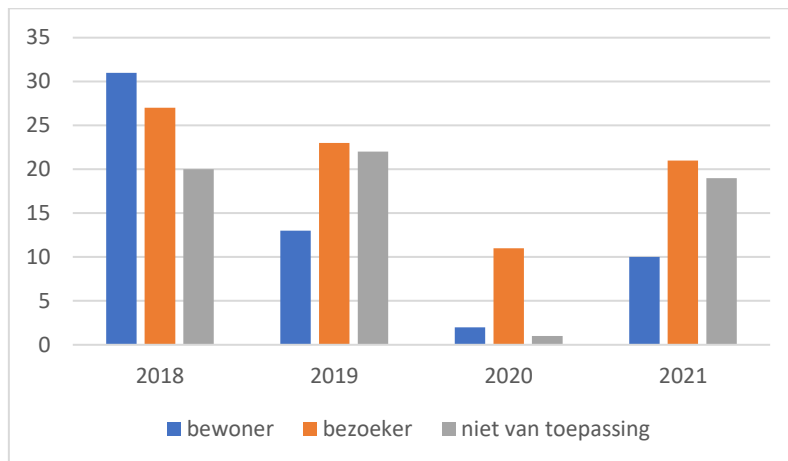
De actieve bevolking heeft het meest kans om een dodelijk verkeersongeval. Dit is logisch gezien ze zich vaker verplaatsen zowel voor woon-werkverkeer als functioneel. Opvallend, de leeftijdscategorie 50 tot 59 jarigen komt in absolute cijfers het vaakst voor in 2021, gevolgd door de 25 tot 39 jarigen. **Ook de 80 plussers ligt het hoogst met 5 en blijft stijgen.** Dit is opmerkelijk en verontrustend wanneer je dit afzet tegen de bevolkingscurve, zie eerder bij profiel veroorzaker.

Opnieuw was er in 2021, net als in 2020, een dodelijk verkeersongeval met een fietsend kind van 12 jaar. Ditmaal was het bij een dode hoek ongeval, rechts afslaan van een vrachtauto op een kruispunt met verkeerslichten. In 2020 bleek de lichte vrachtauto de fietser te dicht in te halen met een val tot gevolg.

5.3. 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. Dit heeft uiteraard een invloed op de cijfers. Daarom is de interpretatie van het aantal betrokken bewoners in 2018 in vergelijking met de andere bestudeerde jaren, niet mogelijk.

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2021, bewoner/ bezoeker van de slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2021 zijn

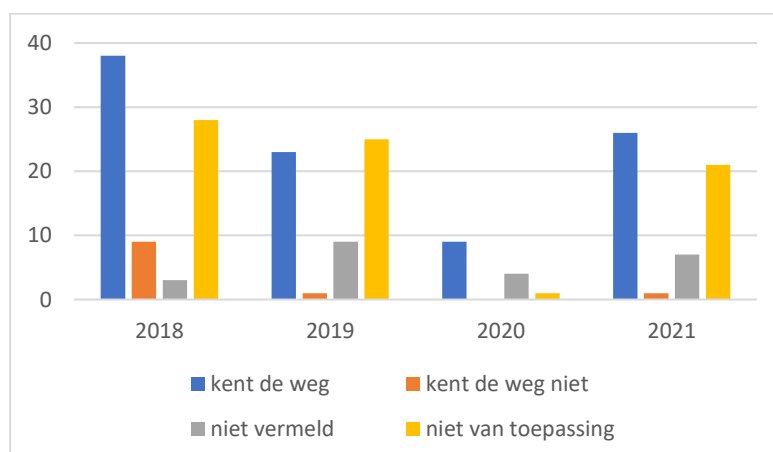
- 16 bewoner en wonen in de gemeente waar het ongeval gebeurde.
- 21 bezoeker wonen niet in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had;

Dit is vergelijkbaar met de verhouding bewoner/bezoeker in 2019: 13 bewoners en 23 bezoekers.

Opvallend is de verhouding tussen bewoner/bezoeker in 2020: 2 bewoners en 11 bezoekers.

5.4. Vertrouwd met de omgeving

Figuur 25 – Evolutie tussen 2018 en 2021, het slachtoffer is al dan niet vertrouwd me de omgeving, bij de dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



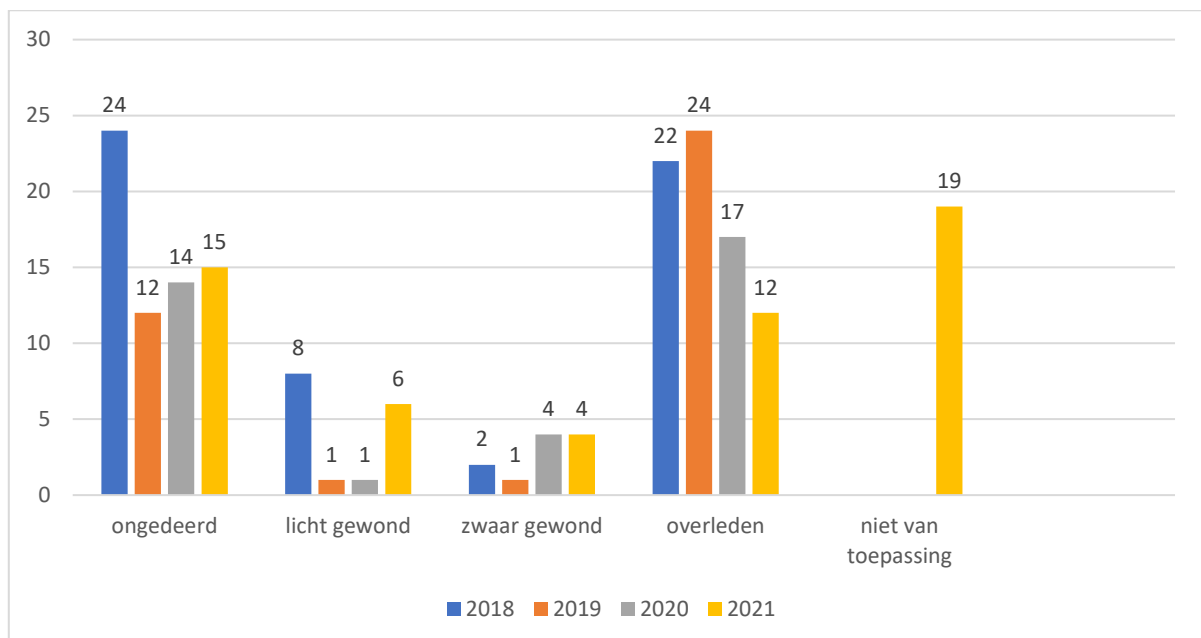
In 2021 is 68 % van de slachtoffers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de omgeving. Net als bij veroorzakers, waar het percentage nog hoger ligt (82 %) is men dus meestal vertrouwd met de omgeving.

In 18 % was deze informatie niet beschikbaar in het dossier. Slechts in 3 % was het slachtoffer duidelijk niet vertrouwd met de omgeving in 2021.

Het enige dodelijke verkeersongevallen waarbij het slachtoffer de weg met zekerheid niet kende betrof een Roemeens vrachtwagen chauffeur die stond aan te schuiven aan een file. Hij werd achteraan aangereden door een lichte vrachtauto die de file te laat opmerkte. De kennis van de omgeving speelde in dit dossier dus geen rol.

5.5. Medische toestand

Figuur 26 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2021 kwamen 32 % van de slachtoffers om het leven. Dit is het laagste percentage van de vier bestudeerde jaren. In 2020 was dit 44 % ; in 2019 bleek dit nog 65 % en in 2018 was dit 37 %.

Daar waar je als slachtoffer meer kans had de voorbije jaren om gewond te raken of te overlijden dan ongedeerd te blijven: 36 % bleef ongedeerd in 2020, 32 % in 2019 en 41 % in 2018; is dit in 2021 gewijzigd: 39 % bleef ongedeerd. 2021 is het eerste jaar dat er meer slachtoffers ongedeerd bleven in vergelijking met overlijden.

6. 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.

6.1. Totaal aantal betrokken personen

Tussen 2018 en 2021 waren in totaal 417 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan overleden 250 personen of 60 %.

In 2021 waren 103 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2020 waren dit er 91. In 2019 was dit 86 en in 2018 was dit opvallend hoog met 137.

6.2. Zwakke weggebruikers

In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 staat de actieve weggebruiker centraal. In het voorwoord van minister Lydia Peeters staat : “In dit plan staat de actieve weggebruiker centraal. De verkeersveiligheidscijfers evolueren bij deze doelgroep minder goed. Daarom zetten we voetgangers en fietsers voorop. Dat moet ons helpen om het aantal verkeersdoden opnieuw te doen dalen.”²⁰

We overlopen de verschillende weggebruiker types:

6.2.1. Voetgangers

We gaan na of de stelling voor Vlaanderen ook geldt voor onze provincie voor de dodelijke verkeersongevallen tussen 2018 en 2021: “Het aandeel van de voetgangers onder de verkeersslachtoffers stijgt. Ten opzichte van 2018 is het aantal voetgangers dat omkwam in het verkeer in 2019 sterk gestegen, het hoogste aantal sinds 2014.”²¹

Tabel 8 – Link tussen leeftijdsgroep en voetgangers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Voetganger	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	2	1	2	2	1	2	2
2019	0	1	0	0	0	0	2	0
2020	0	1	1	0	0	0	1	2
2021	0	0	0	1	0	1	2	3

²⁰ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Voorwoord, p.3

²¹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, ongevallen met voetgangers, p. 15

In 2018 kwamen het meeste aantal voetgangers om (12). De sterke stijging tussen 2018 en 2019 zoals vermeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zien we niet terug in deze studie, integendeel: hier is een sterke daling vast te stellen. Sinds 2019 klopt de gestage stijging wel: 3 in 2019, 5 in 2020 en 7 in 2021.

Met 37 maatregelen voor een veilig verkeerssysteem zet Vlaanderen in om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door preventie van ongevallen en ernstreductie. Dit steunt op 4 principes: mensen maken fouten, mensen zijn kwetsbaar, het is belangrijk om alle elementen van het systeem te versterken en te optimaliseren om fouten te beperken ten te verzachten, werken aan een betere verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.²²

Specifiek voor voetgangers zorgt men voor:

- Een aangepast, leesbaar en veilig snelheidsregime
- Veilige voetgangersoversteekplaatsen: uitbreiding van gevleugelde zebrapaden
- Conflictvrije en slimme lichtenregeling
- Stimuleren van de lokale besturen: meer ruimte geven aan voetgangers
- Handhaving op incorrect gedrag

We bestuderen wat nader de dodelijke verkeersongevallen waarbij 7 voetgangers betrokken is in 2021:

- 3 geen voorrang verlenen door auto aan voetganger (zebrapad, achteruit rijden)
- 1 geen voorrang verlenen door voetganger aan auto
- 1 verkeerde plaats op de weg van de voetganger (trambedding)
- 1 verkeerde plaats op de weg van auto (trottoir)
- 1 vermoeden van zelfmoord

In 4 gevallen is het niet verlenen van voorrang (vaak door de andere weggebruiker) de hoofdoorzaak van het dodelijk verkeersongeval in 2021 waarbij een voetganger betrokken was. In 2 gevallen was de verkeerde plaats op de weg de hoofdoorzaak.

We bestuderen de link met de leeftijdscategorieën nader en de opmerking “Het aandeel is hoger bij de actieve wegebruikers: meer dan de helft van de voetgangers die omkomen in het verkeer zijn +65 jaar “.²³

In 2021 is niet alleen het hoogste aantal 80 plussers als voetganger vast te stellen sinds de studie over de jaren heen, maar is ook de meest voorkomende leeftijdscategorie van dat jaar voor voetgangers. In 2018 overleden meer min 60 jarigen (7) dan plus 60 jarigen (5). In 2019, 2020 en 2021 overleden meer plus 60 jarige dan min 60 jarige voetgangers in het verkeer. De stelling klopt dus vanaf 2019.

²² Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Hoe pakken we de aandachtspunten aan, p. 19

²³ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 16

6.2.2. Fietzers

We gaan na of de stelling voor Vlaanderen ook geldt voor onze provincie: “Het aandeel van de fietsers onder de verkeersslachtoffers stijgt. Vanuit het STOP principe willen we de aandacht voor de fietser in het verkeer verhogen. Het stijgend gebruik van nieuwe fietstypes (elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen, goederenvervoer per fiets...) is merkbaar in de ongevallenstatistieken.”²⁴

Tabel 9 – Link tussen leeftijdsgroep en fietsers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

fietzers	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	3	0	2	3	5	7
2019	0	1	1	1	2	2	2	2
2020	2	0	3	1	3	4	6	4
2021	1	0	3	0	2	2	1	3

In 2021 kwamen 12 fietsers om het leven. In 2020 waren dit er opvallend veel met 23. De coronamaatregelen en het mooie weer in september spelen hier een significante rol. In 2019 was dit 11, vergelijkbaar met 2021. Ook 2018 scoorde hoog met 20 fietsers. Een lineaire stijging is dus niet vast te stellen in West-Vlaanderen.

Met 37 maatregelen voor een veilig verkeerssysteem zet Vlaanderen in om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door preventie van ongevallen en ernstreductie.

Specifiek voor fietser zorgt men voor:

- Een aangepast, leesbaar en veilig snelheidsregime
- Kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur
- Conflictvrije en slimme lichtenregeling
- Veilige schoolroutes en -omgeving langs gewest- en gemeentewegen. Daarnaast word de focus verruimd naar woon-werk en woon-vrijtijdsroutes
- In beeld brengen van risico's en conflicten
- Stimuleren van de lokale besturen: meer ruimte geven aan fietsers
- Handhaving op incorrect gedrag²⁵

We bestuderen de oorzaken en omstandigheden van de dodelijke verkeersongevallen waarbij **12 fietsers** betrokken zijn in 2021.

- 5 dode hoek ongeval tussen vrachtauto en fietser
- 3 geen voorrang verlenen door fietser aan andere weggebruiker
- 2 val, eenzijdig ongeval
- 2 natuurlijk overlijden

In 5 gevallen gaat het om een dode hoek ongeval. Ook geen voorrang verlenen, vaak door de fietser zelf, komt 3 maal voor.

²⁴ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 15

²⁵ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 15

In het actieplan Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 staat er in de rubriek “globaal”:

- De kennis van de verkeersregels wordt verhoogd bij de weggebruikers via de verticale leerlijn.²⁶

Klopt het dat nieuwe fietstypes vaker voor komen in de dodelijke ongevallenstatistieken in West-Vlaanderen zoals vermeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025?²⁷

Tabel 10– Fietstypes bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Fietssoort	2018	2019	2020	2021
gewone fiets	6	4	8	4
koersfiets	6	4	7	3
e bike	7	3	7	4
speed pedelec	1	0	0	0
ligfiets	0	0	1	0
kinderfiets	0	0	0	1

De e bike komt minder voor in 2021 dan in 2018 en 2020. Ook de speedpedelec komt 1 maal voor bij een dodelijk verkeersongeval in onze provincie in 2018 (woon-werkverkeer). De stelling klopt dus voorlopig niet dat de nieuwe fietstypes vaker voorkomen, althans niet voor de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

We bestuderen de link met de leeftijdscategorieën nader en de opmerking “Het aandeel is hoger bij de actieve wegebruikers: meer dan de helft van de fietsers die omkomen in het verkeer zijn plus 65 jaar “.²⁸

Zowel in 2018, 2019 als 2020 blijken meer fietsers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval boven de 60 jaar dan er onder. Alleen in 2021 tellen we evenveel fietsers onder als boven de 60 jaar (6/6). De stelling dat meer dan de helft van de fietsers die omkomen boven de 65 jaar zijn, klopt dus niet voor 2021 in West-Vlaanderen, maar wel voor de andere onderzochte jaren.

6.2.3. Bromfietser

Bromfietzers hebben het tweede hoogste overlijdensrisico in het verkeer (2^e plaats). Ongeveer 1 op de 8 verkeersdoden is een gemotoriseerde tweewieler. Veel ernstige eenzijdige ongevallen: ongeveer de helft van de verkeersdoden onder de gemotoriseerde tweewielers komt voort uit een

²⁶ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, globaal, p. 22

²⁷ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 15

²⁸ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 16

eenzijdig ongeval. Overdreven en onaangepaste snelheid komt veel voor bij gemotoriseerde tweewielers, al is dit minder vaak de ongevalsoorzaak bij bromfietzers binnen de bebouwde kom.²⁹

Tabel 11 – Link tussen leeftijdsgroep en bromfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

bromfietzers	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	1	1	1	0	2	0	0
2019	0	1	2	1	0	0	0	0
2020	0	0	0	1	0	0	0	0
2021	0	1	0	2	1	0	0	0

In 2021 waren 4 bromfietzers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is evenveel als in 2019. In 2020 waren dit er opvallend minder, namelijk 1 terwijl in 2018 er meer waren, namelijk 5. Percentagegewijs ligt West-Vlaanderen met maximaal 7 % lager dan de 12,5 % waarvan sprake in de stelling hierboven.

Met 37 maatregelen voor een veilig verkeerssysteem zet Vlaanderen in om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door preventie van ongevallen en ernstreductie. Voor bromfietser vinden we geen specifieke maatregelen.

We bestuderen de oorzaken en omstandigheden nader de dodelijke verkeersongevallen waarbij 4 bromfietzers betrokken zijn in 2021:

- 1 dode hoek tussen een vrachtauto en bromfietser
- 1 bromfietser verleent geen voorrang aan auto bij uitvoeren manoeuvre
- 1 bromfiets kantelt op schuine berm, valt en komt in water terecht
- 1 bromfietser rijdt tegen hindernis

Opnieuw komt, ditmaal bij een dodelijk ongeval met een bromfietser een dode hoek ongeval en geen voorrang verlenen voor als hoofdoorzaak, naast een val en het rijden tegen een hindernis.

Waar je veronderstelt dat het vooral jongeren zijn die zich verplaatsen met bromfietsen en daarom het meest kans maken om betrokken te raken bij een dodelijk verkeersongeval, blijkt dit niet te kloppen. Ook het logische verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring, met als doelgroep jongeren, beginnende bromfietsgebruikers van 16-17 jaar³⁰, zien we gelukkig niet terug in deze cijfers.

De leeftijdscategorie 40-49 jaar komt het vaakst voor in 2021 (2), gevolgd door 50-59 jaar (1). In alle onderzochte jaren is de leeftijdscategorie boven de 25 jaar vaker betrokken als bestuurder van een bromfiets bij een dodelijk verkeersongeval dan onder de 25 jaar.

²⁹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers, p. 15

³⁰ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met onervaren weggebruikers, p. 16

6.2.4. Motorfietser

Motorfietzers hebben het hoogste overlijdensrisico in het verkeer (1^e plaats). Ongeveer 1 op de 6 verkeersdoden is een motorrijder. Veel ernstige eenzijdige ongevallen: ongeveer de helft van de verkeersdoden onder de gemotoriseerde tweewielers komt voort uit een eenzijdig ongeval. Overdreven en onaangepaste snelheid komt veel voor bij gemotoriseerde tweewielers.³¹

Tabel 12 – Link tussen leeftijdsgroep en motorfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

motorfietsen	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	4	4	0	2	0	0
2019	0	1	1	2	3	1	0	0
2020	0	1	3	1	0	2	0	0
2021	0	2	2	1	0	0	0	0

In 2021 waren 5 motorfietzers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen, het laagste cijfer van de voorbije jaren: 2020 (7), 2019 (8) en 2018 (10). We zien een gestage daling over de vier jaar studie in West-Vlaanderen.

Met 37 maatregelen voor een veilig verkeerssysteem zet Vlaanderen in om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door preventie van ongevallen en ernstreductie.

Voor motorfietser vinden we volgende specifieke maatregelen:

- Een uitgebreider aanbod van opleidingen, trainingen en sensibiliseringsacties voor motorrijders;
- De aandacht voor risico perceptie bij motorrijders wordt verhoogd
- Er komt een technische keuring voor tweedehands motorfietsen en motorfietsen na een ongeval.³²

We bestuderen de oorzaken en omstandigheden van de dodelijke verkeersongevallen waarbij 5 motorfietzers betrokken zijn in 2021:

- 4 eenzijdig ongevallen: onaangepaste snelheid, controleverlies, val
- 1 verkeerde plaats op de weg gelinkt aan snelheid gelinkt aan onervarenheid

Het percentage dodelijke ongevallen met motorfietzers ligt in West-Vlaanderen lager dan in Vlaanderen (16 %): 3 % in 2021, 7,7 % in 2020, 9,3 % in 2019 en 7,3 % in 2018.

Het percentage eenzijdige ongevallen bij motorrijders ligt in West-Vlaanderen hoger dan in Vlaanderen (50 %): 4 van de 5 dodelijke verkeersongevallen (80 %) met een motorfiets in 2021, zijn eenzijdige ongevallen waar geen derden bij betrokken zijn.

We bestuderen de link met de leeftijdscategorieën nader:

³¹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers, p. 15

³² Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Gemotoriseerde tweewielers, p. 20

Zowel de 16 tot 24 jarigen en de 25 tot 39 jarigen telden telkens 2 % (2) betrokkenen in 2021. Bij de 40 tot 49 jarigen viel er 1 dode in 2021.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor wanneer je de voorbije jaren bestudeert (10), gevolgd door de 40 tot 49 jarigen (8).

6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter

Tabel 13– Link tussen leeftijdsgroep en rolwagen/e scooter bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Rolwagen /e scooter	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	1
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	0	0	0	0	1

Net als in 2019 is er 1 e-scooter betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in 2021. Betrokkene was plus 80 jaar, net als in 2019. Dit fenomeen kwam niet voor in 2020 en 2019. Waar in 2019 de oorzaak bij de e-scooter zelf lag, lag de volledige verantwoordelijkheid voor het ongeval in 2021 bij de lichte vrachtauto met aanhangwagen die loskwam.

6.3. Personenauto

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de bestuurder en de passagier van een personenauto.

Tabel 14 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Bestuurder personenauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	7	18	7	12	7	3	1
2019	0	7	12	4	9	5	2	6
2020	0	4	11	7	6	4	0	1
2021	0	3	12	9	4	2	1	3

In alle onderzochte jaren komen bestuurders van personenauto's het vaakst voor bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Ieder jaar blijkt de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen is de voorbije jaren, het meest vertegenwoordigd.

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 legt men de nadruk op afleiding, rijden onder invloed en onaangepaste en/of overdreven snelheid. Ze worden de "killers" genoemd.

In het 37 puntenplan staat hiervoor specifiek:

- Een gerichte sensibilisering
- Educatie
- Het aantal controles van en de handhaving systemen worden verhoogd en geoptimaliseerd
- Er wordt werk gemaakt van een echte verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven
- Er wordt geïnvesteerd in gedrags ondersteunende infrastructuur
- Met innovatieve technologische hulpmiddelen wordt het gewenste gedrag gefaciliteerd.³³

Tabel 15– Link tussen leeftijdsgroep en passagier personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

passagier personenauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	2	3	1	0	0	1	1	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	1	1	0	0	0	0	0
2021	0	2	4	1	0	0	0	0

In 2021 raakten 7 passagiers van personenauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan kwamen er 3 passagiers om het leven. In 3 gevallen had de passagier geen veiligheidsgordel aan. Alleen 2018 scoorde slechter met 8 betrokkenen. In 2019 kwam dit niet voor en in 2020 werden 2 passagiers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

6.4. Lichte vrachtauto

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 staat volgende over de lichte vrachtauto: "Bijna 1 op 10 verkeersdoden valt in een ongeval met een lichte vrachtwagen. We stellen een heel lichte daling vast van het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens tussen 2017 en 2019. Het gaat meestal om aanrijdingen met personenauto's en fietsers."³⁴

Tabel 16 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurders lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

bestuurder Lichte vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	5	2	1	0	0	0
2019	0	1	3	0	0	0	0	0
2020	0	1	2	2	0	2	0	0
2021	0	1	2	0	4	2	0	0

³³ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, killers, p. 21

³⁴ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met (lichte) vrachtauto's, p. 16

In 2021 waren 9 bestuurders van lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 16 % en ligt dus hoger dan het Vlaams gemiddelde (10 %). Dit is het hoogste cijfer sinds de studie: in 2018 waren dit er 8, in 2019 4 en in 2020, 5. De lichte daling waarvan sprake hiervoor is dus ook in West-Vlaanderen vast te stellen, tot in 2021. De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor met uitzondering van 2021, waar vooral de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar het zwaarst is getroffen.

Tabel 17 – Link tussen leeftijdsgroep en passagier lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

passagier Lichte vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	1	0	1	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	1	0	1	1	0	0

In 2021 raakten 3 passagiers van lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is het hoogste cijfer sinds de analyse. Hiervan kwamen er 2 om het leven. Beiden droegen geen veiligheidsgordel. Alleen 2018 scoorde slechter met 8 betrokkenen.

In het 37 puntenplan staat hiervoor specifiek:

- Lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen
- De kwaliteit van de nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd
- Samen met de koerier- en bezorgbedrijven worden afspraken rond verkeersveiligheid gemaakt
- De regelgeving over ladingzekering voor vrachtverkeer wordt uitgebreid naar kleinere bedrijfsvoertuigen. Er wordt ook gevraagd aan Europa om andere geldende veiligheidsmaatregelen voor vrachtauto's uit te breiden naar bestelwagens.³⁵

6.5. Vrachtauto

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 wijdt men een hoofdstuk aan de vrachtauto: "Ondanks een dalende trend zijn vrachtwagens nog altijd betrokken bij 1 op de 5 dodelijke ongevallen. De betrokkenheid van een vrachtwagen bij een ongeval vergroot de kans op ernstige gevolgen. Het gaat meestal om aanrijdingen met personenauto's en fietsers."³⁶

Tabel 18 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Bestuurder vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
--------------------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	--------

³⁵ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, (lichte) vrachtauto's, p. 20

³⁶ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met (lichte) vrachtauto's, p. 16

2018	0	1	5	3	1	1	0	0
2019	0	0	1	0	4	0	0	0
2020	0	0	3	4	5	0	0	0
2021	0	2	3	4	3	1	0	0

In 2021 waren 11 bestuurders van vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 20 % en komt overeen met het Vlaams gemiddelde. Dit cijfer ligt in de lijn van de resultaten van 2018 (11), 2020 (12) Alleen 2019 scoorde opvallend laag met 5. De leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar komt het vaakst voor, gevolgd door 25 tot 39 jarigen en de 40 tot 49 jarigen in 2021.

Tabel 19– Link tussen leeftijdsgroep en passagier vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Pasagier vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	1	0	0	0	0

In 2021 overleed 1 passagier van vrachtauto bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is de enige sinds de analyse. Betrokkene droegen zijn veiligheidsgordel maar het voertuig kantelde na een aanrijding op de autosnelweg met een stilstaand voertuig.

In het 37 puntenplan staat hiervoor specifiek:

- Lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen
- De dode hoek problematiek wordt vanuit verschillende invalshoeken aangepakt
- De kwaliteit van de nascholing vakbekwaamheid (code 95) wordt verhoogd.³⁷

6.6. Bus

Tabel 20 – Link tussen leeftijdsgroep en bus bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

bus	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	1	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	0	1	0	0	0

³⁷ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, (lichte) vrachtauto's, p. 20

In 2021 als in 2019 was er respectievelijk 1 bestuurder van een bus betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2018 en 2020 kwam dit niet voor. De leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar en 25 tot 39 jarigen kwamen telkens één maal voor.

6.7. Landbouwtractor

Tabel 21 – Link tussen leeftijdsgroep en landbouwtractor bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

landbouwtractor	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	2	1	1	0	1	0
2019	0	0	0	0	0	1	0	0
2020	0	0	1	0	1	0	0	0
2021	0	1	0	0	0	0	0	0

In 2021 was 1 bestuurder van een landbouwtractor betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 2019. In 2020 waren dit er 2. In 2018 waren het meest landbouwtractoren betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie: 5. De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor over de jaren maar in 2021 zat de bestuurder van de landbouwtractor in de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarige.[]

In het 37 puntenplan staat hiervoor specifiek:

- Er worden extra sensibiliseringsacties uitgewerkt voor specifieke doelgroepen: landbouwvoertuigen. ³⁸

6.8. Tram, trein, kraan

Tabel 22– Link tussen leeftijdsgroep en tram, trein, kraan... bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2021, West-Vlaanderen

Tram, trein, kraan,..	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	0	1	0	0	0	0
2019	0	0	0	3	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	1	0	0	0
2021	0	0	1	0	1	0	0	0

In 2021 waren 2 bestuurders tram/trein betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2020 kwam dit net als in 2018 , 1 maal voor. In 2019 haalden we het hoogste cijfer: 3 maal. De leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen komt het vaakst voor over de jaren maar in 2021 waren de leeftijdscategorieën 25

³⁸ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, globaal, p. 22

tot 39 jarigen en 50 tot 59 jarigen betrokken bij het ongeval. Telkens ging het om een ongeval met een voetganger die zich op de sporen bevond.

6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen

In 2021 komen voorlopig de nieuwe al dan niet gemotoriseerde bewegingstoestellen zoals hoverboards, gyropodes – waaronder de bekende segways, elektrische steps en monowheels nog niet tegen in de statistieken van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

7. Omstandigheden en oorzaken

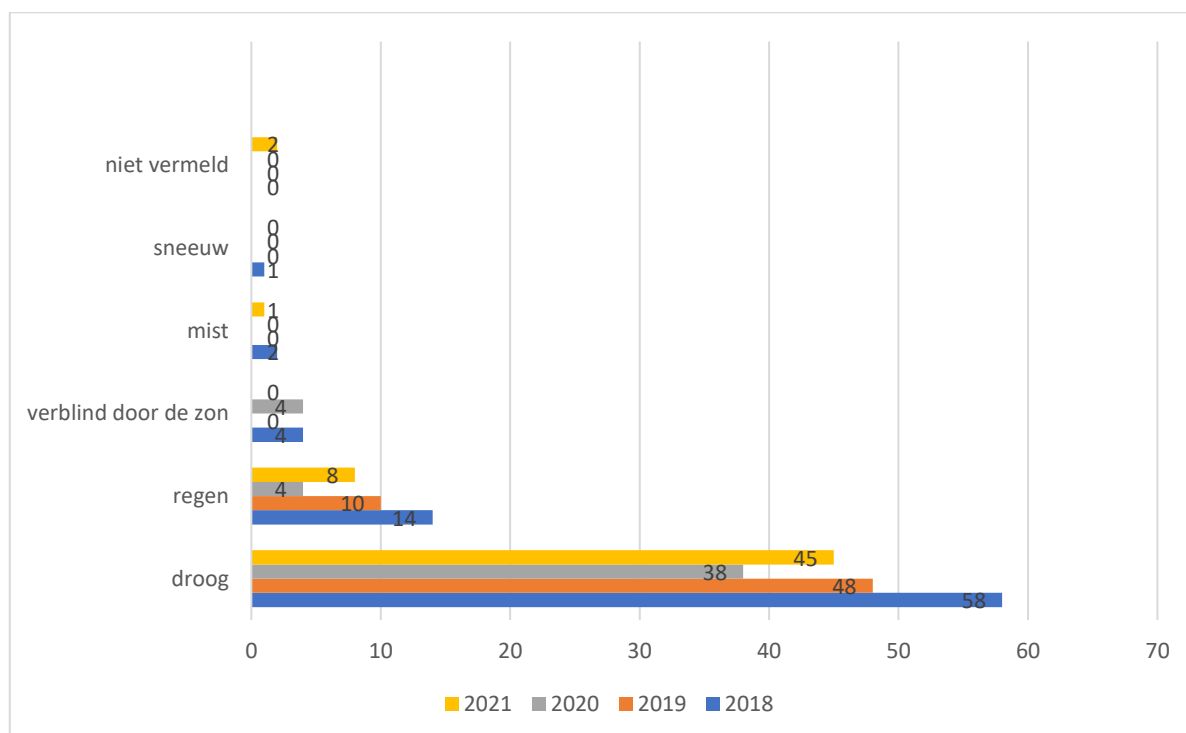
In dit hoofdstuk bestuderen we de omstandigheden en oorzaken waarin de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018-2021 gebeurden.

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 2021. Vaak leidt een combinatie van meerdere oorzaken en omstandigheden samen tot een dodelijk verkeersongeval.

7.1. 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 27– Evolutie tussen 2018 en 2021 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hoe beter het weer, hoe meer kans om een dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Opvallend is dat het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen bij droog weer gebeurt: in 2021 was dit zelfs 80 % (45). In 2020 was dit 76 % (38). In 2019 haalden we het hoogste percentage: 83 % (48) . In 2018 was dit 73 % (58).

In 14 % of 8 dossiers was er in 2021 sprake van regen. Hiervan bleek in 1 dossier plotse hevige regen. In één dossier was er dichte mist. Weggebruikers rijden duidelijk voorzichtiger bij slechtere weersomstandigheden waardoor deze misschien minder in de statistieken van de dodelijke ongevallen terecht komen.

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 en evenmin in 2021.

7.2. Zichtbaarheid

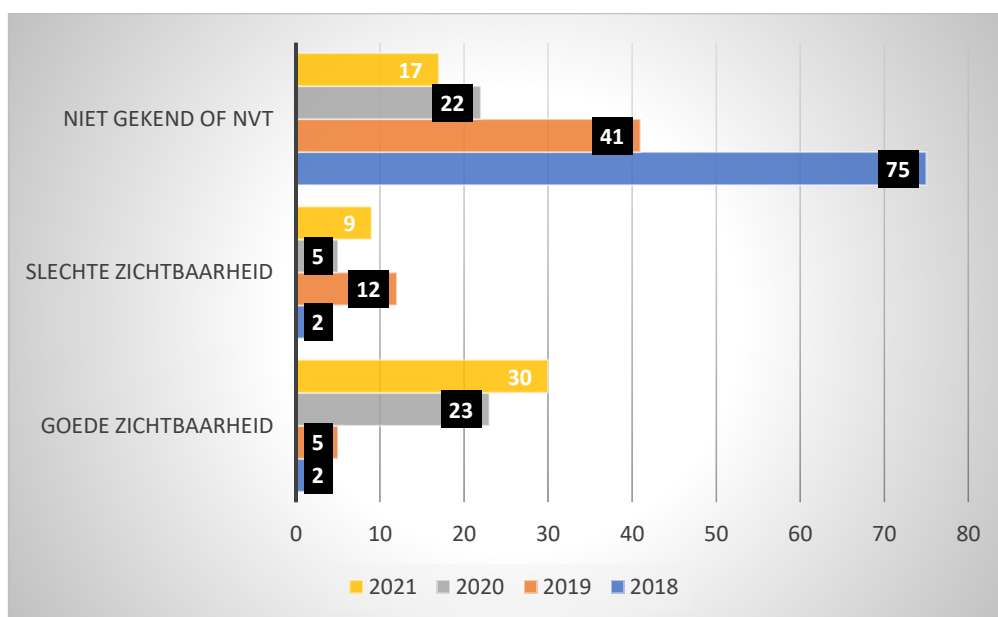
In deze rubriek werd rekening gehouden met twee elementen:

- 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 28 – Evolutie tussen 2018 en 2021 impact zichtbaarheid betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



In 16 % (9 dossiers) speelde de slechte zichtbaarheid van de weggebruiker een rol in het dodelijk verkeersongeval in 2021. In 2020 was dit 10 % (5 dossiers) In 2019 was dit opvallend hoog: 20 %. In 2018 bleek dit in 2,5 % een rol te hebben gespeeld.

Tabel 23 – Evolutie tussen 2018 en 2021 impact slechte zichtbaarheid omgeving bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

zichtbaarheid omgeving	2018	2019	2020	2021
slecht	7	6	5	7

Slechte zichtbaarheid van de omgeving speelde in 2021 in 7 dossiers (12 %) mogelijk een rol. In absolute cijfers blijft dit over de jaren redelijk stabiel. Dit is natuurlijk rechtstreeks gelinkt aan hoofdstuk 3, tijdstip van het ongeval: hoe meer ongevallen overdag, hoe beter de zichtbaarheid van de omgeving.

7.3. Gladheid wegdek

Tabel 24 – Evolutie tussen 2018 en 2021 impact gladheid bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

gladheid	2018	2019	2020	2021
	12	12	0	11

In 2018 bleek in 10 gevallen de gladheid afkomstig van het natte wegdek. In 1 dossier was het door aarde en in één dossier door een waterslang op de rijbaan.

In 2019 bleken 11 dossiers gekoppeld aan plassen en in 1 dossier is er duidelijk sprake van aquaplaning. In 1 dossier is er een link naar ijzel.

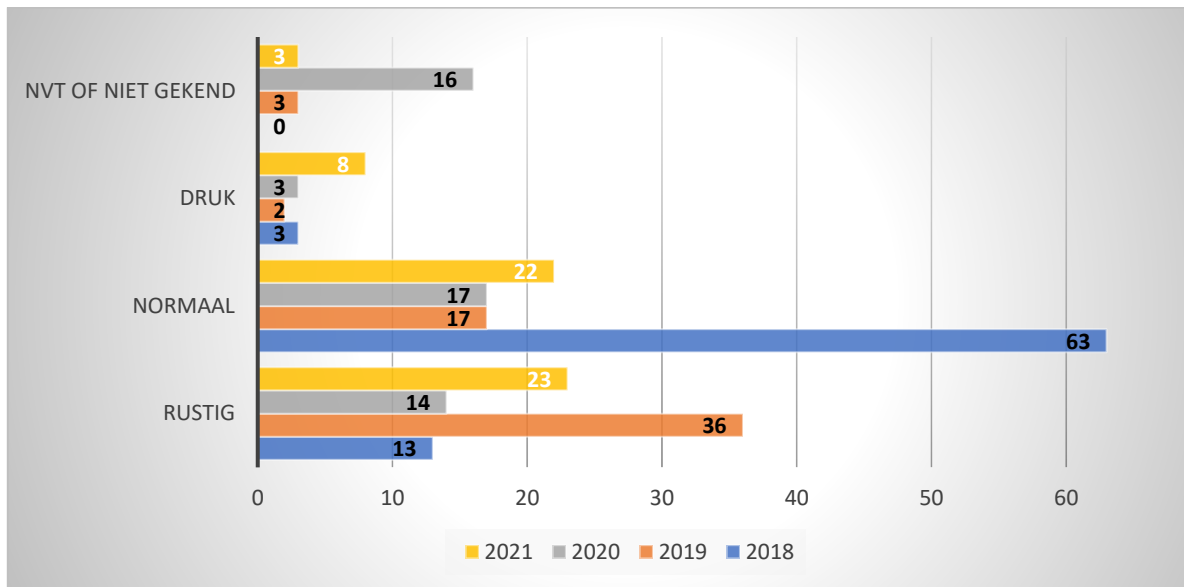
In 2020 bleek geen enkel dossier gelink aan gladheid. Het uitzonderlijk mooie weer in onze streek en de coronamaatregelen speelden ook hier ongetwijfeld een positieve rol.

In 2021 waren 11 dossiers (19 %) gelinkt aan gladheid hetzij door ijzel, plassen, aquaplaning.

7.4. Verkeersdrukte

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 verkeersdrukte.

Figuur 29 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens verkeersvolume, West-Vlaanderen



In 41 % blijkt in 2021 het dodelijk verkeersongeval gebeurd bij rustig, kalm dus weinig verkeer. De verkeersdrukke bleek in 2020 in het merendeel van de dossiers (34 %), normaal en in 28 % kalm. In 2019 was de verkeersdrukke in 62 % rustig. In 2018 bleek dit nog in 16 % van de dodelijke verkeersongevallen!

Er is een duidelijke link tussen weinig verkeer, hoge snelheid, het risico op en de ernst van een dodelijk verkeersongeval.

In 14 % blijkt in 2021 het dodelijk verkeersongeval gebeurd bij een hoge drukke. Dit is nog nooit zo hoog geweest. Zo werd het wisselweekend op 10 juli fataal voor de bestuurder en passagier van een vrachtauto en reden twee personen in op een file. 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%.

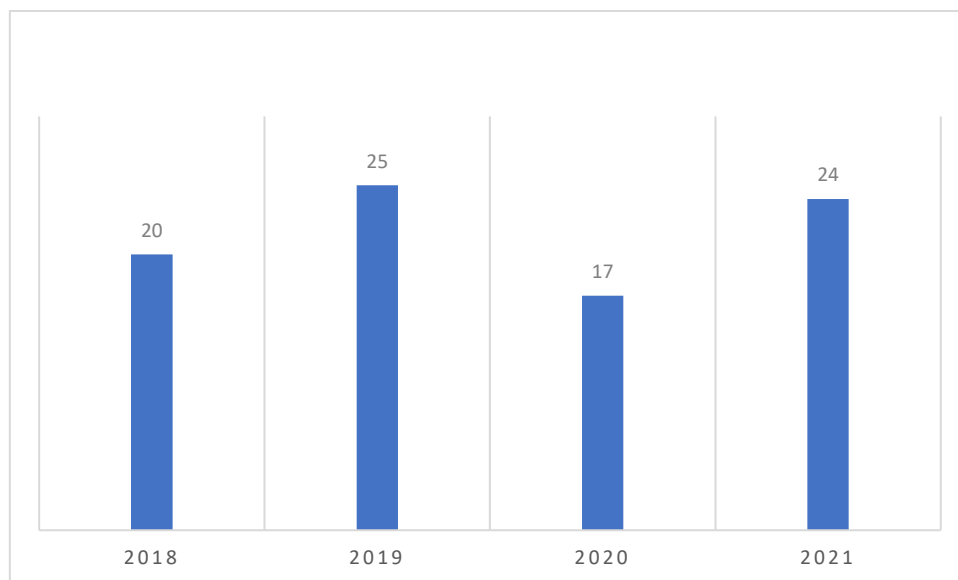
In 2020 ontbreekt in 32 % de omschrijving van de verkeersdrukke in het dossier. Dit is slechts 7 % in 2021.

7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid

Volgens de Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête van Vias verklaart 1 op de 3 Belgen (33%) dat ze in de afgelopen maand de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom overschreden hebben. Op de autosnelweg gaat het over 31% van de bestuurders, binnen de bebouwde komt geeft 27% aan in de voorbije maand wel eens te snel gereden te hebben.³⁹

Volgens de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) veroorzaakt te snel rijden 30% van alle dodelijke ongevallen. Te snel rijden speelt trouwens een rol bij 15% van alle ongevallen met gewonden.⁴⁰

Figuur 30 - Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met overdreven of onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



In 2021 staat overdreven of onaangepaste snelheid op nummer 1 van oorzaken!

In 43 % (24) is onaangepaste of overdreven snelheid een belangrijk element in het dodelijk verkeersongeval in 2021. In 2020 was dit 34 % (17 dossiers). In 2019 was dit eveneens 43 %, en in 2018 (25 %).

³⁹ [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)

⁴⁰ <https://www.ethias.be/content/ethias-sd1/nl/tips-weetjes/mobiliteit/autoverzekering/mythes-snelheid.html#:~:text=Dit%20zijn%20de%20wettelijke%20boetetarieven%3A&text=Snelheidsoverschrijding%20tot%2010%20km%2Fu%3A%2053%20euro.&text=Snelheidsoverschrijding%20van%20meer%20dan%2010,voo r%20elke%20bijkomende%20km%2Fu.&text=Snelheidsoverschrijding%20van%20meer%20dan%2030,u%20eld ers%3A%20naar%20de%20rechtbank!>

7.6. 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.⁴¹

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

Uit een onderzoek van de universiteit Gent, over de attitude omtrent een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer, van Lotte De Canck, werd nagegaan of leeftijd, aard van de weggebruiker, invloed ouderlijke opvoeding, geslacht, woonplaats, rijervaring, verkeersveiligheidsgevoel, eerder betrokken bij een ongeval, elementen zijn die bepalend zijn bij de houding en het standpunt rond nultolerantie.

- 13 % is volledig voor nultolerantie
- 02 % is tegen nultolerantie
- 86 % automobilisten zijn voorstander
- 10 % automobilisten zijn tegenstander
- 31 % fietsers zijn voorstander
- 54 % fietsers zijn tegenstander
- 59 % is voorstander van een alcoholslot
- 22 % is tegenstander van een alcoholslot

Er is een groot draagvlak bij automobilisten tussen de 18 en 25 jaar: 93 %.⁴²

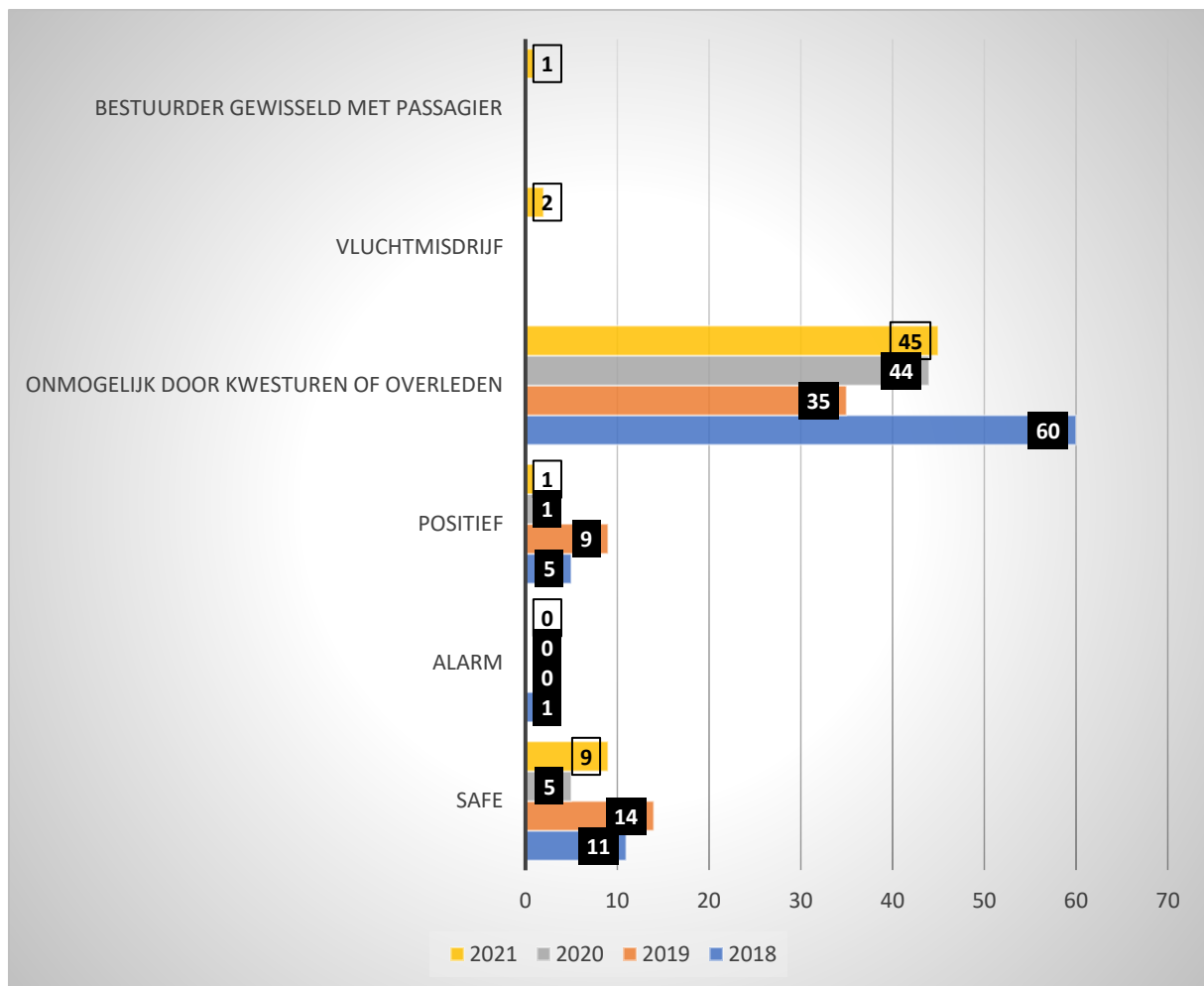
7.6.1. Ademtest

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.

Figuur 31– Evolutie tussen 2018 en 2021 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzakers, West-Vlaanderen

⁴¹ file:///C:/Users/YAVA/Downloads/vias-magazine-107-nl.pdf

⁴² Vlaams congres verkeersveiligheid, 15 maart 2022, de attitude omtrent een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer, van Lotte De Canck



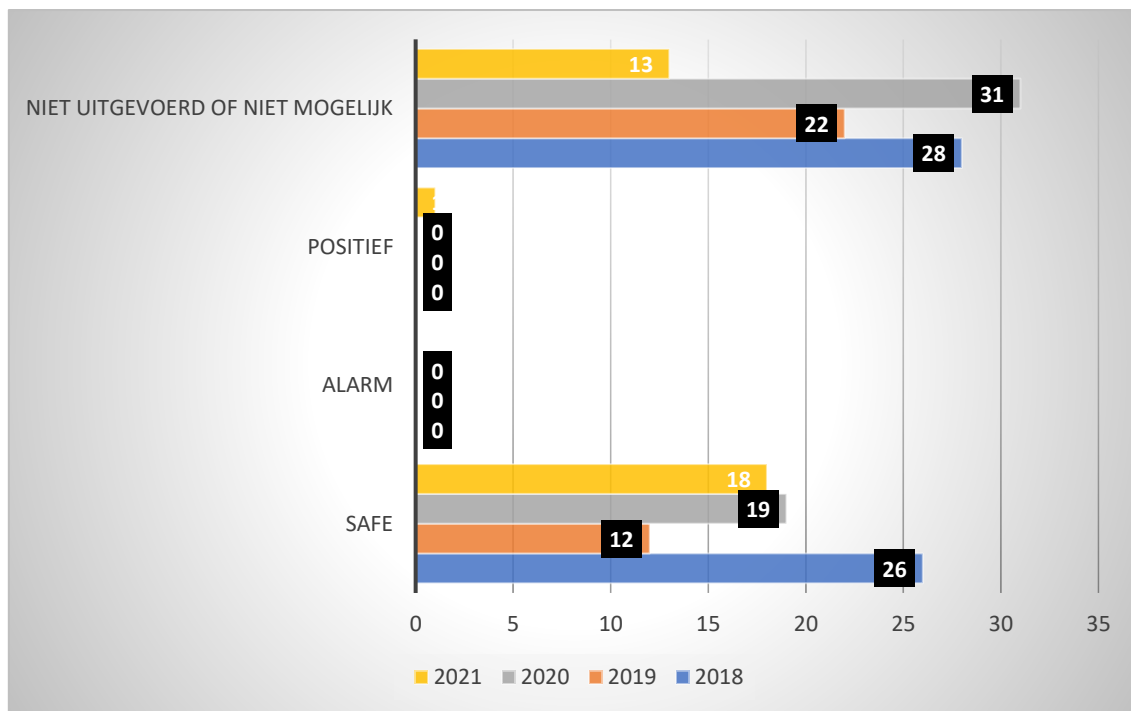
Het merendeel van de veroorzakers werd niet onderworpen aan een ademtest. De meest voorkomende redenen zijn het overlijden van betrokkene of de onmogelijkheid een ademtest af te leggen door de aard van de verwondingen. Dit bleek in 2021 in 79 % en in 2020 in 88 % het geval te zijn. In 2019 was dit 60 %. In 2018 bleek dit in 76 % van de ongevallen toepassing.

In 2021 werd net als in 2020 in 1 dossier 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 2021 legde veroorzakers in 16 % een negatieve ademtest af. In 2020 was dit 10 % ; in 2019 was dit 24 % en in 2018 14 %.

Opvallend is dat er 2 bestuurders de vlucht namen in 2021 waardoor geen ademtest kon worden afgenomen. Tevens was er in 1 dossier sprake dat de bestuurder gewisseld had van plaats met de passagier om zo een ademtest te ontlopen.

Figuur 32 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij slachtoffers, West-Vlaanderen



In 2021 blijkt één slachtoffer een positieve ademtest af te leggen. Opvallend is dat geen enkel slachtoffer noch in 2020, noch in 2019 en 2018 gelinkt kon worden aan rijden onder invloed.

In 2021 legden 18 bestuurders een negatieve ademtest af (32 %). In 2020 legde 38 % een negatieve ademtest af. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (21 %) en 2018 (33 %).

In 2021 bleek in 65 % geen ademtest mogelijk of van toepassing. In 62 % bleek een ademtest niet uitgevoerd in 2020. Dit is een stijging ten opzichte van 2019 (38 %) en 2018 (35 %).

7.6.2. 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.

Tabel 25 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de afgenomen bloedproeven bij veroorzakers dodelijke bij verkeersongevallen, West-Vlaanderen

bloedproef veroorzaker	2018	2019	2020	2021
opdracht parket	9	2	3	8

In 2021 is in 14 % een bloedproef bevolen bij de veroorzaker. Dit ligt hoger dan de voorbije jaren. In 2020 was dit (6 %), in 2019 (3,4 %) en in 2018 (11 %). In twee voertuigen werd respectievelijk alcohol

en amfetamines aangetroffen. Uit één bloedproef bleek de bestuurder 2,36 g/l alcohol in het bloed. Deze bestuurder reed op het rijvak van de tegenligger bij het ongeval.

Een andere bloedproef bleek positief op cannabis. De bestuurder reed aan 100 km/uur in een dorpskom, mistte een asverschuiving en kwam zo op het rijvak van de tegenligger terecht.

In 2021 bleek in drie gevallen, ondanks de opdracht van het parket, de bloedproef niet mogelijk door de toestand van het lichaam.

Tabel 26 – Evolutie tussen 2018 en 2021 aantal bloedproeven afgenomen bij slachtoffers bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

bloedproef slachtoffer	2018	2019	2020	2021
uitgevoerd	2	3	1	4

In 2021 werd 7 % (4) een bloedproef bevolen bij het slachtoffer; ook dit ligt hoger dan de voorbije jaren. In 2020 was dit slechts 2 % , in 2019 (5 %) in 2018 (2,5 %).

In het dossier waarbij een vermoeden was dat de bestuurder gewisseld had met de passagier, werd bij beiden een bloedstaal afgenomen.

Bij een dode hoek ongeval tussen een vrachtauto en bromfietser, werd bij de overleden bromfietser een bloedstaal afgenomen. Betrokkene bleek levenslang rijverbod te hebben sinds 2019.

In twee dossiers met frontale botsingen werd bij beide bestuurders een bloedproef bevolen door het parket.

7.6.3. 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.

Volgens het persbericht van Vias Institute van 25 januari 2022, verwijzende naar de 10^e Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête blijkt:

- 1 op de 5 jonge bestuurders maandelijks te rijden na druggebruik: het percentage tussen 18 en 34 jarigen stijgt van 11 naar 19 %
- In 2 op de 3 gevallen wordt druggebruik gecombineerd met alcohol
- Het gebruik van lachgas zit in stijgende lijn⁴³

⁴³ <https://mailchi.mp/9e0d8f9ea64d/1-op-de-5-jonge-bestuurders-rijdt-maandelijks-na-druggebruik?e=a2889e1093>

Tabel 27– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal afgenomen speekseltest bij veroorzakers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest veroorzaker	2018	2019	2020	2021
uitgevoerd	5	6	5	2

In 2021 werd 3,5 % (2) speekseltesten opgelegd aan de veroorzakers. Hiervan bleek 1 positief en 1 negatief. Twee bestuurders vluchtten weg waardoor, ondanks vermoeden, geen speekseltest kon afgenomen worden. 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 2018 gebruikte de politie een checklist en bloedstaal. Deze procedure was ingewikkeld en tijdrovend. Het gebruik van een speekseltest is sinds 1 april 2019 verplicht. De ter beschikking stelling van voldoende en gehomologeerde speekseltests onder de politiediensten bleek aanvankelijk een probleem waardoor men zuinig omsprong met het gebruik ervan. Het gebruik ervan zou dus moeten toenemen. Deze tendens zien we eigenaardig genoeg niet in 2021.

Tabel 28– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal afgenomen speekseltest bij slachtoffers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest slachtoffer	2018	2019	2020	2021
uitgevoerd	2	1	3	5

Opvallend is dat er in 2021 meer speekseltesten zijn afgenomen van slachtoffers dan veroorzakers, namelijk 9 % (5). Allen bleken safe.

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.

7.6.4. 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.⁴⁴

Tabel 29– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal afgenomen toxicologische onderzoeken, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

Toxicologisch onderzoek	2018	2019	2020	2021
uitgevoerd	2	2	5	6

In 2021 zijn nog nooit zoveel toxicologische onderzoeken bevolen namelijk in 11 % (6). Dit blijft stijgen. 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).

7.7. 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.⁴⁵

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

Tabel 30 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, West-Vlaanderen

vluchtmisdrijf	2018	2019	2020	2021
vluchtmisdrijf	3	3	2	3

Vluchtmisdrijf bij een dodelijk verkeersongeval kwam in 2021 in 5 % (3) voor dit zit tussen de voorbije jaren. In 2020 was dit 4 % (2) van de dossiers. In 2019 was dit 9 % (3), in 2018 was dit in 4 % (3). In 2021 resulteerde dit in 1 aanhouding door de onderzoeksrechter, 1 arrestatie in Frankrijk en 1 verder onderzoek in Frankrijk.

Het profiel van de vluchtende bestuurder in 2021 is:

- telkens een bestuurder van een personenauto
- telkens een man

⁴⁴ <https://www.adcnv.com/en/expertisegebieden/toxicologie-geneesmiddelenonderzoek-tgo/>

⁴⁵ <https://www.euromex.be/safety-world/wanneer-pleeg-je-vluchtmisdrijf>

- 1 Belg en 2 Franse onderdanen
- 2 behoorden tot de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen , de leeftijd van de derde is nog niet gekend
- Het is in de 3 dossiers niet duidelijk of ze vertrouwd waren met de omgeving
- 1 dossier werd alcohol en drugs bevestigd, bij de 2 andere dossiers is dit niet gekend.
- 1 dossier is gekoppeld aan overdreven snelheid, 1 dossier is nog in onderzoek, 1 dossier is niet gekend
- B1 bestuurder had geen geldig rijbewijs

7.8. 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.”

Volgens een bevraging in juli 2021 van VSV blijkt:

- 95,2% draagt de gordel voorin bij personenwagens
- 78 % bij vrachtwagenchauffeurs
- 1 op 8 draagt bijna nooit de gordel
- Jonger dan 35 jaar draagt maar 65% de gordel altijd
- 1 op 5 bestuurders heeft geen gordelverklikker
- 15% vindt het aanvaardbaar om zonder gordel te rijden (bewegingsvrijheden, oncomfortabel)⁴⁶

Tabel 31 - Evolutie tussen 2018 en 2021 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

GORDELDRACT	2018	2019	2020	2021
inbreuk op gordeldracht	11	3	6	8

In 2021 bleek in 14 % (8) dossiers de bestuurder of passagier geen veiligheidsgordel te dragen. Dit is het hoogste percentage sinds de start van de studie. In 2020 bleek dit 12 % , in 2019 was dit 5 % en in 2018 was dit 14 %.

7.9. Afleidingen

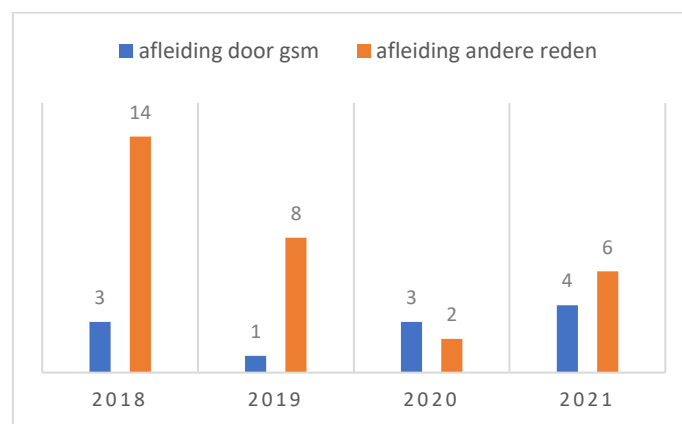
In dit deel bestuderen we de afleiding achter het stuur zowel gsm gebruik als andere vormen.

⁴⁶ Vlaams congres verkeersveiligheid, 15 maart 2022, Samen worden we wereldkampioen gordel aan doen

Ongevallen waarbij en plots afwijkt van de weg, op het andere rijvak terecht komt of naast de baan, zonder duidelijke reden, gebeuren mogelijks omdat bestuurders onvoldoende opletten, bezig zijn met hun gsm of andere zaken zoals gps of radio en hierdoor veel te laat reageren op de omstandigheden op de weg zoals een flauwe bocht. Dit is vaak moeilijk te bewijzen.

Federaal minister van mobiliteit, Georges Gilkinet meldde: “In een recente enquête van Vias lees ik dat 28 % van de Belgische chauffeurs toegeeft dat ze de voorbije maand hun smartphone hebben gebruikt tijdens het rijden: tegen dit soort risicogedrag wil ik optreden. Met het federale verkeersveiligheidsplan wil ik bijvoorbeeld het rechtskader voor wegcontroles herzien. Ik wil toelaten dat intelligente camera’s kunnen worden ingezet als actiemiddel tegen afleiding achter het stuur door elektronische apparaten, uiteraard met respect voor de privacy en met als enig doel om levens te redden. Want je vrijheid stopt daar waar het leven van een ander in gevaar is.”⁴⁷

Figuur 33 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij een afleiding door gsm-gebruik of andere zaken oorzaak is, West-Vlaanderen



In 2021 werd in 17 % (10) een link gelegd naar een vorm van afleiding. Dit percentage ligt tussen de resultaten van de voorbije jaren. In 2020 was dit 10 %, in 2019 was dit 16 % en in 2018 was dit 22 %.

Opvallend is dat men in 2021 in 2 dossiers handsfree belde toen het ongeval gebeurde. In 10,5 % (6) bleek een andere vorm van afleiding een element in het ongeval zoals ruzie, in 2 gevallen het dragen van een koptelefoon, van de veronderstelling uitgaan dat de weg vrij is zonder goed te kijken.

Sinds 3 maart 2022 geldt het aangepaste artikel in de wegcode dat zegt dat je als bestuurder geen mobiel elektronisch apparaat met een scherm (gsm, smartphone, tablet, gps-toestel, laptop,...) mag gebruiken, vasthouden of manipuleren, tenzij het toestel in een geschikte houder zit die aan het voertuig is bevestigd (bijvoorbeeld een smartphonehouder op het dashboard). Behalve als je voertuig stilstaat* of correct geparkeerd is, dan mag je het toestel wel gebruiken zonder dat het in de houder zit.

⁴⁷ <https://www.vias.be/nl/newsroom/ctest-camerasysteem-gsm-gebruik-pakkans-kan-gevoelig-verhoogd-worden-met-dit-systeem/#:~:text=Nieuws-,Test%20camerasysteem%20gsm%2Dgebruik%3A%20pakkans%20kan%20gevoelig,verhoogd%20worden%20met%20dit%20systeem&text=Vias%20institute%20heeft%20recent%20in,achter%20het%20stuur%20kunnen%20vaststellen.>

**De term stilstaan moet je hier interpreteren zoals hij in de wegcode wordt omschreven: ‘niet langer dan nodig stilstaan om iemand te laten in- en uitstappen of een voertuig te laden of lossen. Even halt houden voor een verkeerslicht bijvoorbeeld, wordt niet beschouwd als ‘stilstaan’.*⁴⁸

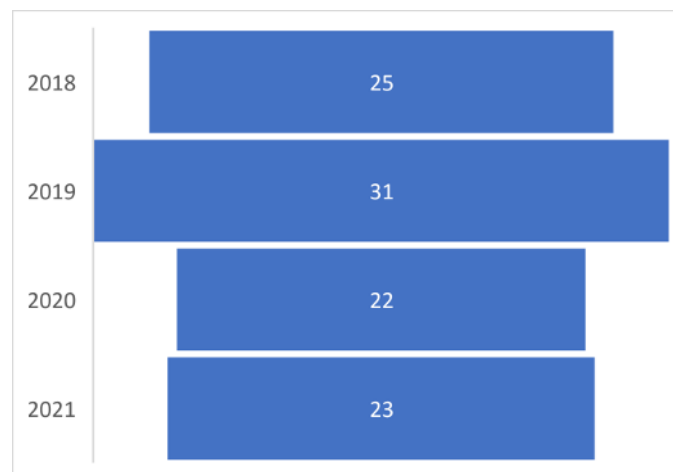
7.10. Verkeerde plaats op de weg

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,....

In 2021 komt “de verkeerde plaats op de weg” op de 2^e plaats te staan, na overdreven snelheid. Op de derde plaats staat geen voorrang verlenen, lees verder.

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

Figuur 34 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met verkeerde plaats op de weg als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2021 was “de verkeerde plaats op de weg” goed voor 41 % (23). van element in de oorzaak bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In 2020 was dit 44 % (22) ten opzichte van 53 % (31) in 2019 en 32 % (25) in 2018.

7.11. 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.

⁴⁸ <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/regels-en-uitzonderingen-afleiding-achter-het-stuur/>

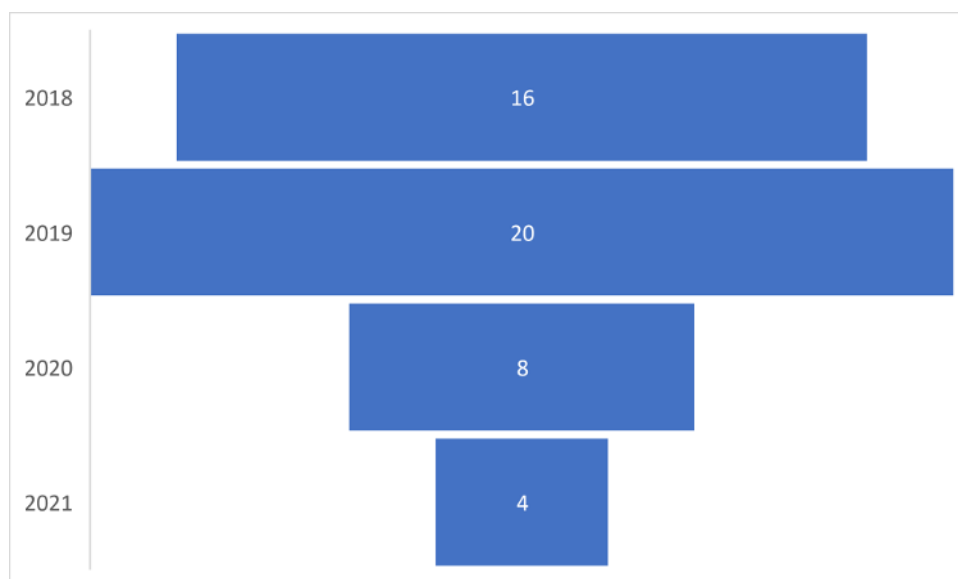
Tabel 32– Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met geen voorrang verlenen als oorzaak, West-Vlaanderen

VOORRANG	2018	2019	2020	2021
geen voorrang verlenen	18	6	19	15

In 2021 verleende 27 % (15) geen voorrang. Hiermee vervolledigen we de top 3 van oorzaken in West-Vlaanderen in 2021, na snelheid en de verkeerde plaats op de weg. In 2020 was dit percentage hoger met 38 % (19) , in 2019 was dit overeen met 10 % (6) en in 2018 bleek in 23 % (18) geen voorrang verleend.

7.12. Uitwijken

Figuur 35 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met uitwijken als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2021 bleek uitwijken in 7 % (4) een element in de oorzaak van het ongeval. Dit ligt veel lager dan de voorbije jaren.

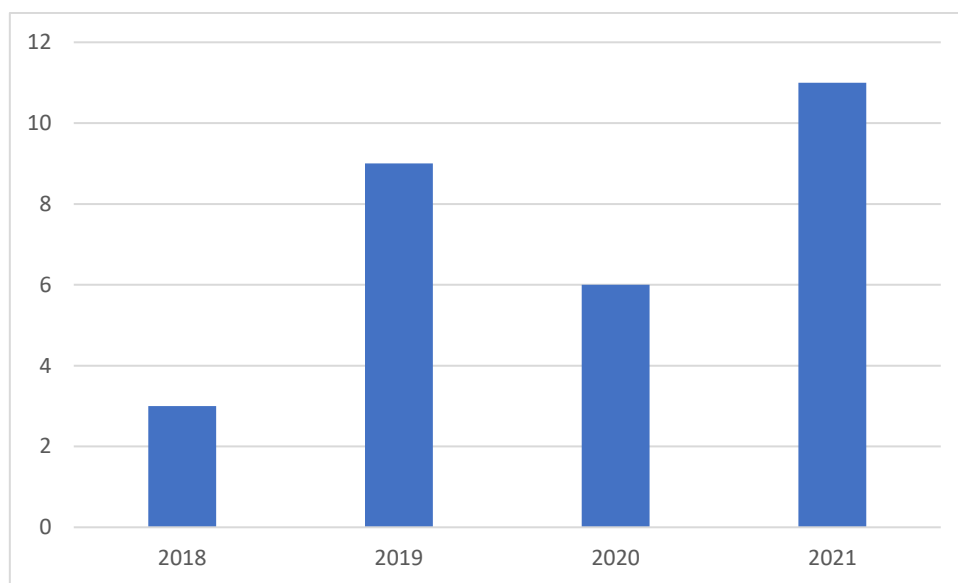
In 2020 was dit nog 16 % (8). In 2019 was dit 34 % (20) en in 2018 bleek dit in 20 % (16) een (mede)oorzaak van het dodelijk verkeersongeval. Vermoedelijk heeft deze daling te maken met het noteren van “uitwijken” als aanvangsoorzaak en niet als gedrag en gevolg van de aanvangsoorzaak, dus een striktere interpretatie.

7.13. 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.⁴⁹

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met afslaan als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2021 was afslaan goed voor 19 % (11) van de oorzaken van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen: 6 maal naar rechts en 5 maal naar links. Dit is het hoogste percentage sinds de studie.

In 2020 was dit 12 % (6), in 2019 was dit 16 % (9) En in 2018 was dit 4 % (3).

7.14. Dode hoek ongevallen

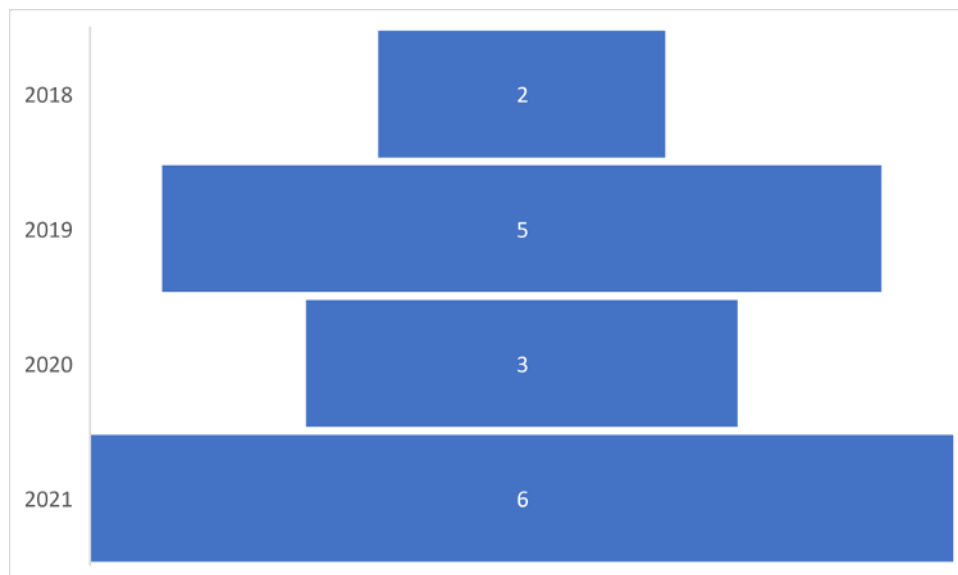
Dodehoek ongevallen zijn een specifieke vorm van conflicten tussen vrachtwagens of bus en zwakke weggebruikers. In het project van VIAS definieerden we dodehoekongevallen als 'ongevallen waarbij een combinatie van zichtproblemen rond de vrachtwagen en dode hoek een rol speelden bij het tot stand komen 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.

⁴⁹ <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/177-art19>

We onderscheiden drie belangrijke dode hoeken:

- rechts naast de vrachtwagen
- vlak voor de vrachtwagen
- achter de vrachtwagen.⁵⁰

Figuur 37 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met dode hoek als oorzaak, West-Vlaanderen



Het percentage dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen waarbij de dodehoek een rol speelde, is in 2021 nog nooit zo hoog geweest met 11 %. Ook in absolute cijfers scoren we hoog: 6! In 2020 betrof dit 6 % (3). In 2019 was dit 8,6 % (5) en in 2018 was dit 2,5 % (2).

We bekijken de dode hoek ongevallen wat nader:

Het gaat om 5 vrachtauto's en 1 lichte vrachtauto versus 4 fietsers, 1 voetganger en 1 bromfietser. Slechts in 1 dossier diende de fietser voorrang te verlenen aan de vrachtauto. In 5 dossiers gaat het om rechtsaf slaan van de (lichte) vrachtauto en in 1 dossier gaat het om achteruit rijden ervan.

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 staat “ de dodehoekproblematiek wordt vanuit verschillende invalshoeken aangepakt.”⁵¹

⁵⁰

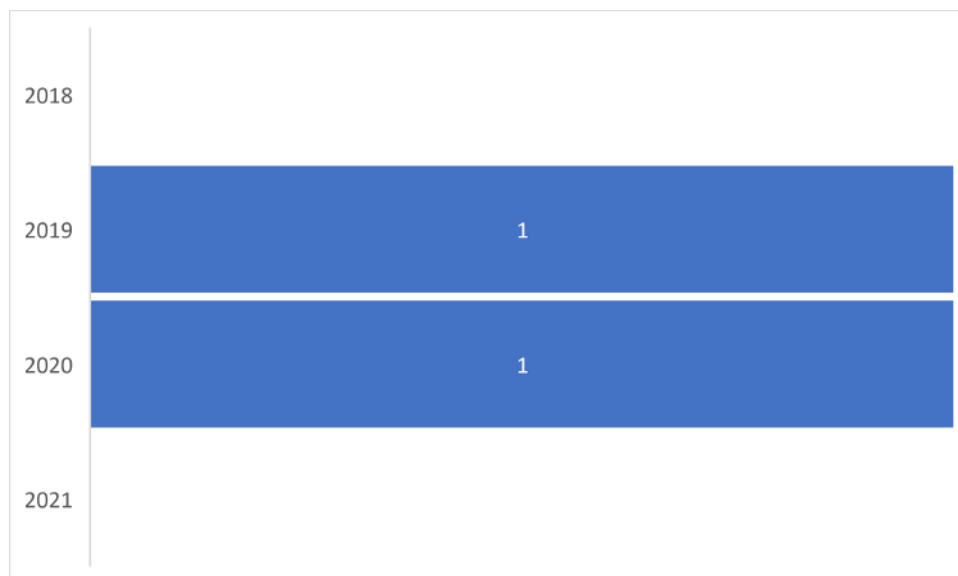
[https://www.vias.be/publications/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20\(BLAC\)/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20\(BLAC\)%20-%20Multidisciplinair%20diepteonderzoek%20naar%20ongevallen%20met%20vrachtwagens%20en%20zwakke%20weggebruikers.pdf](https://www.vias.be/publications/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20(BLAC)/Blind%20Spot%20Accident%20Causation%20(B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

⁵¹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, (lichte) vrachtwagens, p. 20

7.15. 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 38 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijke verkeersongevallen met gevaarlijk of fout parkeren als oorzaak, West-Vlaanderen



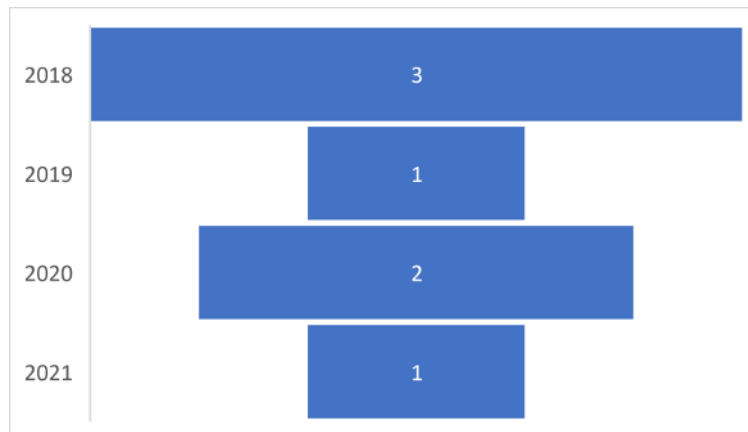
In 2021 net als in 2018 bleken er geen “fout” of “gevaarlijk” geparkeerde voertuigen oorzaak van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In 2020 was net als in 2019 2 % of 1 dossier gelinkt aan gevaarlijk parkeren.

7.16. Roodlichtnegatie

Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht.⁵²

Figuur 39 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van dodelijk verkeersongevallen met roodlichtnegatie als oorzaak, West-Vlaanderen

⁵² <https://www.wegenwiki.nl/Roodlichtnegatie>



In 2021 negeerde 1 voertuig het rode verkeerslicht meer bepaald de bestuurder van een vrachtwagen aan een treinoverweg in de haven. Roodlicht negatie komt in de onderzochte jaren zeer weinig voor als oorzaak van een dodelijk verkeersongeval.

In 2020 negeerden 2 het rode verkeerslicht: 1 bromfietser en 1 lichte vrachtauto.

In 2019 bleek dit in 1 dossier in casu een dodelijk verkeersongeval met een voetganger.

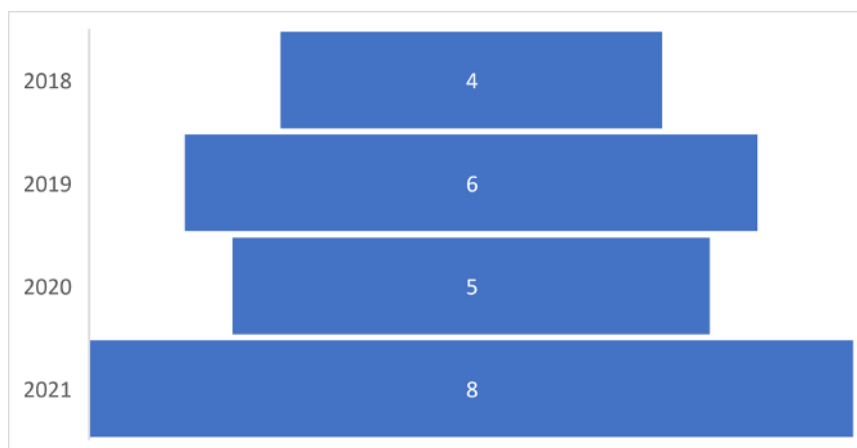
In 2018 leidde het negeren van het rode verkeerslicht in drie gevallen tot dodelijke verkeersongevallen.

7.17. 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 40- Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijk verkeersongeval met geen afstand houden als oorzaak, West-Vlaanderen



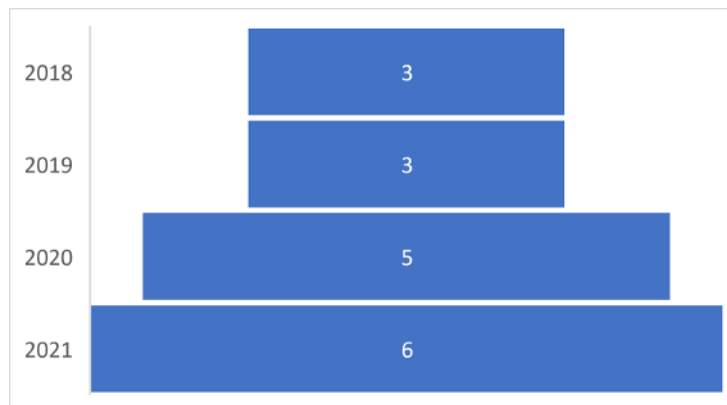
In 2021 bleek 14 % (8) geen afstand te houden van de andere weggebruiker. Dit is het hoogste percentage sinds de start van de studie.

In 2020 bleek 10 % onvoldoende afstand te hebben gehouden ten opzichte van de andere weggebruiker. In 2019 bleek dit eveneens in 10 % het geval. In 2018 kon dit in 5 % gelinkt worden.

7.18. 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 41– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met een voorafgaande valpartij als oorzaak, West-Vlaanderen

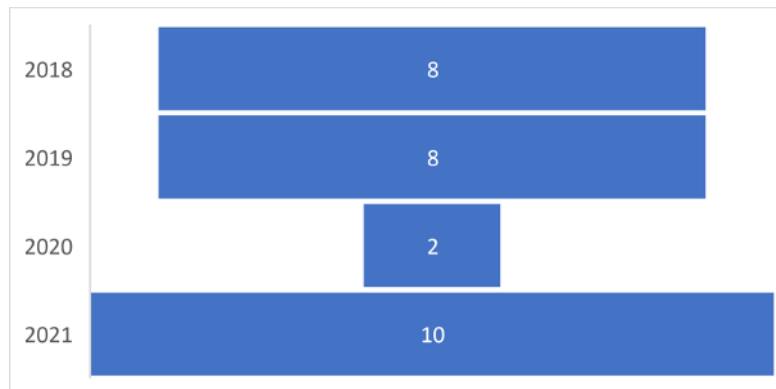


In 2021 kwamen 3 fietsers, 2 motorrijders en 1 voetganger ten val. Dit komt overeen met 11 %. Een val komt zowel in absolute cijfers als percentagegewijs het meest voor in 2021 sinds deze studie; zie vergelijking met in 2020 was 10 %, 2019 was 5 % en 2018 was 4 %).

7.19. 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 42– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aandeel natuurlijk overlijden als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2021 bleken opvallend veel bestuurders (10) getroffen door een natuurlijk overlijden in het verkeer: 18 % het hoogste percentage sinds de studie. In 2020 was dit 4 % (2), in 2019 was dit goed voor 14 % (8) en in 2018 bleek dit in 10 % (8) het geval te zijn.

In 2021 bleken 8 van de 10 om eenzijdige ongevallen te gaan. Hiervan bleken 7 bestuurder van een personenauto, 2 fietser en 1 bestuurder van een lichte vrachtauto.

Slechts in 2 dossiers was nog een slachtoffer betrokken:

- Door de val ten gevolge van hartfalen van de koersfietser in groep, valt de coureur die hem net volgde
- De bestuurder van de lichte vrachtauto wordt onwel, komt naast de baan in de gracht tegen een duiker terecht; de passagier wordt licht gewond.

7.20. Vermoeden van zelfmoord

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.

Tabel 33– Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met zelfmoord als oorzaak, West-Vlaanderen

vermoeden van zelfmoord	2018	2019	2020	2021
	7	0	3	4

In 2021 was er in 4 dossiers een sterk vermoeden van zelfmoord. Dit ligt tussen de resultaten van de voorbije jaren. In 2020 waren dit er 3, in 2019 kwam het fenomeen niet voor en in 2018 was er sprake van een opvallend hoog cijfer (7).

7.21. Bezit rijbewijs en ervaring weggebruiker

In 2021 werden 3 dodelijke verkeersongevallen gepleegd door bestuurders die geen rijbewijs hadden. Hiervan bleek één een levenslang rijverbod te hebben en twee bestuurders hadden een voorlopig rijbewijs. Dit bleek uit de aard van het ongeval onervarenheid een mede oorzaak van het ongeval.

In 2018 en 2020 kwam dit niet voor. In 2019 waren twee veroorzakers in het bezit van een voorlopig rijbewijs.

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 wordt extra aandacht gegeven voor ongevallen met onervaren weggebruikers:

- Er bestaat een duidelijk verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring.
- Vooral opvallend zijn beginnende fietsers, bromfietzers, autobestuurders (18-24 jaar).
- De zelfstandige mobiliteit van kinderen en jongeren neemt wel af. Dat heeft een impact op hun welzijn, autonomie en vrijetijdsbesteding.⁵³

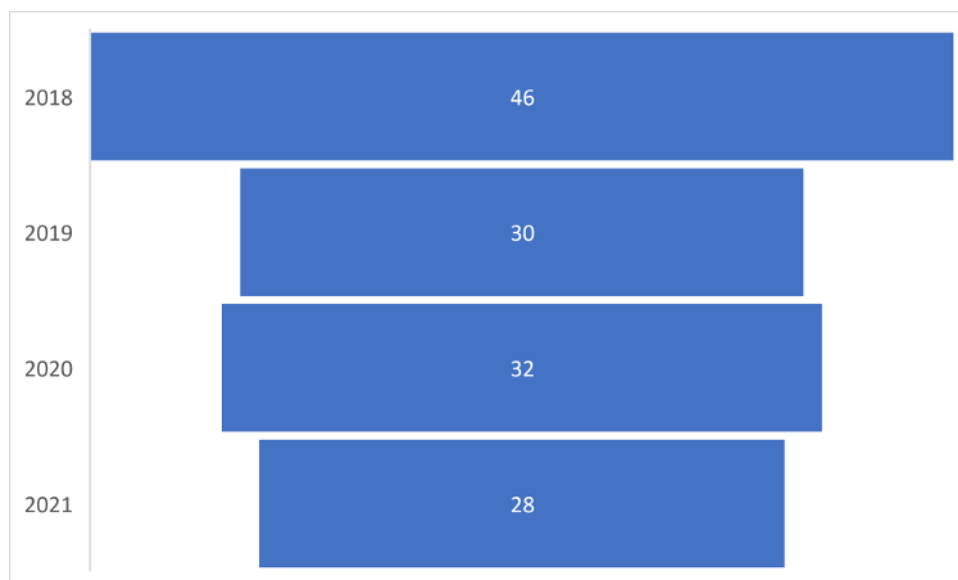
⁵³ Verkeersveiligheidsplan

8. Afhandeling door parket en rechtbank

8.1. 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.⁵⁴

Figuur 43 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met aanstelling van verkeersdeskundige, West-Vlaanderen



In 2021 stelde het parket, net als in 2019 in 50 % van de dossiers een verkeersdeskundige aan. Dit is lager dan in 2020 met 64 % en in 2018 bleek dit 58 %. Dit is zowel gekoppeld aan de aan- of afwezigheid van een tegenpartij, getuigenissen, camerabeelden en duidelijkheid hoe het ongeval gebeurd is.

De aanwezigheid van camerabeelden valt dit jaar voor het eerst op. In 16 % (9 dossiers) werden camera- of dashcambeelden in beslag genomen als bewijsmiddel in het dossier.

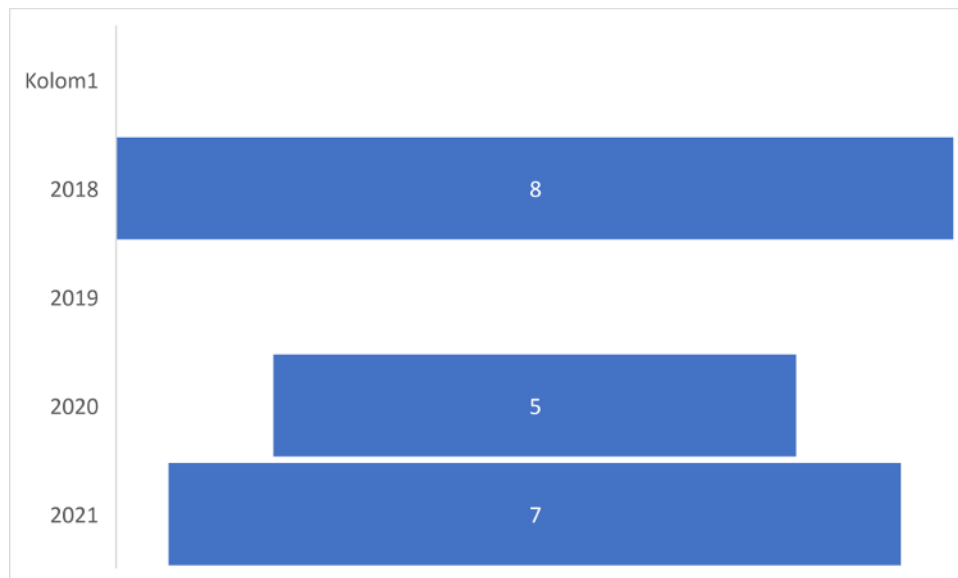
54

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

8.2. 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.

Figuur 44 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met aanstelling van gerechtsgeneesheer, West-Vlaanderen



In 2021 werd in 7 dossiers een wetsgeneesheer aangesteld. Alleen 2018 zat hoger met 8 dossiers. In 2020 waren dit in 5 dossiers. In 2019 kwam dit niet voor.

8.3. Vordering onderzoeksrechter of mini-onderzoek

Bij het gerechtelijk vooronderzoek in strafzaken heeft de onderzoeksrechter ruimere bevoegdheden dan tijdens het opsporingsonderzoek van de de parketmagistraat. 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. De onderzoeksrechter kan ook de zaak naar zich toe trekken. In een mini-instructie (MIO onderzoek) voert de onderzoeksrechter een stukje van de opdrachten uit maar blijft het onderzoek in handen van het parket.

Figuur 45 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met aanstelling van een onderzoeksrechter, West-Vlaanderen



De aanstelling van een onderzoeksrechter komt zelden voor bij dodelijke verkeersongevallen omdat men er van uitgaat dat het om een onopzettelijk misdrijf gaat. In 2021 werd in 1 dossier een MIO onderzoek opgestart. In 2020 kwam dit niet voor. In 2019 werd in 1 dossier een onderzoeksrechter aangesteld en in 2018 in twee gevallen. Bij een vermoeden van een opzettelijke dodelijke aanrijding wordt altijd de onderzoeksrechter ingeschakeld.

8.4. Afhandeling door het parket

8.4.1. 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.

Tabel 34 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met de intrekking van het rijbewijs als maatregelen door het openbaar ministerie, West-Vlaanderen

Onmiddellijke intrekking rijbewijs	2018	2019	2020	2021
	8	9	1	2

In 2021 werden 2 rijbewijzen onmiddellijk ingetrokken. Dit is opvallend laag in vergelijking met de voorbije jaren.

-Aanrijding van een voetganger op het trottoir door een bestuurder van een personenauto gekoppeld aan alcoholintoxicatie.

-Dode hoek: rechtsaf slaan vrachtauto en grijpen fietser die rechtdoor ging. De vrachtwagenbestuurder werd reeds meerdere malen veroordeeld door de politierechtbank.

Ook in 2020 stelden we een sterke daling vast van het aantal onmiddellijke intrekkingen rijbewijzen. De coronamaatregelen zoals de sluiting van de cafés, restaurants en sportkantines worden als mogelijke oorzaak gezien. In 2019 waren dit er nog 9 en in 2018 werden 8 rijbewijzen ingetrokken.

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.

8.4.2. 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).⁵⁵

Tabel 35 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met de arrestatie als maatregelen door het openbaar ministerie, West-Vlaanderen

arrestatie	2018	2019	2020	2021
	2	6	2	2

In 2021 werden 2 personen gearresteerd. Dit ligt in de lijn van de jaren 2018 en 2020. 2019 scoorde opvallend hoog in vergelijking met de andere jaren.

- Aanrijding van een voetganger op het trottoir door een bestuurder van een personenauto gekoppeld aan alcoholintoxicatie.

-Vluchtende bestuurder van personenauto laat zijn passagier dood achter en wordt gevat in Frankrijk. Betrokkene had geen rijbewijs.

⁵⁵

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

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.

Noot: de afhandeling op parketniveau zoals bemiddeling, dagvaarding, dossier zonder gevolg, of het vonnis en maatregelen zoals een alcoholslot, is in dit stadium van het onderzoek te vroeg om resultaten te noteren.

8.4.3. Zonder gevolg

De procureur des Konings kan beslissen om het dossier zonder gevolg te klasseren (= seponeren) en dus niet tot vervolging over te gaan. Er kunnen verschillende redenen zijn om niet te vervolgen. Bijvoorbeeld wanneer er onvoldoende bewijzen zijn of als de dader niet geïdentificeerd kan worden. Ook als er voldoende bewijs is, kan het Openbaar Ministerie toch beslissen om niet te vervolgen. Bijvoorbeeld als er sprake is van een klein misdrijf of omdat de verdachte het slachtoffer heeft vergoed. Seponering is niet definitief. De zaak kan altijd nog door de parketmagistraat worden heropend als er nieuwe elementen zijn.⁵⁶

Bij dodelijke verkeersongevallen waarbij de veroorzaker om het leven komt, wordt het dossier geseponeerd, ten voordele van de burgerlijke afhandeling.

Afhankelijk van de timing van het onderzoek, is niet altijd een beslissing genomen in de aanpak door het openbaar ministerie. De cijfers zijn dus onder voorbehoud.

Tabel 36 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen zonder gevolg geklasseerd door het openbaar ministerie, West-Vlaanderen

Zonder gevolg	2018	2019	2020	2021
	52	36	7	26

In 2021 werd voorlopig 46 % van de dossiers zonder gevolg geklasseerd. In 2018 en 2019 lag het percentage s boven de 60 %. 2020 was atypisch gezien slechts 14 % werd geseponeerd.

8.4.4. Dagvaarding voor de rechtbank

Een dagvaarding is een officiële, schriftelijke oproeping om voor het gerecht te verschijnen. Dat kan een burgerlijke rechtbank zijn (bijvoorbeeld vrederechter, rechtbank van eerste aanleg,

⁵⁶ <https://www.slachtofferzorg.be/gerechtelijke-procedure-beslissing-van-de-procureur-des-konings#:~:text=De%20procureur%20des%20Konings%20kan%20beslissen%20om%20het%20dossier%20zonder,dader%20niet%20ge%C3%AFdentificeerd%20kan%20worden.>

arbeidsrechtbank, rechtbank van koophandel enz.) of een strafrechtbank (bijvoorbeeld de politierechtbank, de correctionele rechtbank enz.).

Door de betekening van een dagvaarding zal een betwisting ingeleid worden voor de bevoegde rechtbank, met het oog op het bekomen van een rechterlijke uitspraak. Dit gebeurt op verzoek van het openbaar ministerie.⁵⁷

Opnieuw speelt de timing van de inzage van de dossiers op het parket een rol. Sommige dossiers zijn nog lopende waardoor het zicht op de verdere afwikkeling ontbreekt.

Tabel 37 – Evolutie tussen 2018 en 2021 van de dagvaarding van het aantal dodelijke verkeersongevallen door het openbaar ministerie, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021
dagvaarding	12	16	11	9
niet gekend of nog lopende	0	0	8	14

In 2021 werd voorlopig in 16 % van de dossiers gedagvaard. In de voorgaande jaren was het percentage respectievelijk: 15 % (2018), 27 % (2019) en 22 % in 2020. De timing van het onderzoek speelt een rol in de kennis van de afwikkeling van het dossier. In 2021 waren 14 dossiers nog hangende op parketniveau.

8.4.5. Bestuurlijke handhaving voorafgaand aan de gerechtelijke procedure

Bij het fenomeen van “patsers” of “straatracers” zien we een evolutie waarbij de burgemeester zijn/haar bevoegdheden aanwendt op basis van artikel 133 juncto en artikel 135 van de nieuwe gemeentewet en artikel 30 van de wet op het politieambt om dergelijke voertuigen bestuurlijk in beslag te nemen en/of een retributie uit te schrijven en/of de teruggave van het voertuig te koppelen aan voorwaarden..

Wij zijn overtuigd dat dit meer effect heeft dan een geldboete of verplicht educatieprogramma.

Dit lik op stuk beleid is direct zichtbaar en complementair met de gerechtelijke aanpak.

Deze aanpak zou naar de toekomst toe vaker door de burgemeesters moeten gebruikt worden in samenspraak met het openbaar ministerie uiteraard.

⁵⁷ <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/oproepingsbrieven/item-16#:~:text=De%20dagvaarding%20is%20een%20exploot,de%20zaak%20zal%20behandeld%20worden.>

9. Nieuwe procedure opvolging structurele maatregelen, sinds september

Net als in 2020 gebeurde in 2021 in de maand september de meeste ongevallen. Ik wens korter op de bal te spelen en snel in overleg gaan met de wegbeheerder om na te gaan of er op korte en middellange termijn maatregelen moeten genomen worden. Een ongeval is vaak te wijten aan gedrag. Toch is de analyse van de plaats van het ongeval nuttig om na te gaan wat er nog meer kan op structureel vlak. Hoe kan de wegbegeleiding van de verschillende weggebruikers nog beter? Kunnen we quick wins toepassen of moeten er ingrijpendere infrastructurele maatregelen genomen worden?

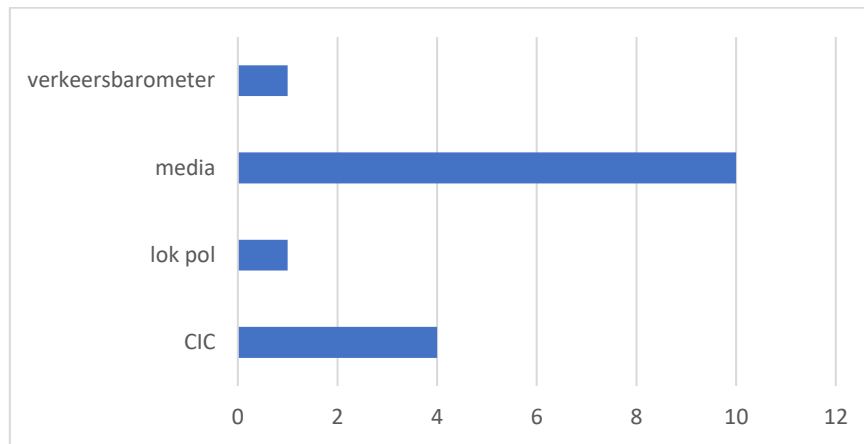
Daarom werd volgende procedure uitgewerkt:

1. Zo snel als mogelijk kennisname van een dodelijk ongeval in West-Vlaanderen
2. Opvragen proces-verbaal vaststellende politiedienst binnen de week (toestemming parketmagistraat)
3. Analyse van het ongeval binnen de week en opmaken van een fiche naar oorzaak, omstandigheden, profiel weggebruikers
4. Vraag aan de burgemeester, korpschef en wegbeheerder
 - Korte termijn structurele maatregelen?
 - Middellange termijn structurele maatregelen?
5. Opvolging
 - na twee maanden
 - na een jaar

Sinds eind september, dus in een goede 3 maanden tijd, werden 17 dossiers op deze manier behartigd.

9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval

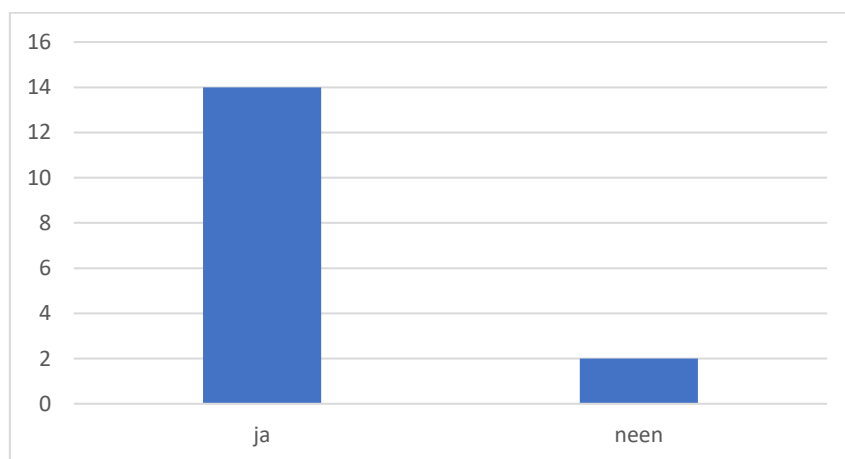
Figuur 46 – Structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat mijn diensten voorlopig het snelst via de media worden geïnformeerd. Het doel is om zo snel als mogelijk via de dispatching te worden geïnformeerd. De verkeersbarometer dient als back-up systeem om te vermijden dat er dodelijke verkeersongevallen door de mazen van het net vallen.

9.2. Opvragen proces-verbaal en uitvoeren analyse binnen de week

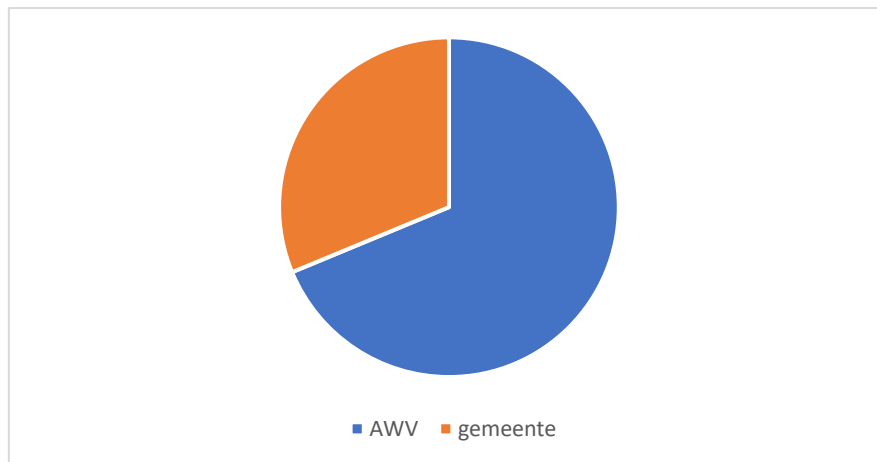
Figuur 47 – Structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat deze doelstelling vlot gehaald wordt. Alleen bij een vakantieperiode (1) of bij ongeval licht gewonde met een overlijden binnen de 30 dagen (1), werd deze doelstelling niet gehaald.

9.3. Contact met de wegbeheerder

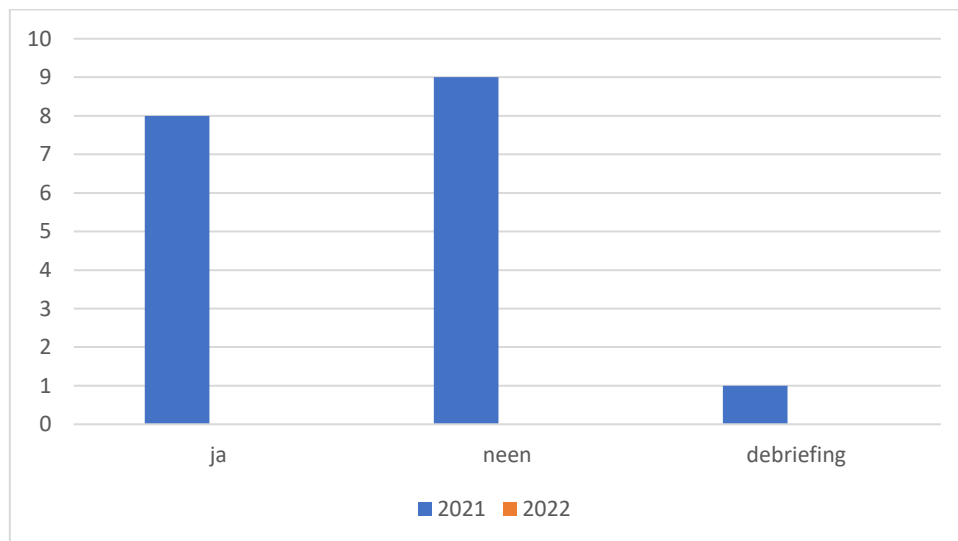
Figuur 48 – Structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat AWV het vaakst wegbeheerder was en werd gecontacteerd om na te gaan of er structurele maatregelen noodzakelijk zijn.

9.4. Nagaan of er structurele maatregelen (korte, middellange termijn) nodig zijn of eventueel een structurele debriefing best georganiseerd wordt.

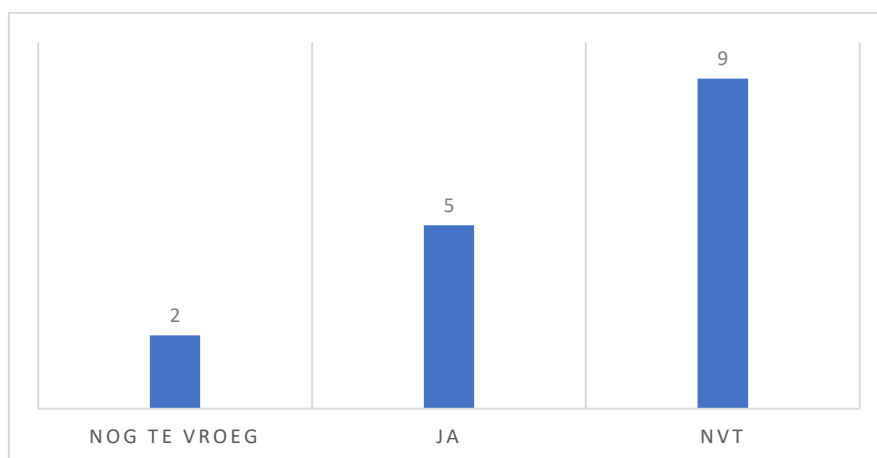
Figuur 49 – Structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



- In 9 dossiers, iets meer dan de helft, werden geen structurele maatregelen voorgesteld omdat het ongeval volledig te wijten was aan het gedrag van de weggebruiker en extra of nieuwe structurele maatregelen niet opportuun waren.
- In 8 dossiers stelde men structurele maatregelen voorgesteld.
- In 1 dossier werd een structurele debriefing gehouden met de burgemeester, politie en wegbeheerder.

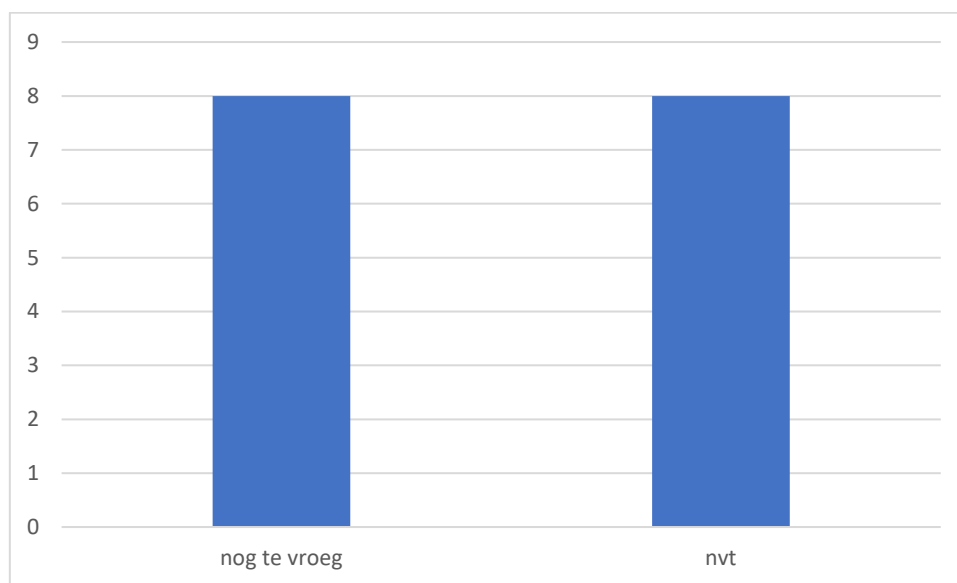
9.5. Opvolging

Figuur 50– Opvolging, na 2 maanden



In 5 dossiers werd een herinnerings é-mail gestuurd met de vraag of de structurele maatregelen werden uitgevoerd of wanneer men dit heeft ingepland.

Figuur 51– Opvolging, na een jaar



De komende maanden zal in functie van de conclusies van dit rapport van 2021 de check worden gedaan inzake de effectieve realisaties naar aanleiding van de analyses en het zoeken naar structurele oplossingen. Op termijn is het de bedoeling en vooral hoop om het positieve effect hiervan te kunnen monitoren via de volgende jaaranalyses.

10. Conclusies

10.1. De cijfers

2018 was een heel slecht jaar met zeer hoge cijfers.

De daling in 2019 werd nog verder aangehouden in 2020 dat een substantiële verbetering liet noteren. In 2021 stranden de cijfers weer op het niveau van 2019.

Tussen 2018 en 2021 waren in totaal 417 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan overleden 250 personen of 60 %.

In 2021 waren 103 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2020 waren dit er 91. In 2019 was dit 86 en in 2018 was dit opvallend hoog met 137.

In 2021 volgen de parketafdelingen Brugge en Veurne hetzelfde cijferdal hiervoor omschreven.

Opvallend is dat de parketafdeling Kortrijk in 2021 zelfs hoger scoort dan 2018! Bij de parketafdeling Ieper valt het omgekeerde fenomeen op, namelijk een cijferberg; de cijfers lagen hoger in 2020 dan 2019 en 2021.

De wegpolitie stelde het meest dodelijke verkeersongevallen vast in 2021. De top 3 wordt vervolledigd door de pz Brugge en pz Middelkerke.

In 2018 bleken vooral de parketafdeling Brugge zwaar getroffen.

10.2. De plaats

In 2021 gebeurden het meeste dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen, gevolgd door gemeentewegen en autosnelwegen. Deze volgorde in wegtype is vergelijkbaar met 2018 terwijl in 2019 en 2020 er meer dodelijke verkeersongevallen gebeurden op gemeentewegen gevolgd door gewestwegen en autosnelwegen. Bij gewestwegen zien we in 2018 een opvallend hoog cijfer, bijna het dubbele ten opzichte van de volgende jaren.

De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren in de vier onderzochte jaren buiten de bebouwde kom en buiten een kruispunt. Zowel verkeerlichten als ronde punten op kruispunten bevorderen de verkeersveiligheid. Dit blijkt duidelijk uit de cijfers.

In 2021 zijn in absolute cijfers evenveel dodelijke ongevallen in zones 70 km/uur als 50 km/uur . De stijging van de dodelijke ongevallen in de zone 30 km/uur valt op in 2021. Vaak zijn meerdere oorzaken te linken aan één ongeval: zowel een val, geen voorrang verlenen, verkeerde plaats op de weg, roodlichtnegatie, alcohol, achteruit rijden, vluchtmisdrijf kwamen voor als oorzaken en omstandigheden en waren niet snelheidsgelateerd. In twee van de vijf dossiers bleek één van de weggebruikers betrokken bij het ongeval zich niet aan de snelheidslimiet te houden.

In 2021 gebeurde het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen overdag. Deze trend werd ook de voorbije jaren vastgesteld. Voor de dodelijke verkeersongevallen in het donker werd de openbare

verlichting onderzocht: 8 gebeurden op een weg met een goed werkende openbare verlichting, 5 waar geen openbare verlichting was en 3 op een plaats met een matige of slechte openbare verlichting.

Het aantal dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg met een asfaltbedekking en wegmarkeringen, blijft in de vier bestudeerde jaren het hoogst. In 2020 gebeurden opvallend veel dodelijke ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen.

De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren op plaatsen waar een gracht, brug of middenberm niet voorkomen of geen rol spelen bij het ongeval. In 2018, 2019 en 2021 kwam het vaakst een dodelijk ongeval met een middenberm voor terwijl in 2020 vooral een hindernis zoals een boom, elektriciteitspaal, verhoogde verkeersgeleiders, duiker voor kwam.

In 2021 gebeurden 2 ongevallen ter hoogte van respectievelijk wegenwerken en grenscontroles. Dit komt overeen met het aantal in 2020. 2019 telde 1 terwijl men in 2018 het hoogste cijfer vaststelde, 3.

In 2018 bleken het meeste voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval (12). Dit is een opvallend hoog cijfer in vergelijking met de andere onderzochte jaren. 2019 en 2021 liggen in dezelfde lijn met respectievelijk 6 en 7 voetgangers. 2020 scoorde het laagste met 2 waarvan 1 dossier gekoppeld was aan een zebapad.

In 2021 bleken van de 7 voetgangers: 3 aangereden op een zebapad, 1 op de rijbaan zonder zebapad, 1 voetganger op het voetpad.

10.3. Het moment

September scoort beduidend hoger in 2021 dan de andere maanden. Dit wordt gevolgd door december, februari en juli.

Ook in 2020 stellen we een opvallend hoog cijfer vast in september. Echter, waar in 2020 in september telkens zwakke weggebruikers waren betrokken, zien we dit minder in 2021. Het (minder) mooie weer heeft een invloed op het recreatief fietsen en weerspiegelt zich in de cijfers.

In 2018 bleken juli en augustus het dodelijkste. In 2019 waren het februari gevolgd door juni, juli en december.

Juli lijkt dus de constante te zijn doorheen de jaren. Opnieuw concluderen we dat het aandeel toeristen in 2021 zeer klein is. Slechts 2 personen werden, met zekerheid, als toerist weerhouden.

We gingen ook na of er een verband is met sommige covid-19 maatregelen in 2021. Daar waar de link naar de covid-maatregelen met de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen in 2020 veel duidelijker waren, blijkt dit niet zo duidelijk in 2021. Uiteraard waren de maatregelen in 2020 veel strikter dan in 2021.

Twee derde van de dodelijke verkeersongevallen in 2021 gebeurden in de week. Deze trend komt overeen met de voorbije jaren.

Net als in 2020 blijft de dinsdag met 11 dodelijke verkeersongevallen hoog scoren in 2021. Ook de zaterdag telt 11 dodelijke ongevallen in 2021. Waar in 2018 maandag en donderdag het meest dodelijke bleek, was dit in 2019 de vrijdag, zaterdag en zondag. In 2020 was dit op dinsdag en

woensdag. We zien dus geen vaste trend in de analyse van de vier voorbije jaren van de dag van de week.

Het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gebeurde in 2021 bij daglicht. Deze trend is in alle onderzochte jaren terug te vinden.

10.4. Profiel van de veroorzaker

In 2021 blijkt de veroorzaker in 95 % hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval. In 2020 was dit 90 %, in 2019 was dit 82 % en in 2018 bleek dit 97 %. Slechts in 3 dossiers in 2021 bleek een gedeelde verantwoordelijkheid; in dit geval stelden zowel de veroorzaker als het slachtoffer gedrag dat mede oorzaak was voor het ongeval.

Mannen zijn vaker veroorzaker bij dodelijke verkeersongevallen dan vrouwen: dit schommelt tussen de 82 en 86% tussen 2018 en 2021.

In alle onderzochte jaren komt de leeftijdscategorie 25-39 jaar voor veroorzakers het vaakst voor in de dodelijke verkeersongevallen, met een piek in 2018. Alleen in 2019 ligt de leeftijdscategorie 50-59 jaar iets hoger dan 25-39 jaar, een opvallend fenomeen in 2019, dat niet terug te vinden is in de andere jaren.

In 2021 en 2019 blijkt de helft, 50 % van de veroorzakers te wonen in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had. Dit was in 2020 nog 38 %.

In 2021 is 80 % van de veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de omgeving. Slechts in 5 % was de veroorzaker duidelijk niet vertrouwd met de omgeving in 2021.

In 2020 was opnieuw atypisch met 54 % “vertrouwd met de omgeving”. In 2020 was 14 % duidelijk niet vertrouwd met de omgeving. Dit is het hoogste percentage in vergelijking met de onderzochte jaren. Ook dit kan mogelijk verklaard worden door de coronamaatregelen. In 2018 bleek dit om 68 % te gaan en in 2019 valt de 90 % sterk op.

In 2021 lieten 71 % veroorzakers zelf het leven. In 2020 was dit 58 %; in 2019 was dit 60% en in 2018 72 %.

In 2020 bleven 16 veroorzakers ongedeerd, evenveel als in 2019. In 2018 waren dit er 15. Het aantal veroorzakers die ongedeerd bleven, blijft in absolute cijfers, redelijk stabiel.

Opvallend zijn 7 dossiers in 2021 sprake is van recidivisme. Met 12,5 % is dit het hoogste percentage sinds de studie.

10.5. Profiel van het slachtoffer

De percentages hierna, voor het profiel slachtoffer wordt berekend op het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen min de eenzijdige ongevallen waarbij ook geen passagier betrokken waren.

Procentueel zijn de eenzijdige ongevallen in 2021 met 36 % vergelijkbaar met 2019. In 2020 was dit 22 % en in 2018 was dit 25%.

Nuance: wanneer een passagier om het leven komt, is er sprake van een slachtoffer ook wanneer geen andere voertuigen betrokken zijn. In 2021 kwamen in totaal 5 passagiers om het leven, waarbij 1 bij een eenzijdig ongeval.

Net als bij het profiel van de veroorzaker, blijken vooral mannen het slachtoffer de voorbije vier jaar. In 2021 is dit 75 %, in 2020, 77 %, in 2019 59 % en in 2018 haalde men zelfs een opvallend hoog percentage: 92 %.

Opvallend, de leeftijdscategorie 50 tot 59 jarigen in absolute cijfers bij slachtoffers komt het vaakst voor in 2021, gevolgd door de 25 tot 39 jarigen. Deze laatste leeftijdscategorie is het grootst in de jaren 2018, 2019 en 2020. Ook de 80 plussers scoort hoog in 2021 met 5 en blijft stijgen de voorbije vier jaar.

Opnieuw was er in 2021, net als in 2020, een dodelijk verkeersongeval met een fietsend kind van 12 jaar. In 2021 ging het om een dode hoek ongeval aan een kruispunt met verkeerslichten. In 2020 ging het om het te dicht inhalen.

In 2021 blijkt 42 % van de slachtoffers te wonen in de gemeente waar het ongeval gebeurde.

In 2021 is 68 % van de slachtoffers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de omgeving. Slechts in 3 % was het slachtoffer duidelijk niet vertrouwd met de omgeving in 2021.

In 2021 kwamen 32 % van de slachtoffers om het leven. Dit is het laagste percentage van de vier bestudeerde jaren. In 2020 was dit 44 % ; in 2019 bleek dit nog 65 % en in 2018 was dit 37 %.

Daar waar je als slachtoffer meer kans had de voorbije jaren om gewond te raken of te overlijden dan ongedeerd te blijven: 36 % bleef ongedeerd in 2020, 32 % in 2019 en 41 % in 2018; is dit in 2021 gewijzigd: 39 % bleef ongedeerd. 2021 is het eerste jaar dat er meer slachtoffers ongedeerd bleven in vergelijking met overlijden.

10.6. Type weggebruiker

10.6.1. Voetganger

We gaan na of de stelling voor Vlaanderen ook geldt voor onze provincie voor de dodelijke verkeersongevallen tussen 2018 en 2021: “Het aandeel van de voetgangers onder de verkeersslachtoffers stijgt. Ten opzichte van 2018 is het aantal voetgangers dat omkwam in het verkeer in 2019 sterk gestegen, het hoogste aantal sinds 2014.”

In 2018 kwamen het meeste aantal voetgangers om (12). De sterke stijging tussen 2018 en 2019 zoals vermeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zien we niet terug in deze studie, integendeel: hier is een sterke daling vast te stellen. Sinds 2019 klopt de gestage stijging wel: 3 in 2019, 5 in 2020 en 7 in 2021.

In 4 gevallen is het niet verlenen van voorrang (vaak door de andere weggebruiker) de hoofdoorzaak van het dodelijk verkeersongeval in 2021 waarbij een voetganger betrokken was. In 2 gevallen was de verkeerde plaats op de weg de hoofdoorzaak.

We bestuderen de link met de leeftijdscategorieën nader en de opmerking “Het aandeel is hoger bij de actieve wegebruikers: meer dan de helft van de voetgangers die omkomen in het verkeer zijn +65 jaar “. ⁵⁸

In 2021 is niet alleen het hoogste aantal 80 plussers als voetganger vast te stellen sinds de studie over de jaren heen, maar is ook de meest voorkomende leeftijdscategorie van dat jaar voor voetgangers. In 2018 overleden meer min 60 jarigen (7) dan plus 60 jarigen (5). In 2019, 2020 en 2021 overleden meer plus 60 jarige dan min 60 jarige voetgangers in het verkeer. De stelling klopt dus vanaf 2019.

10.6.2. Fietser

We gaan na of de stelling voor Vlaanderen ook geldt voor onze provincie: “Het aandeel van de fietsers onder de verkeersslachtoffers stijgt. Vanuit het STOP principe willen we de aandacht voor de fietser in het verkeer verhogen. Het stijgend gebruik van nieuwe fietstypes (elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen, goederenvervoer per fiets...) is merkbaar in de ongevallenstatistieken.” ⁵⁹

In 2021 kwamen 12 fietsers om het leven. In 2020 waren dit er opvallend veel met 23. De coronamaatregelen en het mooie weer in september spelen hier een significante rol. In 2019 was dit 11, vergelijkbaar met 2021. Ook 2018 scoorde hoog met 20 fietsers. Een lineaire stijging is dus niet vast te stellen in West-Vlaanderen.

In 5 van de 12 gevallen gaat het om een dode hoek ongeval in 2021. Ook geen voorrang verlenen, vaak door de fietser zelf, komt 3 maal voor.

Klopt het dat nieuwe fietstypes vaker voor komen in de dodelijke ongevallenstatistieken in West-Vlaanderen zoals vermeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025? ⁶⁰

De e bike komt minder voor in 2021 dan in 2018 en 2020. Ook de speedpedelec komt 1 maal voor bij een dodelijk verkeersongeval in onze provincie in 2018 (woon-werkverkeer). De stelling klopt dus voorlopig niet dat de nieuwe fietstypes vaker voorkomen, althans niet voor de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

We bestuderen de link met de leeftijdscategorieën nader en de opmerking “Het aandeel is hoger bij de actieve wegebruikers: meer dan de helft van de fietsers die omkomen in het verkeer zijn plus 65 jaar “. ⁶¹

Zowel in 2018, 2019 als 2020 blijken meer fietsers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval boven de 60 jaar dan er onder. Alleen in 2021 tellen we evenveel fietsers onder als boven de 60 jaar (6/6). De stelling dat meer dan de helft van de fietsers die omkomen boven de 65 jaar zijn, klopt niet voor 2021 in West-Vlaanderen, maar wel voor de andere onderzochte jaren.

10.6.3. Bromfietser

In 2021 waren 4 bromfietsers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is evenveel als in 2019. In 2020 waren dit er opvallend minder, namelijk 1 terwijl in 2018 er meer

⁵⁸ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 16

⁵⁹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 15

⁶⁰ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 15

⁶¹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met fietsers, p. 16

waren, namelijk 5. Percentagegewijs ligt West-Vlaanderen met maximaal 7 % lager dan de 12,5 % waarvan sprake in de stelling in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025.

We bestuderen de oorzaken en omstandigheden nader de dodelijke verkeersongevallen waarbij 4 bromfietzers betrokken zijn in 2021: opnieuw komt, ditmaal bij een dodelijk ongeval met een bromfietser een dode hoek ongeval en geen voorrang verlenen voor als hoofdoorzaak, naast een val en het rijden tegen een hindernis.

Waar je veronderstelt dat het vooral jongeren zijn die zich verplaatsen met bromfietsen en daarom het meest kans maken om betrokken te raken bij een dodelijk verkeersongeval, blijkt dit niet te kloppen. Ook het logische verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring, met als doelgroep jongeren, beginnende bromfietsgebruikers van 16-17 jaar⁶², zien we niet terug in deze cijfers.

De leeftijdscategorie 40-49 jaar komt het vaakst voor in 2021 (2), gevolgd door 50-59 jaar (1). In alle onderzochte jaren is de leeftijdscategorie boven de 25 jaar vaker betrokken als bestuurder van een bromfiets bij een dodelijk verkeersongeval dan onder de 25 jaar.

10.6.4. Motorfietser

Motorfietzers hebben het hoogste overlijdensrisico in het verkeer (1^e plaats). Ongeveer 1 op de 6 verkeersdoden is een motorrijder. Veel ernstige eenzijdige ongevallen: ongeveer de helft van de verkeersdoden onder de gemotoriseerde tweewielers komt voort uit een eenzijdig ongeval. Overdreven en onaangepaste snelheid komt veel voor bij gemotoriseerde tweewielers.⁶³

In 2021 waren 5 motorfietzers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen, het laagste cijfer van de voorbije jaren: 2020 (7), 2019 (8) en 2018 (10). We zien een gestage daling over de vier jaar studie in West-Vlaanderen.

Van de 5 ongevallen met een motorfiets in 2021 zijn er 4 eenzijdig ongevallen: onaangepaste snelheid, controleverlies, val en 1 verkeerde plaats op de weg gelinkt aan snelheid gelinkt aan onervarenheid.

Het percentage dodelijke ongevallen met motorfietzers ligt in West-Vlaanderen lager dan in Vlaanderen (16 %): 3 % in 2021, 7,7 % in 2020, 9,3 % in 2019 en 7,3 % in 2018.

Het percentage eenzijdige ongevallen bij motorrijders ligt in West-Vlaanderen hoger dan in Vlaanderen (50 %): 4 van de 5 dodelijke verkeersongevallen (80 %) met een motorfiets in 2021, zijn eenzijdige ongevallen waar geen derden bij betrokken zijn.

Zowel de 16 tot 24 jarigen en de 25 tot 39 jarigen telden telkens 2 % (2) betrokkenen in 2021. Bij de 40 tot 49 jarigen viel er 1 dode in 2021.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor wanneer je de voorbije jaren bestudeert (10), gevolgd door de 40 tot 49 jarigen (8).

10.6.5. Rolwagen of elektrische scooter

Net als in 2019 is er 1 e-scooter betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in 2021. Betrokkene was plus 80 jaar, net als in 2019. Dit fenomeen kwam niet voor in 2020 en 2019. Waar in 2019 de oorzaak

⁶² Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met onervaren weggebruikers, p. 16

⁶³ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, Ongevallen met gemotoriseerde tweewielers, p. 15

bij de e-scooter zelf lag, lag de volledige verantwoordelijkheid voor het ongeval in 2021 bij de lichte vrachtauto met aanhangwagen die loskwam.

10.6.6. Personenauto

In alle onderzochte jaren komen bestuurders van personenauto's het vaakst voor bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Ieder jaar blijkt de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen is de voorbije jaren, het meest vertegenwoordigd.

In 2021 raakten 7 passagiers van personenauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan kwamen er 3 passagiers om het leven. In 3 gevallen had de passagier geen veiligheidsgordel aan. Alleen 2018 scoorde slechter met 8 betrokkenen. In 2019 kwam dit niet voor en in 2020 werden 2 passagiers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

10.6.7. Lichte vrachtwagen

In 2021 waren 9 bestuurders van lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 16 % en ligt dus hoger dan het Vlaams gemiddelde (10 %). Dit is het hoogste cijfer sinds de studie: in 2018 waren dit er 8, in 2019 4 en in 2020, 5. De lichte daling waarvan sprake hiervoor is dus ook in West-Vlaanderen vast te stellen, tot in 2021. De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor met uitzondering van 2021, waar vooral de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar het zwaarst is getroffen.

In 2021 raakten 3 passagiers van lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is het hoogste cijfer sinds de analyse. Hiervan kwamen er 2 om het leven. Beiden droegen geen veiligheidsgordel. Alleen 2018 scoorde slechter met 8 betrokkenen.

10.6.8. Vrachtwagen

In 2021 waren 11 bestuurders van vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 20 % en komt overeen met het Vlaams gemiddelde. Dit cijfer ligt in de lijn van de resultaten van 2018 (11), 2020 (12) Alleen 2019 scoorde opvallend laag met 5.

De leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar komt het vaakst voor vrachtwagenbestuurders, gevolgd door 25 tot 39 jarigen en de 40 tot 49 jarigen in 2021.

In 2021 overleed 1 passagier van vrachtauto bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is de enige sinds de analyse. Betrokkene droegen zijn veiligheidsgordel maar het voertuig kantelde na een aanrijding op de autosnelweg met een stilstaand voertuig.

10.6.9. Bus

In 2021 als in 2019 was er respectievelijk 1 bestuurder van een bus betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2018 en 2020 kwam dit niet voor.

De leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar en 25 tot 39 jarigen kwamen telkens één maal voor.

10.6.10. Landbouwtractor

In 2021 was 1 bestuurder van een landbouwtractor betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt overeen met 2019. In 2020 waren dit er 2. In 2018 waren het meest landbouwtractoren betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie: 5.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen komt het vaakst voor over de jaren maar in 2021 zat de bestuurder van de landbouwtractor in de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarige.[]

10.6.11. Tram, trein, kraan

In 2021 waren 2 bestuurders tram/trein betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2020 kwam dit net als in 2018, 1 maal voor. In 2019 haalden we het hoogste cijfer: 3 maal.

De leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen komt het vaakst voor over de jaren maar in 2021 waren de leeftijdscategorieën 25 tot 39 jarigen en 50 tot 59 jarigen betrokken bij het ongeval. Telkens ging het om een ongeval met een voetganger die zich op de sporen bevond.

10.6.12. Nieuwe voortbewegingstoestellen

In 2021 komen voorlopig de nieuwe al dan niet gemotoriseerde bewegingstoestellen zoals hoverboards, gyropodes – waaronder de bekende segways, elektrische steps en monowheels nog niet tegen in de statistieken van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

10.7. Oorzaken en omstandigheden

10.7.1. Overdreven of onaangepaste snelheid (top 3)

In 2021 staat overdreven of onaangepaste snelheid op nummer 1 van oorzaken en omstandigheden! Ook in de voorbije bestudeerde jaren komt overdreven of onaangepaste snelheid in de top 3 voor.

In 2021 was dit 43 % (24)

In 2020 was dit 34 % (17)

In 2019 was dit 43 % (25)

In 2018 was dit 25 % (20)

10.7.2. Verkeerde plaats op de weg (top 3)

Voor 2021 is dit de 2^e vaakst voorkomende oorzaak van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. De verkeerde plaats op de weg kan vaak gelinkt worden aan snelheid en afleiding en staat in de top 3 van de meest voorkomende oorzaken en omstandigheden van de onderzochte jaren. Frontale botsingen waarbij de veroorzaker op het rijvak van de tegenpartij rijdt, controleverlies en misrekening in bochten, met bijsturen tot gevolg, komen jammer genoeg, vaak voor.

In 2021 was dit 41 % (23)

In 2020 was dit 44 % (22)

In 2019 was dit 53 % (31)

In 2018 was dit 32 % (25)

10.7.3. Geen voorrang verlenen (top 3)

Hiermee vervullen we de top 3 van oorzaken in West-Vlaanderen in 2021, na snelheid en de verkeerde plaats op de weg. Geen voorrang verlenen staat in 2021 op de derde plaats.

In 2021 was dit 27 % (15)

In 2020 was dit 38 % (19)

In 2019 was dit 10 % (06)

In 2018 bleek in 23 % (18)

10.7.4. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken

In 2021 scoort afslaan zowel in absolute cijfers als procentueel het hoogst sinds 2018.

In 2021 was dit 19 % (11) - 6 maal naar rechts en 5 maal naar links

In 2020 was dit 12 % (06)

In 2019 was dit 16 % (09)

In 2018 was dit 04 % (03)

10.7.5. Gladheid wegdek

Gladheid kan door ijzel, plassen, aquaplaning maar ook door aarde, modder,....Dit is vaak gekoppeld aan onaangepaste snelheid aan de situatie. In absolute cijfers blijft dit redelijk stabiel, met uitzondering van 2020 waar mogelijks het mooie weer en de corona maatregelen tot dit resultaat leidden.

In 2021 was dit 19 % (11)

In 2020 was dit 00 % (00)

In 2019 was dit 19 % (11)

In 2018 was dit 13 % (10)

10.7.6. Ziekte of onwel worden

Onwel worden of ziekte dat leidt tot een natuurlijk overlijden komt ook voor achter het stuur of op de fiets of motorfiets. In 2021 bleken 7 bestuurder van een personenauto, 2 fietser en 1 bestuurder van een lichte vrachtauto omgekomen in het verkeer door een natuurlijk overlijden; het hoogste cijfer en percentage sinds de studie.

In 2021 was dit 18 % (10) - 8 eenzijdige ongevallen

In 2020 was dit 04 % (02)

In 2019 was dit 14 % (08)

In 2018 was dit 10 % (08)

10.7.7. Zichtbaarheid (weggebruiker en omgeving)

Het merendeel van de dodelijk verkeersongevallen gebeurt overdag. Toch speelde de onvoldoende zichtbaarheid van de weggebruiker er rol, vooral in 2019 en 2021:

In 2021 was dit 16 % (09)

In 2020 was dit 10 % (05)

In 2019 was dit 20 % (12)

In 2018 was dit 2,5 % (02)

Slechte zichtbaarheid van de omgeving speelde in 2021 in 12 % (7) mogelijk een rol. In absolute cijfers blijft dit over de jaren redelijk stabiel. Dit is natuurlijk rechtstreeks gelinkt aan hoofdstuk 3, tijdstip van het ongeval.

10.7.8. Veiligheidsgordel

Het niet dragen van de veiligheidsgordel verhoogt het risico om uit het voertuig te worden geslingerd, onder het voertuig terecht te komen en op overlijden. In 2018 kwam dit fenomeen het vaakst voor in absolute cijfers. Percentagegewijs scoren 2018 en 2021 hoog.

In 2021 was dit 14 % (08)

In 2020 was dit 12 % (06)

In 2019 was dit 05 % (03)

In 2018 was dit 14 % (11)

10.7.9. Geen afstand houden

Geen afstand houden ten opzichte van de andere weggebruiker, als hoofdoorzaak voor het ongeval, komt zowel in absolute cijfers als procentueel het vaakst voor in 2021.

In 2021 was dit 14 % (08)

In 2020 was dit 10 % (05)

In 2019 was dit 10 % (06)

In 2018 was dit 05 % (04)

10.7.10. Dode hoek ongevallen

Het percentage en de absolute cijfers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen, is in 2021 nog nooit zo hoog geweest .

In 2021 was dit 11 % (06)

In 2020 was dit 06 % (03)

In 2019 was dit 09 % (05)

in 2018 was dit 02 % (02)

10.7.11. Valpartijen

Valpartijen stijgen zowel in absolute cijfers als procentueel binnen de bestudeerde jaren. 2021 scoorde het hoogst. We zien een verdubbeling ten opzichte van 2018 en 2019.

In 2021 was dit 11 % (06) - 3 fietsers , 2 motorrijders en 1 voetganger

In 2020 was dit 10 % (05)

In 2019 was dit 05 % (03)

In 2018 was dit 04 % (03)

10.7.12. Andere vormen van afleidingen

Andere vorm van afleiding komen vaker voor. We denken aan het uithalen van iets uit een handschoenkastje, het instellen van een gps, ruzie maken, ...2018 scoorde opvallend hoog, zelfs de helft meer dan in 2021. 2021 ligt tussen de onderzochte jaren.

In 2021 was dit 11 % (06)

In 2020 was dit 04 % (02)

In 2019 was dit 14 % (08)

In 2018 was dit 18 % (14)

10.7.13. Uitwijken

In 2021 stellen we een opvallende daling vast. Vermoedelijk heeft deze daling te maken met het noteren van "uitwijken" als aanvangsoorzaak en niet als gedrag en gevolg van de aanvangsoorzaak, dus een striktere interpretatie. 2019 scoorde opvallend hoog zowel in absolute cijfers als procentueel.

In 2021 was dit 07 % (04)

In 2020 was dit 16 % (08)

In 2019 was dit 34 % (20)

In 2018 was dit 20 % (16)

10.7.14. Afleidingen (gsm)

Het bewijzen dat afleiding door het gebruik van de gsm niet altijd evident. Daarom blijft dit vaak ondervertegenwoordigd in deze cijfers. Opvallend is dat men in 2021 in 2 dossiers handsfree belde toen het ongeval gebeurde. In absolute cijfers en procentueel scoort 2021 het hoogst.

In 2021 was dit 07 % (04)

In 2020 was dit 06 % (03)

In 2019 was dit 02 % (01)

In 2018 was dit 04 % (03)

10.7.15. Vermoeden van zelfmoord

Pas wanneer dit uit het onderzoek heel duidelijk blijkt uit verklaringen van nabestaanden of bewijzen wordt het dossier hieronder geplaatst. 2021 ligt tussen de resultaten van de voorbije jaren. 2018 scoorde het hoogst.

In 2021 was dit 07 % (04)

In 2020 was dit 06 % (03)

in 2019 was dit 00 % (00)

In 2018 was dit 09 % (07)

10.7.16. Bezit rijbewijs en ervaring weggebruiker

Wanneer het rijbewijs behaald werd speelt mogelijks een rol bij de weggebruiker: onervarenheid in een plotse of moeilijke rijsituatie leidt soms tot een foute reactie. Ook een rijverbod is een indicator van eerder gepleegde verkeersinbreuken, zie verder bij afhandeling parket. In 2021 stelden we het hoogste cijfer vast sinds de studie.

In 2021 was dit 05 % (03) – 2 voorlopig rijbewijs en 1 levenslang rijverbod

In 2020 was dit 00 % (00)

In 2019 was dit 03 % (02) – 2 voorlopig rijbewijs

In 2018 was dit 00 % (00)

10.7.17 Vluchtmisdrijf

Vluchtmisdrijf bij een dodelijk verkeersongeval blijft in absolute cijfers redelijk stabiel tussen 2018 en 2021. Dit lijkt bijna altijd tot een arrestatie.

In 2021 was dit 05 % (03) – 2 Franse onderdanen, 1 Belg

In 2020 was dit 04 % (02)

In 2019 was dit 09 % (03)

in 2018 was dit 04 % (03)

10.7.18. Roodlichtnegatie

Roodlicht negatie komt in de onderzochte jaren zeer weinig voor als oorzaak van een dodelijk verkeersongeval.

In 2021 was dit 02 % (01) - bestuurder van een vrachtwagen aan een treinoverweg
In 2020 was dit 04 % (02) -1 bromfietser en 1 lichte vrachtauto
In 2019 was dit 02 % (01) - dodelijk verkeersongeval met een voetganger
in 2018 was dit 04 % (03)

10.7.19. Gevaarlijk of fout parkeren

Fout of gevaarlijk parkeren komt bijna niet voor als hoofdoorzaak van een dodelijk verkeersongeval.
In

In 2021 was dit 00 % (00)
In 2020 was dit 02 % (01)
In 2019 was dit 02 % (01)
in 2018 was dit 00 % (00)

10.7.20. Weersomstandigheden

Het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen heeft plaats bij droog weer.

In 2021 was dit 80 % (45)
In 2020 was dit 76 % (38)
In 2019 was dit 83 % (48)
In 2018 was dit 73 % (58)

10.7.21. Verkeersdrukke

In het merendeel van de dossiers gebeuren dodelijke verkeersongevallen bij weinig verkeer. Er is een duidelijke link tussen weinig verkeer, hoge snelheid, het risico op en de ernst van een dodelijk verkeersongeval. Dit is tevens gelinkt aan het puntje hieronder, overdreven of onaangepaste snelheid. Vooral 2019 valt op met het hoge percentage.

In 2021 was dit 41 % (23) – in 8 dossiers bleek het druk
in 2020 was dit 28 % (14) – in 3 dossiers bleek het druk
In 2019 was dit 62 % (36) – in 2 dossiers bleek het druk
In 2018 was dit 16 % (13) – in 3 dossiers bleek het druk

10.7.22. Rijden onder invloed

10.7.22.1. Ademtest veroorzaker

Het merendeel van de veroorzakers wordt 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.

In 2021 was dit 79 % (45)

In 2020 was dit 88 % (44)

In 2019 was dit 60 % (35)

In 2018 was dit 76 % (60)

10.7.22.2. Bloedproef veroorzaker

De afname van een bloedproef komt niet zo vaak voor bij de vermoedelijke veroorzakers. Er wordt door het parket een afweging gemaakt tussen de duidelijkheid van de verantwoordelijkheid van het ongeval, betrokken partijen of niet, de kosten en meerwaarde hiervan. Procentueel is 2021 het hoogste sinds de studie.

In 2021 was dit 14 % (08)

In 2020 was dit 06 % (03)

In 2019 was dit 03 % (02)

In 2018 was dit 11 % (09)

10.7.22.3. Speekseltest veroorzaker

Het merendeel van de veroorzakers wordt niet onderworpen aan een speekseltest. De meest voorkomende redenen zijn het overlijden van betrokkene of de onmogelijkheid een speekseltest af te leggen door de aard van de verwondingen. Procentueel lag 2021 laag maar als je de positieve resultaten van de voorbije jaren bekijkt, blijft het cijfer laag en stabiel.

In 2021 was dit 03 % (02) - 1 negatief en 1 positief

In 2020 was dit 10 % (05) - 4 negatief en 1 positief

In 2019 was dit 10 % (06) - 5 negatief en 1 positief

In 2018 was dit 06 % (05) – 5 negatief en 0 positief

10.7.22.4. Forensisch toxicologisch onderzoek

Het bevelen van een toxicologisch onderzoek gebeurt vooral wanneer er aanwijzingen zijn van alcohol of drugmisbruik, waarbij dit niet kan gedetecteerd worden met een ademtest of speekseltest. Via bloedafname wordt een toxicologisch onderzoek uitgevoerd. 2021 ligt zowel in absolute cijfers als procentueel het hoogst.

In 2021 was dit 11 % (06)

In 2020 was dit 10 % (05)

In 2019 was dit 03 % (02)

In 2018 was dit 02 % (02)

10.8. Afhandeling parket

10.8.1. Verkeersdeskundige

Het aanstellen van een verkeersdeskundig daalt jaar na jaar, met uitzondering van 2020. Dit is zowel gekoppeld aan de aan- of afwezigheid van een tegenpartij, getuigenissen, camerabeelden en duidelijkheid hoe het ongeval gebeurd is.

In 2021 was dit 50 % (28)

In 2020 was dit 64 % (32)

In 2019 was dit 50 % (30)

In 2018 was dit 58 % (46)

10.8.2. Wetsgeneesheer

Een wetsdokter wordt voornamelijk aangesteld om een autopsie uit te voeren of om informatie te verkrijgen die het ziekenhuis niet wenst te delen met de politiediensten.

In 2021 was dit 12 % (07)

In 2020 was dit 10 % (05)

In 2019 was dit 00 % (00)

In 2018 was dit 10 % (08)

10.8.3. Onderzoeksrechter

De aanstelling van een onderzoeksrechter komt zelden voor bij dodelijke verkeersongevallen omdat men er van uitgaat dat het om een onopzettelijk misdrijf gaat. Bij een vermoeden van een opzettelijke dodelijke aanrijding wordt de onderzoeksrechter ingeschakeld.

In 2021 was dit 02 % (01) -een MIO onderzoek

In 2020 was dit 00 % (00)

In 2019 was dit 02 % (01)

in 2018 was dit 04 % (02)

10.8.4. Intrekking rijbewijs

In 2021 werden 2 rijbewijzen onmiddellijk ingetrokken. Dit is opvallend laag in vergelijking met de 2018 en 2019. In 2020 werd slechts 1 rijbewijs ingetrokken.

In 2021 was dit 04 % (02)

In 2020 was dit 02 % (01)

In 2019 was dit 16 % (09)

in 2018 was dit 10 % (08)

8.4.2. Arrestaties

De op de hoogte gebrachte magistraat kan beslissen de vermoedelijke verantwoordelijke voor het ongeval van zijn vrijheid te beroven. In 2021 werden 2 personen gearresteerd. Dit ligt in de lijn van de jaren 2018 en 2020. 2019 scoorde opvallend hoog in vergelijking met de andere jaren.

In 2021 was dit 04 % (02)

In 2020 was dit 04 % (02)

In 2019 was dit 10 % (06)

in 2018 was dit 03 % (02)

8.4.3. Zonder gevolg

De procureur des Konings kan beslissen om het dossier zonder gevolg te klasseren (= seponeren) en dus niet tot vervolging over te gaan. 2020 scoort opvallend laag in vergelijking met de andere jaren.

Afhankelijk van de timing van het onderzoek, is niet altijd een beslissing genomen in de aanpak door het openbaar ministerie. De cijfers zijn dus onder voorbehoud.

In 2021 was dit 46 % (26)

In 2020 was dit 14 % (07)

In 2019 was dit 62 % (36)

in 2018 was dit 66 % (52)

8.4.4. Dagvaarding voor de rechtbank

Een dagvaarding is een officiële, schriftelijke oproeping om voor het gerecht te verschijnen. Opnieuw speelt de timing van de inzage van de dossiers op het parket een rol. Sommige dossiers zijn nog lopende waardoor het zicht op de verdere afwikkeling ontbreekt. In 2019 werden het meest veroorzakers gedagvaard voor de politierechtbank. Dit komt overeen met de vaststelling dat in 2019 het meeste slachtoffers om het leven kwamen.

In 2021 was dit 16 % (09)

In 2020 was dit 22 % (11)

In 2019 was dit 27 % (16)

in 2018 was dit 15 % (12)

10.9. Nieuwe procedure, snelle analyse en opvolging en aftoetsing noodzaak structurele maatregelen

Uit deze analyse blijkt dat vooral een combinatie van gedragingen leidt tot een dodelijk verkeersongeval waarbij snelheid, de verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen cruciale elementen zijn.

Echter, na de dodelijke maand september in 2021, werd besloten om sneller en korter op de bal te spelen.

Binnen de week wordt het ongeval geanalyseerd en wordt nagegaan of er eventueel structurele maatregelen op korte of middellange termijn noodzakelijk of wenselijk zijn.

Indien wenselijk wordt in overleg gegaan met de wegbeheerder, de gemeente en de politie.

De engagementen worden structureel opgevolgd na twee maanden en na een jaar.

De proefperiode van eind september tot december was nodig op de procedure te verfijnen.

Vanaf 01 januari 2022 nemen we dit mee in de reguliere werking van de analyse van de dodelijke verkeersongevallen.

11. Aanbevelingen

11.1. Education

- Sensibiliseringscampagnes die leiden tot inzichten en intrinsieke motivatie
- Extra aandacht in scholen voor druggebruik en de gevolgen achter het stuur
- De stijging van het aantal dode hoek ongevallen bewijst dat je de uitleg van dode hoek ongevallen niet mag beperken tot de scholen.
- Praktijkgerichte opleidingen voor fietser en motorfietsters met een heropfrissing van de wegcode blijken nodig.

11.2. Engineering

- Het installeren van conflictvrije lichtcyclussen op kruispunten met veel soorten weggebruikers is een topprioriteit
- Vergevingsgezinde wegen aanleggen door hindernissen zoals duikers minder dodelijk te maken, is cruciaal
- de snelheid weloverwogen en in overeenstemming met de infrastructuur van 50 naar 30 km/uur brengen in kernen (coalitie van 30)
- Good practice zoals van de Vilvoordse wijkwerken toepassen in de woongebieden: STOEP principe

11.3. Enforcement

- Meer en slimmer capaciteit politie investeren in handhaving
- Acties handhaving snelheid, alcohol en drugs, afleiding en gordeldracht blijven het sluitstuk van een geïntegreerde en integrale aanpak en blijft belangrijk. Voldoende politie capaciteit hiervoor is essentieel.
- Puntensysteem (evaluatie Vias)
- Gebruik van slimme camera's in dorpskernen om snelheid en sluipverkeer aan te pakken, plus het herbekijken van de verwerking van GAS 5.
- Meettoestel voor opgedreven elektrische fietsen
- Betere opvolging en controle na intrekking rijbewijzen
- Bestuurlijke handhaving daar waar mogelijk: bestuurlijk beslag en bestuurlijke maatregelen, voorafgaand aan de gerechtelijke procedure , ref. patsers en straatracers
- Alternatieve straffen slim inzetten
- Nazorg: begeleid recidivisten nauw bij een persoonlijk traject, zeker wanneer verslaving een element is.

11.4. Evaluation

- Een jaarlijkse diepte analyse van ongevallen met doden is belangrijk; maar dit wordt bij voorkeur uitgebreid tot de ongevallen met gewonden om nog representatiever te zijn
- Verbied ook de manipulatie al rijdend achter het stuur van een gps. Zelfs handenvrij bellen zorgt voor afleiding en kan dodelijk zijn

- Verplicht het dragen van een fluo hesje met de fiets in de donkere maanden
- Geef de verkeersdeskundige automatisch toegang te verschaffen tot alle data van het voertuig
- Nultolerantie alcohol en drugs in het verkeer

11.5. Engagement

- Participatietraject Jonge Wegweters⁶⁴
- Een oproep in de media tot hoffelijkheid en begrip bij mooi, zomers weer waarbij er meer en veel meer soorten weggebruikers op de baan zijn, kan helpen.
- Een maatschappelijke veroordeling van drugs en alcohol in het verkeer is essentieel: spreek iemand aan bij ongepast gedrag en kijk niet de andere kant op.

⁶⁴ <https://bataljong.be/boost-je-kennis/mobiliteit-door-de-ogen-van-kinderen-en-jongeren/autonome-mobiliteit/actieprogramma>

12. 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.