

Onveilig weggebruik hoofdoorzaak dodelijke ongevallen in 2019 in West-Vlaanderen

Onaangepast rijden en alcoholgebruik blijven probleem

De drie vluchtmisdrijven per jaar (2018 en 2019) bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen zijn voor gouverneur Decaluwé onaanvaardbaar.

Hij liet door zijn diensten de gerechtelijke dossiers van de 58 dodelijke verkeersongevallen in 2019 in West-Vlaanderen grondig analyseren. **Uit de analyse komt duidelijk naar voren dat quasi alle dodelijke verkeersongevallen het gevolg zijn van onveilig weggebruik.** Valpartijen, verkeers- en uitwijkmanoeuvres zijn menselijke handelingen met een belang van alertheid, kennis van de wegcode, goede omgang en behendigheid met het vervoermiddel. **Onaangepaste snelheid en alcoholgebruik achter het stuur zijn gedragsgerelateerd, net als afleidingen.** De zorg voor een goede zichtbaarheid en een veilige uitrusting is ook attitude. *"Het gedrag van de verkeersdeelnemers is duidelijk doorslaggevend voor een veilig verkeersomgeving. Het aantal dodelijke verkeersongevallen daalde in 2019 van 79 naar 58. Dat zijn er nog steeds 58 te veel"* stelt gouverneur Decaluwé onomwonden.

De analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen wordt jaarlijks uitgevoerd. "De analyses en inzichten uit deze jaarlijks onderzoeken zijn een goede basis voor een gerichte *evidence based* aanpak voor nog meer verkeersveiligheid".

West-Vlaanderen heeft veel buitengebied met lange wegen langsheen akkers en velden. Een groot deel van de dodelijke verkeersongevallen gebeurt langsheen deze wegen, met in 24 % een link met een gracht. Er is het grote belang van **goede zichtbaarheid van alle verkeersgebruikers en aangepaste snelheid**, zeker langs deze buitenwegen, die de meeste veroorzakers van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 goed kennen.

De dodehoekongevallen moeten onder de aandacht blijven. In 2019 betreurden we 5 dodelijke verkeersongevallen veroorzaakt doordat de bestuurder door de dodehoek het slachtoffer niet zag. Ongevallen met de dodehoek van een vrachtwagen, bus of tractor hebben doorgaans zeer zware gevolgen. Het is belangrijk dat voetgangers en fietsers weten waar de dode hoek rond deze voertuigen zich bevindt en daarop anticiperen. De Europese wetgeving vraagt om bij vrachtwagens en bussen direct-zichtfuncties te installeren die ervoor zorgen dat bestuurders kwetsbare weggebruikers vanuit de bestuurdersstoel kunnen zien zonder het gebruik van spiegels of camera's. Het is voor gouverneur Decaluwé van primordiaal belang dat dit heel snel doorgang vindt in de dagelijkse verkeerpraktijk.

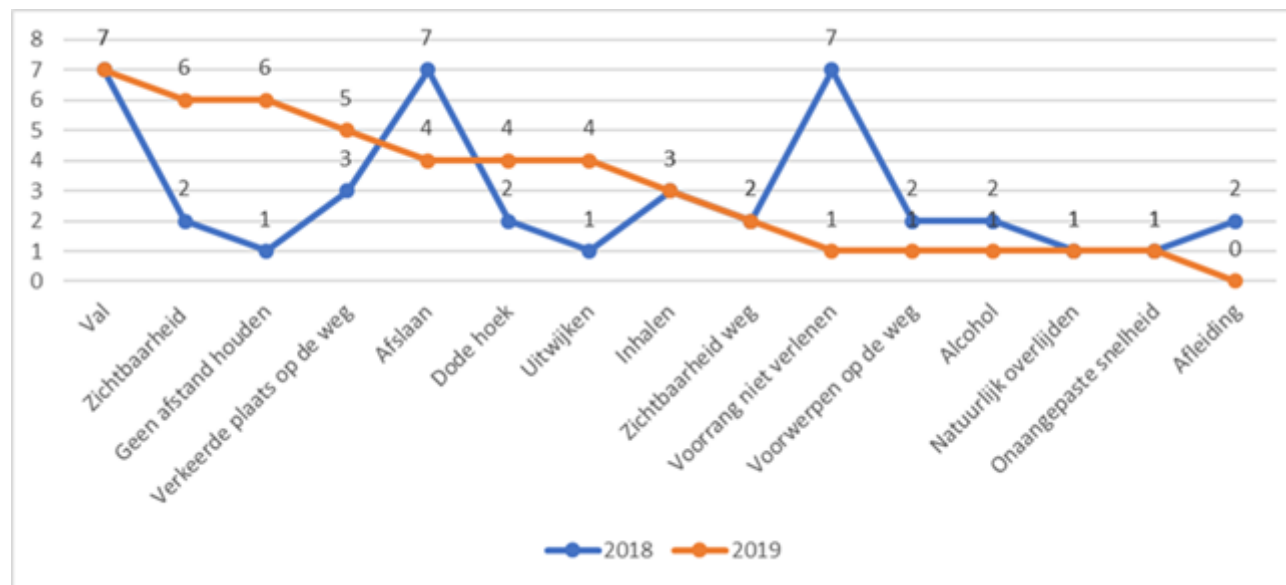
Het percentage **onmiddellijke overlijdens bij dodelijke ongevallen** steeg in 2019 naar 77,59 % (2018: 73,24 %). De auto blijft het meest betrokken vervoermiddel. 60,3 % van de verkeersdoden is slachtoffer in 2019 (72 % in 2018).

Fietsongevallen

In 2019 is het aandeel van de dodelijke fietsongevallen 19 %. 72 % van deze fietsongevallen gebeurde overdag. Net zoals het jaar voordien is een val van een fietser de meest voorkomende oorzaak van een dodelijk fietsongeval in 2019.

De fatale fietsongevallen zijn meestal multioorzakelijk: de zichtbaarheid van de weggebruiker en geen behoud van afstand liggen veelal mee aan de oorzaak. De kritieke leeftijdsgroep is 59 tot 69 jaar. 72 % van de 11 dodelijke fietsongevallen in 2019 gebeurden overdag. Acht slachtoffers waren mannen. Drie fietsongevallen gebeurden op een kruispunt, waarbij de oorzaak bij twee ongevallen de dode hoek is en bij één geval door het rijden op een betonnen verkeersremmer met de een dodelijke val tot gevolg.

Evolutie tussen 2018 en 2019 van de oorzaak dodelijke fietsongevallen, West-Vlaanderen

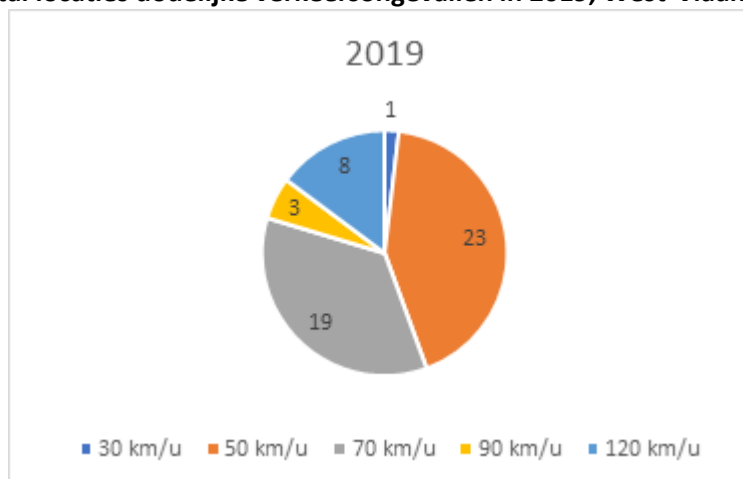


Situatie van de weg

Het aandeel dodelijke verkeersongevallen in de bebouwde kom steeg met 13,9 %. Bij de ongevallen op kruispunten zijn significant minder fietsers betrokken in 2019 (3) tegenover het jaar voordien (13). Opvallend voor 2019 is de daling van de dodelijke ongevallen op de gewestwegen met 15,23 %. Mogelijk is dit een positief effect van de verscherpte snelheidscontroles en handhaving.

Vooral de wegen met een snelheidsregime van 50 en van 70 km/u veroorzaakten in 2019 veel ongevallen: 39,7 % bij 50 km/u en 32,8 % bij 70 km/u. 3/4^e van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde in 2019 op een rechte weg. Ruim 1/3^e van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde op een rijbaan zonder rijstroken en zonder wegmarkeringen. Een opvallend cijfer voor West-Vlaanderen in de link met grachten: 24,14 % van de verkeersongevallen in 2019 is eraan gelinkt, ongeveer evenveel als het jaar voordien.

Verdeling geldende snelheidsregimes op aantal locaties dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen



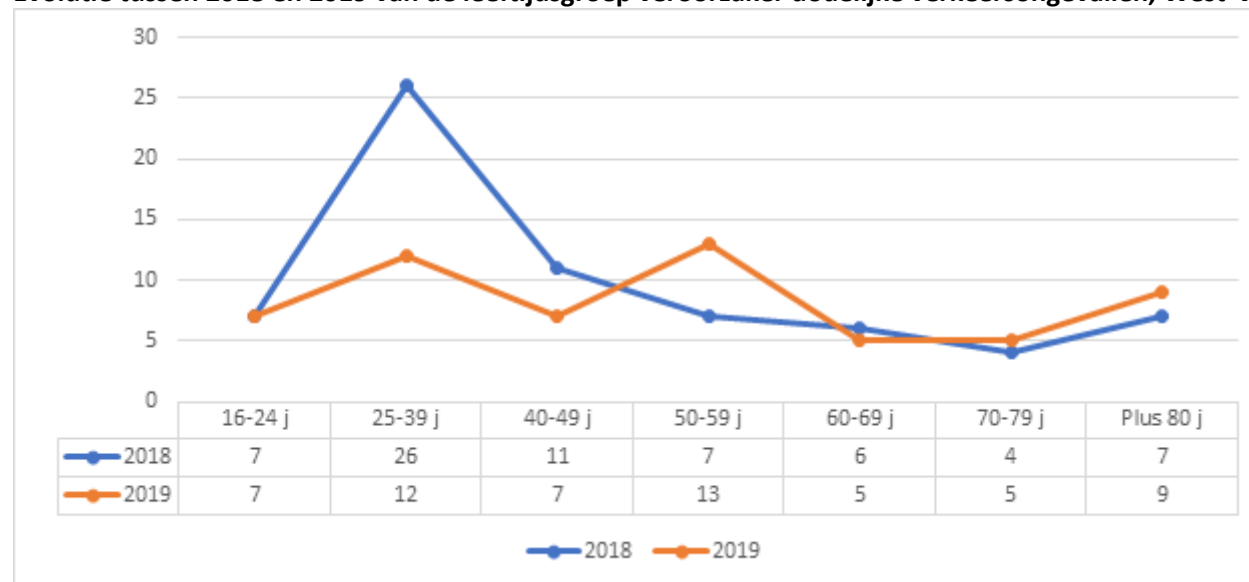
Tijdstip

De dodelijke weekendongevallen stegen met 8,5 % in 2019 tegenover het jaar voordien. De weekends veroorzaakten 41,38 % van de dodelijke verkeersongevallen. Dinsdag was opvallend de veiligste dag van de week in 2019. Die dag gebeurde er in 2019 1 dodelijk verkeersongeval, tegenover 11 ongevallen op vrijdag en op zondag. 43,10 % van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde in de nachtelijke donkerte in 2019. In 2019 waren de dodelijke verkeersongevallen opvallend verdeeld over het jaar, met een variatie van 3 tot 6 per maand. Er was een piek in februari met 8 verkeersslachtoffers. De betrokkenen van een dodelijk verkeersongeval zijn in 2019 voornamelijk bewoners en bestuurders die de omgeving goed kennen.

Profiel veroorzaker

Man, tussen 50 en 59 jaar, vertrouwd met de omgeving, bestuurder van een personenwagen, komt zelf om het leven, is geen recidivist, is hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval. Het opvallend verschil met 2018 is dat toen de leeftijdsgroep 25 tot 39 jaar meest voorkwam.

Evolutie tussen 2018 en 2019 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Profiel slachtoffer

Man, tussen 25 en 39 jaar, bezoeker, bestuurder van een personenwagen, liep vaker fataal af, is geen recidivist, is meestal niet hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval. Het opvallend verschil met 2018 is dat toen de kans om te overlijden even groot was als niet gewond te raken.

Omstandigheden en oorzaken

De cijfers over de omstandigheden en oorzaken van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 illustreren dat **een sensibiliseringsbeleid zeer fundamenteel blijft**. De focus ligt noodzakelijk op een norm- en gedragsverandering.

Een versterkte inzet van intelligente systemen in de voertuigcomputer, die bestuurders onder meer gericht appelleren aan hun snelheid en niet toelaten dat de gps wordt bediend tijdens het rijden, zorgt ongetwijfeld voor een verhoging van de verkeersveiligheid.

De infrastructurele aspecten van verkeersveiligheid kunnen op basis van de analyse dodelijke verkeersongevallen in 2019 in West-Vlaanderen minder worden geduïd.

In 2019 gebeurde 82,8 % van de dodelijke ongevallen bij droog weer. Dat is een stijging van 9,3 % tegenover 2018. Net zoals in 2018 is bij 19 % van de dodelijke verkeersongevallen de gladheid van het wegdek de oorzaak: hoofdzakelijk regen. De toestand van het wegdek door de weersomstandigheden is in hoofdzaak een verantwoordelijkheid voor de verkeersparticipanten, die gepast moeten ageren. Gepast verkeersveilig gedrag blijft de rode draad.

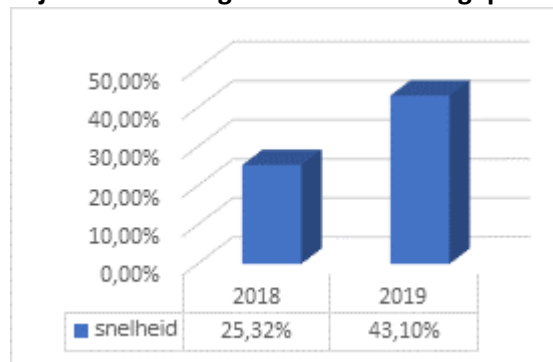
Slechte zichtbaarheid betrokkenen

Slechte zichtbaarheid van de betrokkenen wordt aangehaald in 20,7 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019. Dat is een markante stijging van 18,2 % tegenover 2018 (2,5 %). Vooral donkere kledij wordt meer vermeld in de dossiers.

Onaangepaste snelheid

Alarmerend is het percentage dodelijke verkeersongevallen in 2019 met onaangepaste snelheid: 43,10 %. Dit is een stijging van 17,8 % tegenover 2018. *"Een snelle introductie van elektrische snelheidssloten voor recidiverende snelheidsduivels, zoals het Vlaams Verkeersveiligheidsplan vooropstelt, kan de onaangepaste snelheid meer aan banden leggen. Het overschrijden van de snelheidslimiet wordt hiermee immers onmogelijk gemaakt"* suggereert gouverneur Decaluwé. Alcohol- en snelheidssloten bij recidivisme zijn onpopulaire maatregelen. De cijfers over de oorzaken van dodelijke verkeersongevallen bewijzen echter hun verantwoorde inzet.

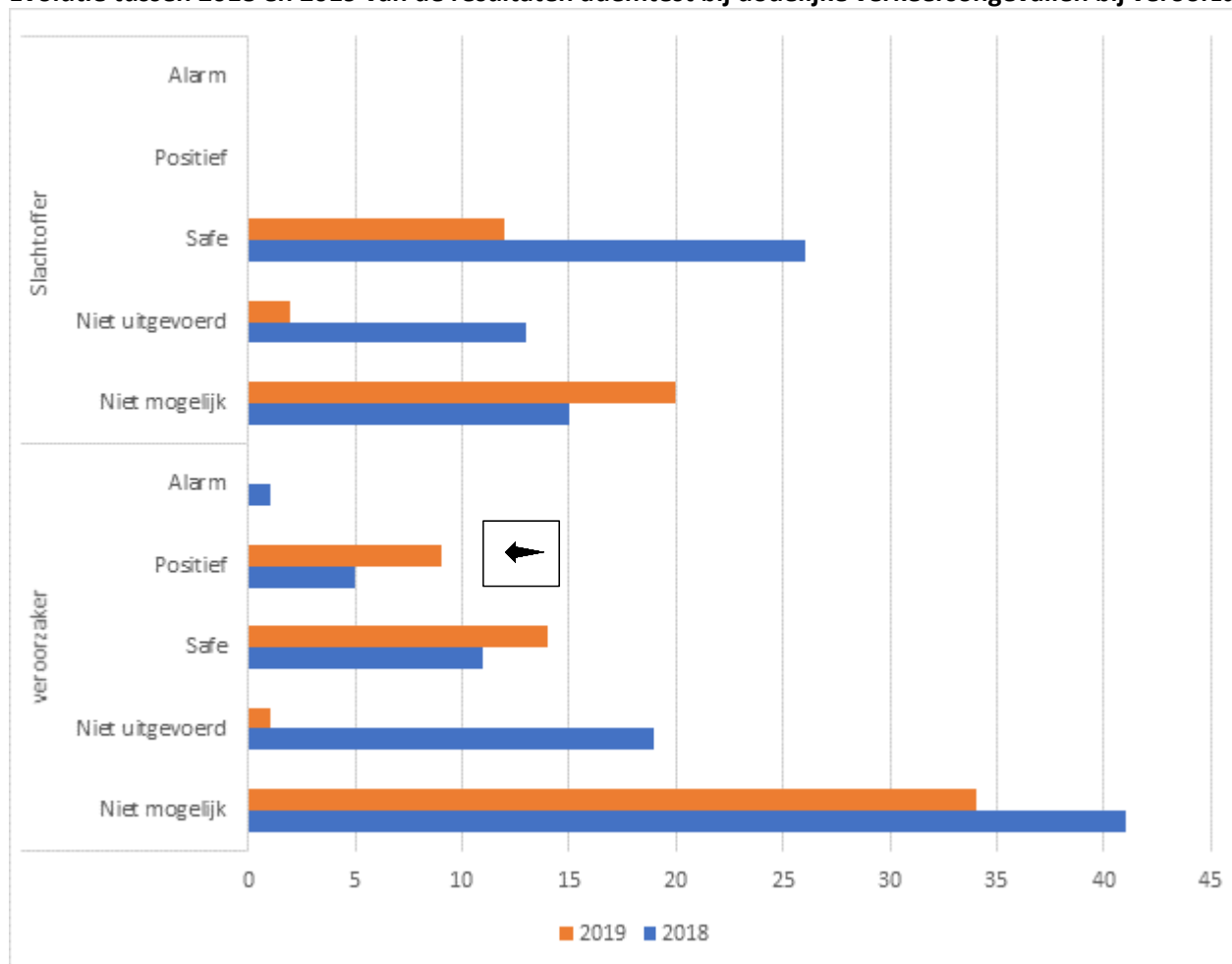
Evolutie tussen 2018 en 2019 van het percentage dodelijke verkeersongevallen met onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



Rijden onder invloed

Het aandeel positieve ademtests is meer dan een verdubbeling in 2019 tegenover het jaar voordien. De positieve ademtests stegen van 6,3 % naar 15,5 %. Ook dit is alarmerend. In 1 dossier uit 2019 had de veroorzaker van een dodelijke verkeersongeval een positieve speekseltest, het wettelijk bewijs van druggebruik.

Evolutie tussen 2018 en 2019 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzaker en slachtoffer, West-Vlaanderen



Uitrusting en rijgedrag

In 2019 waren er 3 dodelijke accidenten met een fietser zonder helm en bij 4 droeg de fietser een valhelm. Bij 0,5 % van de dodelijke verkeersongevallen gebruikte er iemand geen veiligheidsgordel. Gsmgebruik tijdens het rijden veroorzaakte 0,2 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019. De ongevaldossiers waarbij afleiding de oorzaak is daalde in 2019 met 36 %. Er is in 2019 een sterke daling van

66 % van ongevallen veroorzaakt door geen voorrang verlenen 53, 5 % van de ongevallen heeft als oorzaak de verkeerde plaats op de weg. 15,5 % aan een inhaalmanoeuvre, 12,1 % aan afslaan en 10,3 % aan geen voorrang verlenen. Het procentueel aandeel uitwijkmanoeuvres steeg met 14,2 % in 2019.

Grootste (mede)veroorzakers

De grootste (mede)veroorzakers van dodelijke verkeersongevallen zijn **geen afstand houden en valpartijen**. Geen afstand houden ligt bij 43,1 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 mee aan de oorzaak. Dat is een stijging van 38 % tegenover 2018. Het aandeel valpartijen bedraagt 51, 7 % en is een daling met 6,5 % tegenover 2018. Aandacht voor het aandeel betrokkenen dat plots ziek of onwel werd en waarbij dit aan de oorzaak van een dodelijk verkeersongeval ligt, is gepast. Dit is immers in 13,8 % van de dodelijke verkeersongevallen van 2019 het geval.

De aanstelling van een verkeersdeskundige gebeurde in 2019 bij quasi de helft van de dodelijke verkeersongevallen, evenals in 2018. In 2019 werden 27,6 % van de dossiers voor de rechtbank gebracht. Deze stijging met 12,4 % tegenover 2018 is gelinkt aan de stijging van het verkeersongevallen waarbij het slachtoffer overlijdt in 2019 (37 % tegenover 30 % in 2018). Er zijn 7 % meer arrestaties en in 15 % van de gevallen is er alcoholinvloed bij de veroorzaker.

Voor meer informatie:

Carl Decaluwé, gouverneur van West-Vlaanderen, 0476 408517