

# Analyse dodelijke verkeersongevallen

## West-Vlaanderen

### 2018-2020



---

Tussen 2018 en 2020 kwamen 191 mensen om het leven in het verkeer in West-Vlaanderen.

In 2020 registreerde de politie het laagste aantal verkeersdoden in onze provincie sinds 2011.

De betrokkenheid van de fietser (46%) scoorde nog nooit zo hoog.

**Tabel 1– Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal verkeersdoden, per provincie, Vlaams Gewest**

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

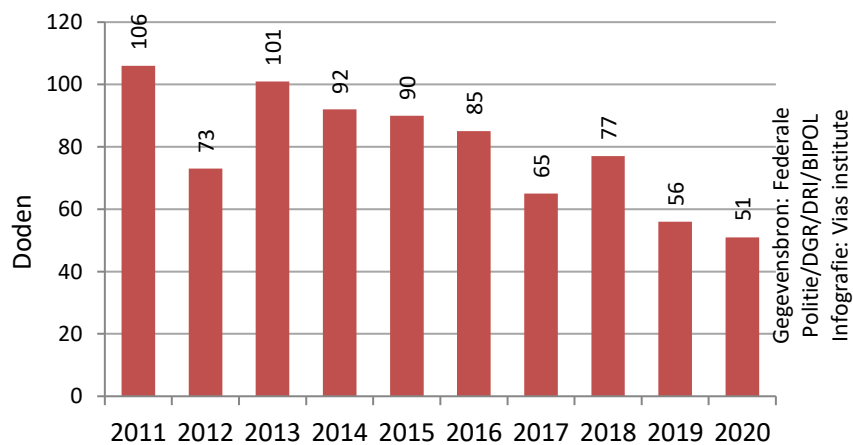
Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2020.

Het aantal verkeersdoden in West-Vlaanderen daalt gestaag tussen 2018 en 2020. Deze evolutie is uniek in vergelijking met de andere Nederlandstalige provincies.

Het percentage tussen 2019 en 2020 daalt in onze provincie minder sterk in vergelijking met de andere Nederlandstalige provincies. Alleen Oost-Vlaanderen doet het slechter.

(De cijfers uit de verkeersbarometer wijken licht af van de cijfers verkregen via het parket West-Vlaanderen.)

**Figuur 1 - Evolutie van het aantal verkeersdoden 2011-2020, West-Vlaanderen**



Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2020.

Tussen 2018 en 2020 kwamen 191 mensen om het leven in het verkeer in West-Vlaanderen.

In 2020 registreerde de politie het laagste aantal verkeersdoden sinds 2011: 51 verkeersdoden in 50 verkeersongevallen.

In 2019 kwamen 58 mensen om het leven in evenveel verkeersongevallen.

In 2018 kwamen 82 mensen om het leven in 79 verkeersongevallen.

(De cijfers uit de verkeersbarometer wijken licht af van de cijfers verkregen via het parket West-Vlaanderen.)

## PLAATS ALGEMEEN

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

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

In 2020 gebeurde

- 48 % op een gemeenteweg (het hoogste % sinds 2018)
- 42 % op een gewestweg
- 08 % op een autosnelweg (het laagste % sinds 2018)
- 02 % “andere wegen” (tram-, treinbedding, parking).

De identieke cijfers op de gemeentewegen, drie jaar op een rij vallen op; telkens 24.

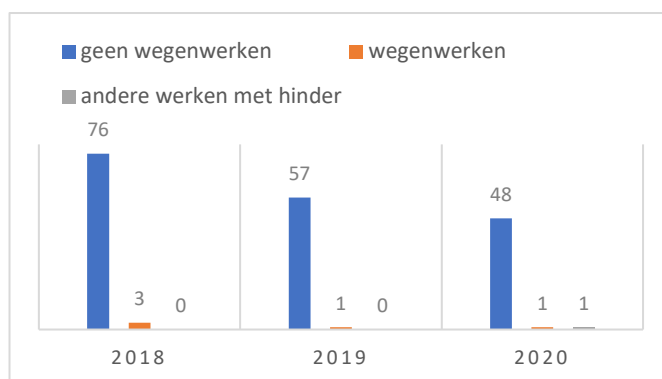
De halvering in absolute cijfers op de gewestwegen tussen 2018 en 2019 is opmerkelijk, vooral omdat West-Vlaanderen aan de top staat van het aantal km gewestwegen in Vlaanderen.

De opzienbarende daling op autosnelwegen, staat in 2020 in relatie met de coronamaatregelen.

In 2020 gebeurde

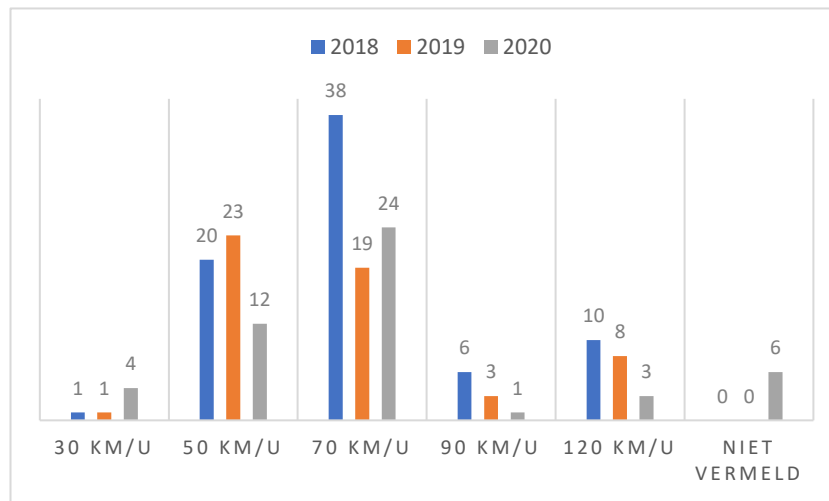
- 86 % op een recht stuk weg (een gestage stijging tussen 2018 en 2020)
- 72 % buiten de bebouwde kom
- 68 % buiten een kruispunt
- 40 % op een rijbaan zonder wegmarkeringen (een gestage stijging tussen 2018 en 2020)
- 33 % op plaatsen zonder openbare verlichting
- 22 % met een hindernis (slagboom, boom, werfhekken).

Figuur 2 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen



Wegenwerken komen weinig voor in relatie met dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. In 2020, net als in 2019 vormden wegenwerken 2 % van de omstandigheden waarin dodelijke verkeersongevallen plaats hadden. In 2018 was dit nog 4 % .

**Figuur 3 – Evolutie tussen 2018 en 2020 van het geldend snelheidsregime op locaties dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen**



De daling 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. Ook daar zien we aanvankelijk een ernstige daling in 2019, gevolgd door een stijging in 2020.

Opvallend is de stijging van het dodelijke verkeersongevallen in 2019 op plaatsen waar maximum 50 km/uur mocht gereden worden.

Bij de vier ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur waren telkens zwakke weggebruikers betrokken: 3 fietsers en 1 bromfietser.

## TIJDSTIP ALGEMEEN

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

Ondanks de vastgestelde impact van corona maatregelen op verkeersveiligheid en de dodelijke verkeersongevallen, moet toch voorzichtig omgesprongen worden met veronderstellingen.

De stelling: “De coronacrisis heeft tot een daling geleid van het aantal fatale ongelukken voor het eerste semester van 2020” blijkt uit deze analyse, althans voor West-Vlaanderen, niet te kloppen. De coronamaatregelen startten op 18 maart tot 3 mei 2020 (essentiële verplaatsingen) terwijl de daling van de cijfers in het eerste semester haar oorsprong vindt in januari en februari, toen er nog geen sprake was van coronamaatregelen die een invloed hadden op het verkeer.

In 2020 gebeurde

- 76 % bij daglicht
- 72 % tijdens de week (het hoogst % in vergelijking met 2018 en 2019)
- 46 % in september (het hoogst % in vergelijking met 2018 en 2019)
- 24 % op woensdag en 22 % op dinsdag (een stijging, terwijl alle andere dagen van de week dalen)

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

## **PROFIEL VEROORZAKER 2020**

De veroorzaker is de weggebruiker die het ongeval kon vermijden en hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval.

In 2020 was

- 82 % man (een lichte daling ten opzichte van 2018 en 2019 = 86 %)
- 58 % overleden (een daling ten opzichte van 2018 en 2019)
- 54 % vertrouwd met de omgeving (een gestage daling in % sinds 2018)
- 38 % woonachtig in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had (een gestage daling in % sinds 2018)
- 30 % tussen de 25 tot 39 jarigen en 30 % vanaf 60 jaar
- 6 % recidivist

Dit profiel is bijna identiek tussen 2018 en 2020 met uitzondering van 2019 waar de leeftijdscategorie 50-59 jaar vaker betrokken was bij een dodelijk verkeersongeval in onze provincie. Het aandeel van de plus 60 jarigen neemt toe en het percentage daalt waarbij de veroorzaker zelf om het leven komt.

## **PROFIEL SLACHTOFFER 2020**

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

Het "slachtoffer" is de weggebruiker die het ongeval niet kon vermijden en niet verantwoordelijk is voor het ongeval.

In 2020 was

- 77 % man (dit percentage ligt tussen het % van 2018 en 2019)
- 44 % overleden (dit percentage ligt tussen het % van 2018 en 2019)
- 23 % tussen de 25 tot 39 jarigen (dit is vergelijkbaar met 2018 en 2019)

## **BETROKKEN VOERTUIGEN ALGEMEEN**

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

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

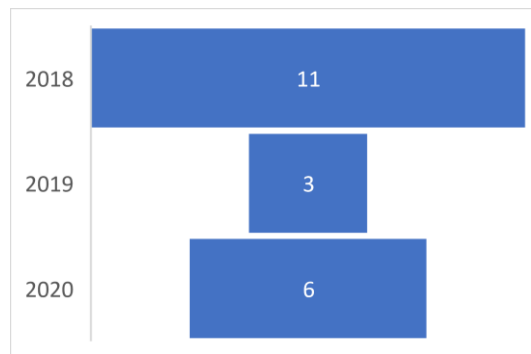
In 2020 was

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

- 1,1 % tram bestuurder (tussen 3,6 % 2019 - 0,7 % 2018)

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

**Figuur 4 - Evolutie tussen 2018 en 2020 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen**



In 2020 bleek in 12 % (6) de bestuurder van een personenauto geen gordel te dragen:

- 4 overleden bij een eenzijdig ongeval (zonder tegenpartij)
- 2 overleden met betrokkenheid van een andere personenauto.

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

## **OORZAKEN EN OMSTANDIGHEDEN ALGEMEEN**

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

De top 3 van de meest voorkomende oorzaken in 2020 zijn

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

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

Het “dark number” bij alcohol, drugs, afleiding achter het stuur is duidelijk af te leiden uit de gerechtelijke dossiers in vergelijking met het zelf rapporterend gedrag uit de studies van Vias Institute. Deze thema’s blijven belangrijk. De trendgevoeligheid zoals de opkomst van het oneigenlijk gebruik van lachgas wordt best goed opgevolgd via deze zelf rapporterende studies.

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

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

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

## **DE FIETS NADER BEKEKEN**

Ten opzichte van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen, scoorde de betrokkenheid van fietsers in West-Vlaanderen nog nooit zo hoog. In 46 % was een fietser (23) betrokken. Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2019. In 2018 waren dit er 20.

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

Van de 23 betrokken fietsers

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

Opvallend, alle dodelijke fietsongevallen gebeurden

- overdag
- bij droog weer (In 2019 was de verhouding 9 bij droog weer en 2 bij regen. In 2018 was dit 16 bij droog weer en 3 bij regen, 1 onbekend . Het recreatieve en sportieve fietsen bij mooi weer verklaart dit fenomeen.)
- 70 % op een rijbaan zonder wegmarkeringen, dit is een significante stijging ten opzichte van 2019 ( 64 % ) en 2018 (40 %).

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

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

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

61 % van de fietsers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval is boven de 60 jaar in 2020. In 2019 kwamen het meeste fietsdoden eveneens voor vanaf 60 jaar . Dit werd bevestigd in 2018 met uitzondering van de leeftijdsgroep 16-24 jaar.

## **OPEN SOURCE DATA VERRIJKING**

De gouverneur wenst in de toekomst de diepte analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen uit te breiden met de verkeersongevallen met gewonden om de conclusies nog representatiever te maken.

Jaarlijks gebeuren er meer dan 3600 ongevallen met gewonden in onze provincie. De methodiek van inzage van de gerechtelijke dossiers is daarom geen optie. In onze zoektocht hoe we tegemoet konden komen aan deze vraag, kwamen we terecht bij open source data verrijking: aan de hand van drie parameters worden automatisch tientallen parameters gegenereerd.

Al snel werd duidelijk dat deze manier van werken niet alleen een meerwaarde betekent voor deze analyse en de uitbreiding met ongevallen met gewonden deels mogelijk maakt maar ook een meerwaarde in de toekomst kan zijn voor politie, bestuurlijke en gerechtelijke overheden en bieden perspectieven met het oog op de kwaliteit, objectiviteit, uniformiteit en volledigheid van de dossiers.

## **AANBEVELINGEN**

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

Daarom beveelt de gouverneur aan om

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

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

Daarom pleit de gouverneur om

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

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



- Wetgeving aanpassen zodat alle vormen van onaanvaardbare afleiding en gsm achter het stuur detectie en bestraffing via camerasysteem
- Opvolging nieuwe infrastructurele maatregelen van proefprojecten tweerichtingsfietspaden met ledlichten
- Speed pedelecs : technologie fiets en infrastructuur – impact op maximum snelheid, beperken tot 30 km/u op sommige drukke plaatsen
- Opnemen van de ADAS-systemen<sup>1</sup> in de opleiding rijexamen, uitleg bij verkoop van voertuig met ADAS-systeem, kleine praktische opleiding
- Open (en gesloten) source data verrijking gebruiken in het belang van bestuurlijke en gerechtelijke overheden.

Voor meer informatie: Yasmine Vanavermaete, verbindingssambtenaar politie bij gouverneur Decaluwé, [yasmine.vanavermaete@west-vlaanderen.be](mailto:yasmine.vanavermaete@west-vlaanderen.be)

Op [www.gouverneurwest-vlaanderen.be](http://www.gouverneurwest-vlaanderen.be) vind je alle info over de activiteiten van gouverneur Decaluwé, evenals alle persberichten.

---

<sup>1</sup> ADAS: Advanced Driver Assistance Systems

---

*disclaimer*

Privacy en voorwaarden: [www.west-vlaanderen.be/disclaimer](http://www.west-vlaanderen.be/disclaimer)