

Snelle analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen 2022

Inhoud

Inleiding	5
1. Algemene analyse.....	6
1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	6
1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen.....	6
2. Situatie van de weg	9
2.1. Wegtype	9
2.2. Bebouwde kom.....	9
2.3. Kruispunt	10
2.4. Snelheidsregime	11
2.5. Werking openbare verlichting.....	12
2.6. Rechte weg, bocht of rotonde.....	13
2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek	14
2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken.....	14
2.9. Brug, gracht en hindernis	15
2.10. Wegenwerken	16
2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad.....	16
3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen	18
3.1. Maand.....	18
3.2. Dag van de week	19
3.3. Moment van de dag	20
4. Profiel veroorzaker	21
4.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval	21
4.2. Man/vrouw	21
4.3. Leeftijd.....	22
4.4. Bewoner of bezoeker	23
4.5. Vertrouwd met de omgeving	24
4.6. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	24
5. Profiel slachtoffer	25
5.1. Man/vrouw.....	26
5.2. Leeftijd.....	26
5.3. Bewoner of bezoeker	27
5.4. Vertrouwd met de omgeving	28

5.5. Medische toestand	28
6. Betrokken vervoermiddel	30
6.1. Totaal aantal betrokken personen	30
6.2. Zwakke weggebruikers	30
6.2.1. Voetgangers.....	30
6.2.2. Fietzers	31
6.2.3. Bromfietser.....	32
6.2.4. Motorfietser	32
6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter	33
6.3. Personenauto	33
6.4. Lichte vrachtauto.....	34
6.5. Vrachtauto.....	34
6.6. Bus	35
6.7. Landbouwtractor	36
6.8. Tram, trein, kraan.....	36
6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen	37
7. Omstandigheden en oorzaken	38
7.1. Weersomstandigheden	38
7.2. Zichtbaarheid.....	39
7.3. Gladheid wegdek.....	40
7.4. Verkeersdrukke.....	40
7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid	41
7.6. Rijden onder invloed	41
7.6.1. Ademtest	41
7.6.2. Bloedproef.....	43
7.6.3. Speekseltest.....	43
7.6.4. Forensisch toxicologisch onderzoek.....	43
7.7. Vluchtmisdrijf	43
7.8. Veiligheidsgordel	44
7.9. Afleidingen.....	44
7.10. Verkeerde plaats op de weg.....	45
7.11. Geen voorrang verlenen.....	45
7.12. Uitwijken	46
7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	46
7.14. Dode hoek ongevallen.....	47
7.15. Gevaarlijk of fout parkeren	47

7.16. Roodlichtnegatie.....	48
7.17. Geen afstand houden	48
7.18. Valpartij	49
7.19. Ziekte of onwel worden.....	50
7.20. Vermoeden van zelfmoord.....	50
8. Dodelijke fietsongevallen	52
8.1. Dodelijke verkeersongevallen en betrokkenheid fietser	52
8.2. Weginrichting	53
8.2.1. Type weg, bebouwde kom, kruispunt en wegmarkering, West-Vlaanderen.....	53
8.2.2. Aanwezigheid fietspad	54
8.3. Tijdstip en uitrusting fietser	55
8.3.1. Tijdstip dodelijk fietsongeval.....	55
8.3.2. Week versus weekend.....	55
8.3.3. Meest risicovolle maanden	56
8.3.4. Weersomstandigheden	57
8.3.5. Helmgebruik fietser	57
8.4. Profiel fietser	58
8.4.1. Geslacht	58
8.4.2. Leeftijd.....	59
8.4.3. Bewoner of bezoeker	59
8.4.4. Vertrouwd met de omgeving	60
8.4.5. Reden van de verplaatsing	60
8.5. Oorzaken en omstandigheden van het dodelijke fietsongeval.....	61
9. Quick scan.....	63
9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval.....	64
9.2. Opvragen proces-verbaal en uitvoeren analyse binnen de week.....	65
9.3. Contact met de wegbeheerder	65
9.4. Nagaan en reacties	66
9.5. Opvolging.....	68
10. Aanbevelingen – de 5 E's	69
10.1. Evaluation	69
10.2 Engagement.....	69
10.3. Education.....	69
10.4. Engineering.....	70
10.5. Enforcement	70
11. Lijst begrippen	72

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 of nationale analyses blijken 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 snelle analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2022 in West-Vlaanderen. Deze snelle analyse is gebaseerd op de inzage van het aanvankelijk proces-verbaal door een politieambtenaar die de gegevens onmiddellijk anonimiseerde. Het doel is om trends zo snel als mogelijk te detecteren en indien nodig maatregelen te laten nemen.

Samen maken we West-Vlaanderen verkeersveiliger.

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

Deze analyse is onder voorbehoud: mogelijke overlijdens ten gevolge van een verkeersongeval tot en na 30 dagen zijn nog niet meegerekend, gezien deze snelle analyse op 03 januari 2023 werd uitgevoerd.
--

Provinciegouverneur West-Vlaanderen

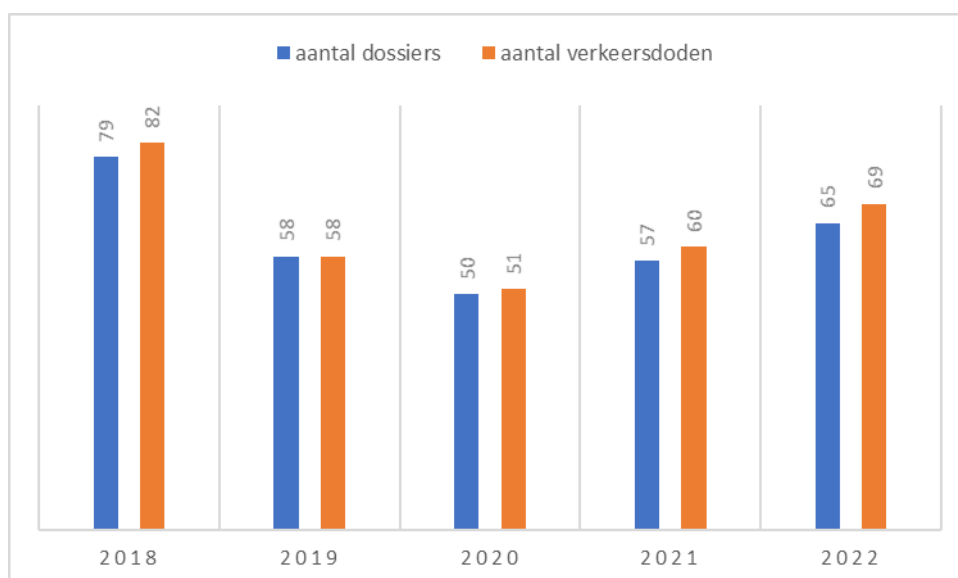
Carl Decaluwé

1. Algemene analyse

In 2022 werden de dodelijke verkeersongevallen binnen de week geanalyseerd op basis van het aanvankelijk proces-verbaal. Dit zorgt er voor dat de resultaten en conclusies onder voorbehoud zijn maar het biedt wel de mogelijkheid om zeer snel in te grijpen en de wegbeheerder in kennis te stellen indien nodig.

1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden

Figuur 1 – Evolutie van het aantal dossiers dodelijke verkeersongevallen en aantal verkeersdoden, tussen 2018 en 2022, West-Vlaanderen



Het totaal aantal dodelijk verkeersongevallen stijgt gestaag sinds 2020 in West-Vlaanderen. We halen in 2022 met 65 dodelijke verkeersongevallen en 69 doden nog niet de cijfers van 2018 maar zitten boven deze van 2019, 2020 en 2021. Dit is een stijging van 14 % tussen 2021 en 2022 en een stijging van 14 % tussen 2020 en 2021. Dit percentage ligt dus in West-Vlaanderen hoger dan hetgeen via de analyse van MOW Vlaanderen werd vastgesteld en vanuit de federale Vias barometer (sept-juni 2022) waar er sprake is van een stijging van 5 % tov 2019.

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	2022
Brugge	42	28	24	25	35
leper	10	6	9	3	6

Kortrijk	20	19	16	23	19
Veurne	7	5	1	5	5
West-Vlaanderen	79	58	50	56	65

In de parketafdelingen Brugge en Ieper stijgen de cijfers in 2022 ten opzichte van 2021. Voor de afdeling Brugge ligt alleen 2018 hoger.

Voor de afdeling Ieper halen we het niveau van 2019 wat eerder als referentie gebruikt wordt dan 2020 om de gekende effecten van de coronamaatregelen die een vertekend beeld geeft. Ook afdeling Kortrijk zit op het niveau van 2019.

De parketafdeling Veurne blijft vrij stabiel en heeft het minste dodelijke verkeersongevallen in 2022. Alleen in 2021 telde de afdeling Ieper het minste aantal dodelijke verkeersongevallen ten opzichte van de andere jaren en andere afdelingen. Meestal is die eer weggelegd voor de afdeling Veurne.

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021	2022
PZ Arro Ieper	10	6	7	3	6
PZ Blankenberge/Zuilenkerke	2	0	1	1	1
PZ Bredene – De Haan	1	2	0	2	2
PZ Brugge	4	6	1	6	3
PZ Damme-Knokke Heist	7	4	4	1	1
PZ Gavers	2	1	1	2	1
PZ Grensleie	3	1	1	1	1
PZ Het Houtsche	7	0	3	0	5
PZ Kouter	6	3	3	3	4
PZ Middelkerke	1	3	1	5	4
PZ Midow	4	2	4	2	4
PZ Mira	1	7	2	4	2
PZ Oostende	1	1	5	1	2
PZ Polder	5	3	2	1	1
PZ Regio Tielt	5	3	2	2	4
PZ RIHO	3	3	4	4	6
PZ Spoorkin	0	1	1	2	2
PZ Vlas	3	2	2	3	1
PZ Westkust	1	1	0	2	1
Spoorwegpolitie	1	1	0	1	1
Wegpolitie	12	8	4	10	12
Scheepvaartpolitie	0	0	2	0	1

In 2022 werden de meeste dodelijke verkeersongevallen in onze provincie vastgesteld door de federale wegpolitie: 18 %. Dit is in absolute cijfers evenveel als in 2018. Hiervan waren er 11 op een autosnelweg en 1 op een gewestweg. In 2020 door de corona maatregelen en de

bewegingsbeperkingen daalden de vaststellingen op de autosnelwegen tot 4 dodelijke verkeersongevallen.

Op een gedeelde tweede plaats staan de pz Arro leper en de pz RIHO in 2022: telkens met 9 %. De pz Arro leper haalt het niveau van 2019. De pz RIHO haalt het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

Terwijl de pz Vlas in 2022 het laagste cijfer sinds de analyse telde.

De andere politiezones en federale diensten blijven ofwel gelijk ten opzichte van 2021 of liggen in de lijn of tussen de cijfers van de voorbije jaren waardoor we geen echte uitschieters detecteren.

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.

Tabel 3 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021	2022
Autosnelweg ¹	11	9	4	10	11
Gewestweg ²	42	22	21	28	34
Gemeenteweg ³	24	24	24	17	18
Andere ⁴	2	3	1	1	2

Uit deze analyse blijkt dat de meeste dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen op gewestwegen gebeurden in 2022 . Dit was goed voor 52 %. In 2019 en 2020 scoorden de gemeentewegen hoger.

Op de tweede plaats staan de gemeentewegen in 2022 met 28 %. Ook in 2018 en 2021 stonden gemeentewegen op de tweede plaats.

De autosnelwegen staan in 2022 op de derde plaats: 17 %, maar halen het hoogste niveau in absolute cijfers van 2018.

Met andere worden parkings, tram- of treinbeddingen, en dergelijke bedoeld.

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.

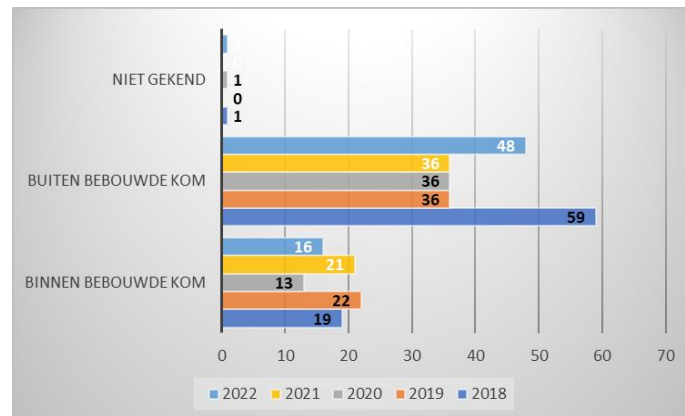
¹ Autosnelwegen zijn doorgaande snelwegen, met meerdere, gescheiden rijstroken, zonder gelijkvloerse kruisingen, en waarop geen particuliere wegen zijn aangesloten.

² Gewestwegen zijn belangrijke verbindingswegen op landelijk en regionaal niveau, die geen autosnelweg zijn. Ze worden beheerd door de gewesten.

³ Gemeentewegen zijn in beheer van een gemeente.

⁴ Het dodelijk verkeersongeval gebeurde buiten de autosnel-, gewest- en gemeentewegen, zoals op een treinoverweg

Figuur 2 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen binnen of buiten bebouwde kom, West-Vlaanderen



Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom: in 2022 gebeurden er meer (74%) dan in 2019, 2018 en 2021 waar het cijfer stabiel blijft, met een uitschieter weliswaar in 2018 (59).

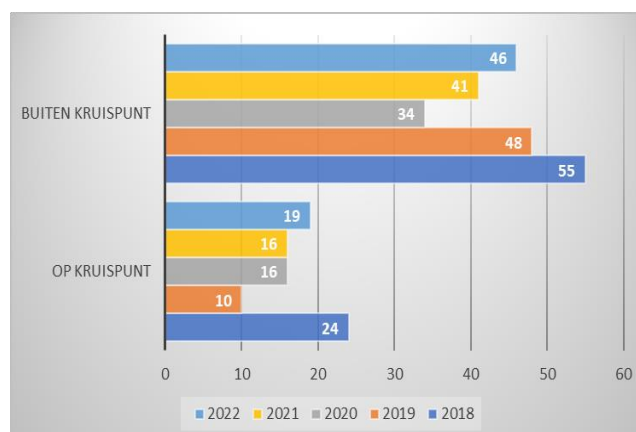
Ook de dodelijke verkeersongevallen binnen de bebouwde kom blijven behoorlijk stabiel en fluctueren tussen de 13 en 22. In 2022 gebeurden 16 dodelijke verkeersongevallen binnen de bebouwde kom: 24,6 %.

In 1 dossier was niet te achterhalen of het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom plaats had.

2.3. Kruispunt

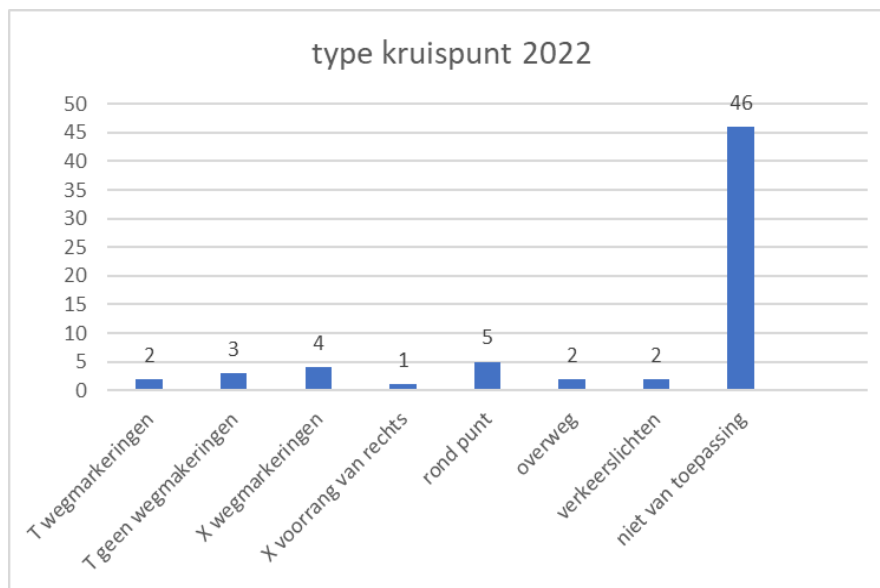
Kruispunten worden steeds veiliger gemaakt door de aanleg van ronde punten, rotondes, het plaatsen van verkeerslichten. West-Vlaanderen telt nog veel X en T kruispunten zonder infrastructurele maatregelen of waar de voorrangsregels via wegmarkeringen en verkeersborden zijn aangebracht. Het is daarom interessant te weten of en op welk soort kruispunt de meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren.

Figuur 3 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen



Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is buiten een kruispunt. Dit is niet anders in 2022: 71 % gebeurde buiten een kruispunt. Dit ligt in de lijn van 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 %.

Figuur 4 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in vergelijking met een rond punt en kruispunt met verkeerslichten, in West-Vlaanderen



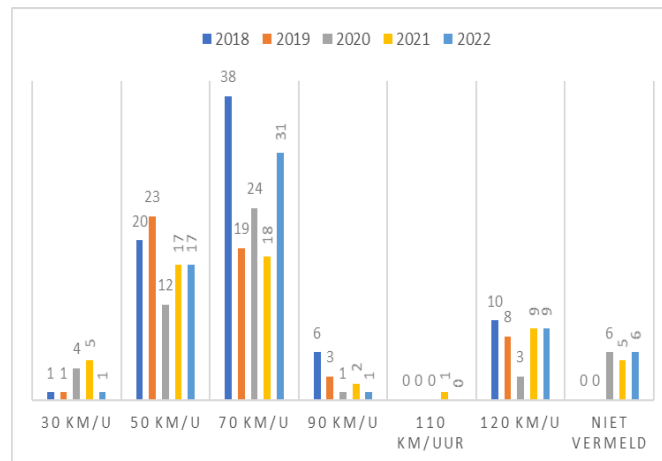
Opvallend zijn de 5 dodelijke verkeersongevallen op ronde punten en 2 aan verkeerslichten. De stelling dat infrastructurele maatregelen zoals een rond punt en verkeerslichten de weggebruikers beter beschermen dan X en T kruispunten zonder enige vorm van verkeersregeling of structurele begeleiding, wordt niet ontkracht. Een dieper onderzoek naar de omstandigheden van de dodelijke ongevallen op de ronde punten en aan de verkeerslichten brengt aan het licht dat het om 3 dode hoek ongevallen gaat bij rechtsaf slaan door 2 vrachtauto's/1tractor en het rechtdoor rijden van 3 fietsers. De 4 andere gevallen betreffen telkens racen aan zeer hoge snelheden van twee personenauto's en twee motorfietsers. Het gedrag is hier eerder bepalend en niet de weginfrastructuur.

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) ⁵

⁵ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

Figuur 5 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het geldend snelheidsregime op locaties dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het aantal dodelijke verkeersongevallen gebeurt het vaakst op een locatie met een snelheidsregime van 70 km/uur. Dit wordt over de jaren heen bevestigd. Ook in 2022 gebeurden 48 % van de dodelijke verkeersongevallen op dergelijke locatie.

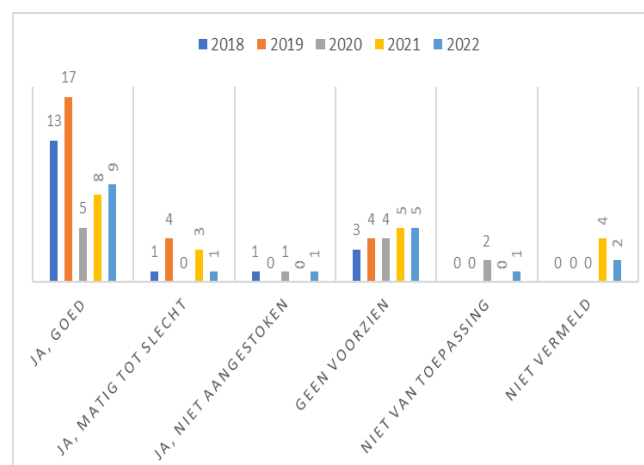
26 % gebeurde op een plaats waar het snelheidsregime 50 km/u bedroeg in 2022. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren.

Er gebeurden 11 dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen = 17 %. 9 waren op de plaats waar 120 km/u mocht gereden worden. 2 waren ter hoogte van een brug waar het snelheidsregime daalde tot 50 km/u door filevorming. Afleiding en onoplettendheid zorgden er voor dat de personenauto telkens de file niet opmerkte en inreed op de file.

Eén dodelijk verkeersongeval gebeurde in 2022 op een locatie waar de snelheid beperkt was tot 30 km/uur: gsm gebruik was de oorzaak van de onoplettendheid en de aanrijding van een voetganger en niet de snelheid.

2.5. Werking openbare verlichting

Figuur 6 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



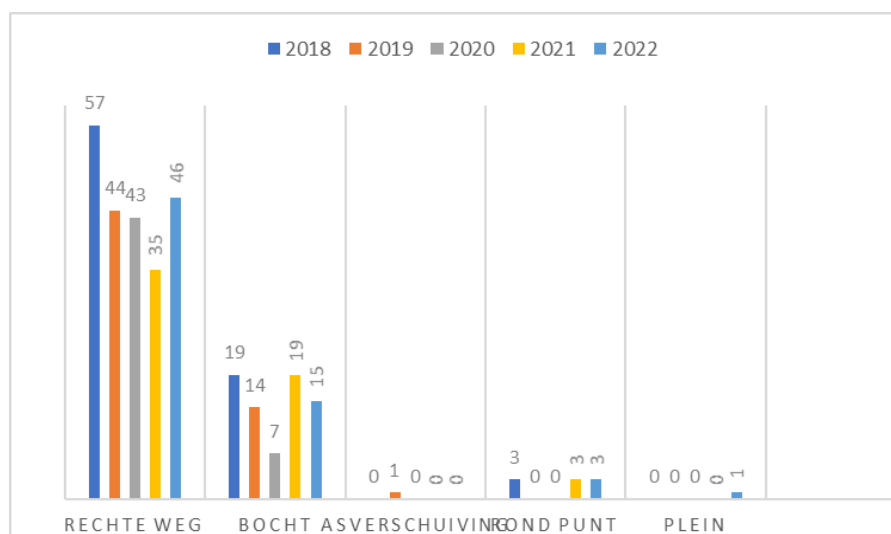
In 2022 gebeurde net als de voorbije jaren het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen overdag namelijk in 45 dossiers: 69 %. Ik verwijs hiervoor verder naar punt 3.3 “moment van de dag”.

In 19 dossiers was er sprake van nacht.

- In 9 gevallen gebeurde dit op een weg met een goed werkende openbare verlichting.
- In 5 gevallen was er geen openbare verlichting voorzien
- In 1 dossier was er openbare verlichting voorzien maar niet aangestoken (dit is niet duidelijk of dit met de energie maatregelen van de gemeenten te maken heeft
- In 1 dossier gebeurde het ongeval op een plaats met een matige of slechte openbare verlichting. De wegbeheerder werd hiervan in kennis gesteld.
- In 2 dossiers was dit niet vermeld en in 1 dossier was dit niet van toepassing.

2.6. Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 7– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht of asverschuiving, West-Vlaanderen



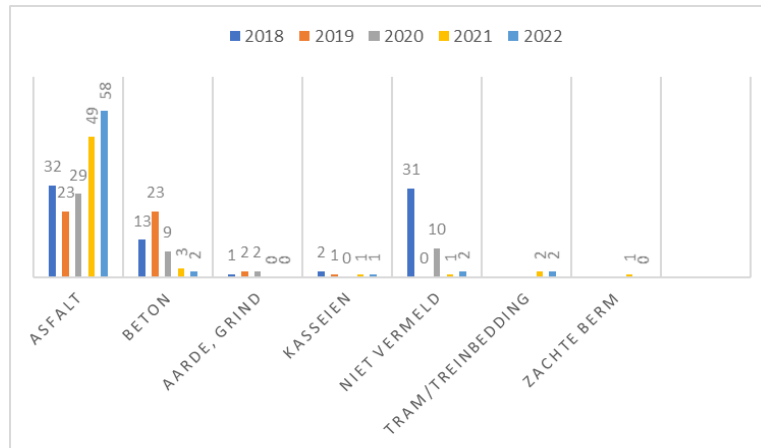
Het aantal dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg, blijft in de bestudeerde jaren het hoogst: 2021 (35), 2020 (43), 2019 (44), 2018 (57). Ook in 2022 gebeurde het meeste aantal dodelijke verkeersongevallen op een recht stuk weg: 71 %

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in een bocht ligt in 2022 tussen de cijfers van de voorbije jaren.

1 ongeval gebeurde op een plein in een voetgangerszone. 3 ongevallen gebeurden bij het afslaan op een rond punt.

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

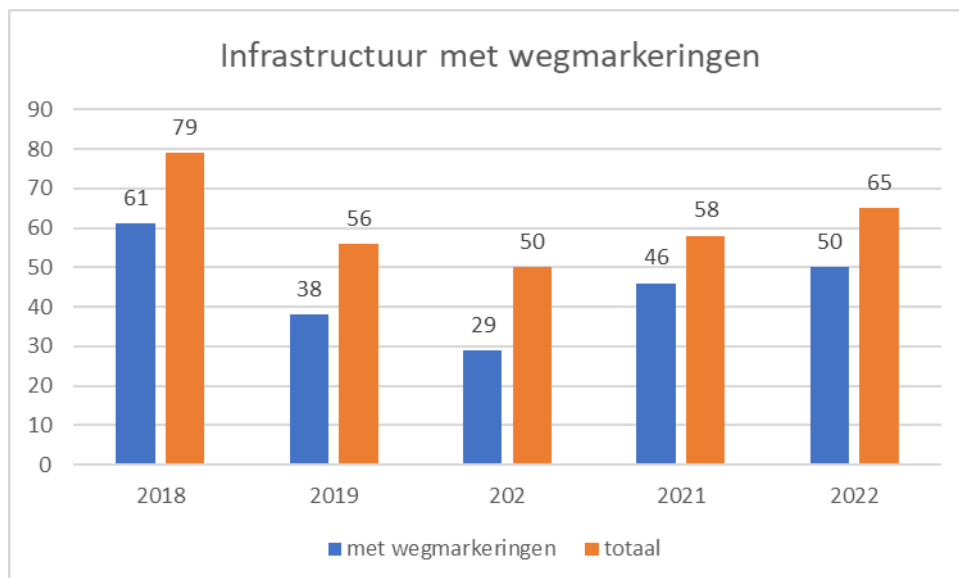


De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren in 2022 op wegen bedekt met asfalt: 89 %. Deze vaststelling geldt voor de bestudeerde jaren.

Twee ongevallen gebeurden in 2022 ter hoogte van een tram- of treinbedding.

2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

Figuur 9 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen op de rijbaan, West-Vlaanderen

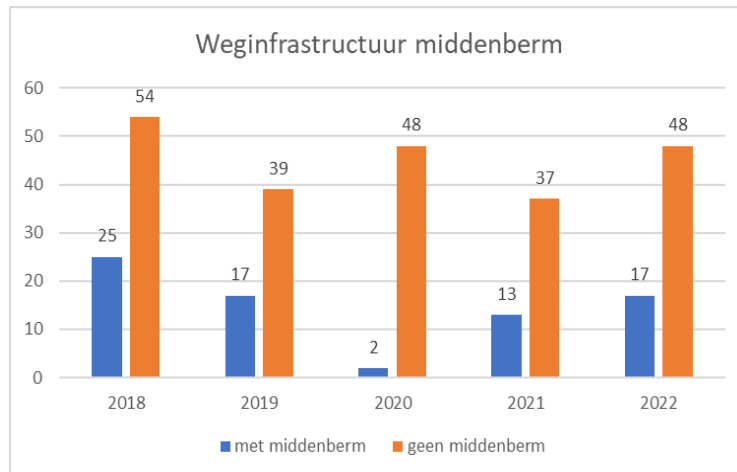


77 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2022 gebeurde op een locatie met wegmarkeringen.

Dit ligt in de lijn van de jaren 2018 en 2021, respectievelijk 77 en 79 %. Ook in 2019 en 2020

gebeurden de meeste dodelijke verkeersongevallen op een weg met wegmarkeringen maar het percentage lag iets lager: respectievelijk 68 en 58 %.

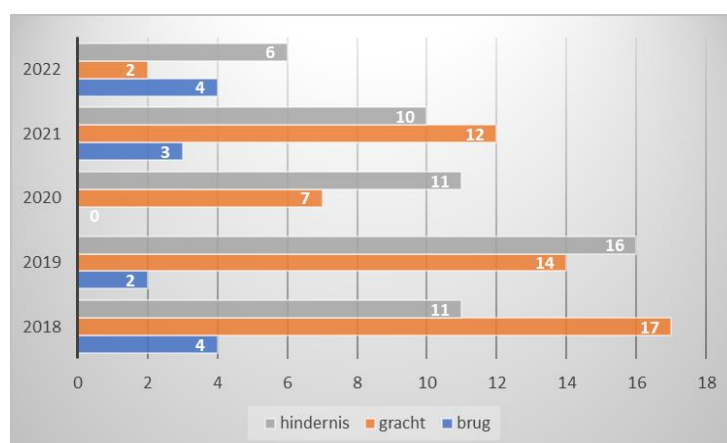
Figuur 10 – Aandeel dodelijke verkeersongevallen, weg met of zonder middenberm in 2022, West-Vlaanderen



De meeste dodelijke verkeersongevallen hebben plaats waar geen middenberm is voorzien, zo ook in 2022 met 74 %. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren. Enkel 2020 springt er uit door slechts 2 dodelijke verkeersongevallen op een plaats met een middenberm. Het verbod en beperkingen op verplaatsingen als corona maatregelen, zijn hier niet vreemd aan.

2.9. Brug, gracht en hindernis

Figuur 11 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



In 2022 gebeurden 6 dodelijke verkeersongevallen met een link naar een hindernis = 9 %. Dit gaat om onder andere om een boom, bloembak, verkeersbord, metalen constructie, wegversmalling. Dit is in absolute cijfers het laagste sinds de analyse die schommelde tussen de 10 en 16.

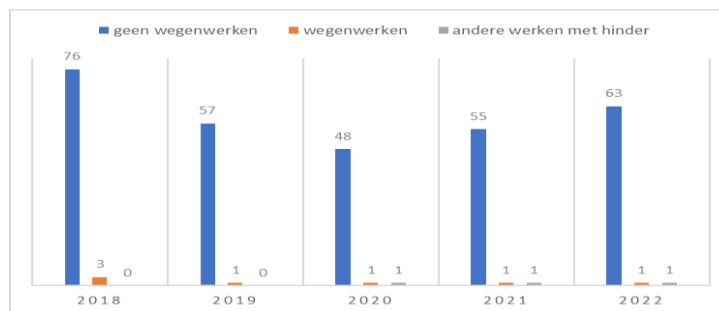
Het vademecum “vergevingsgezinde wegen” van MOW Vlaanderen is een nuttig werkinstrument voor mobiliteitsdiensten bij de aanleg van nieuwe wegen of het verkeersveiliger maken van bestaande wegen, waar mogelijk natuurlijk.

Ook de link met een gracht is in 2022 opvallend het laagste sinds de analyse = 3 %. De voorbije jaren schommelde dit tussen de 7 en 17.

De link met een brug in 2022 kan in 4 dossier gelegd worden = 6 %. Dit is het hoogste in absolute cijfers en komt overeen met 2018, maar is bijna verwaarloosbaar doorheen de analyse en de voorbije jaren.

2.10. Wegenwerken

Figuur 12 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen

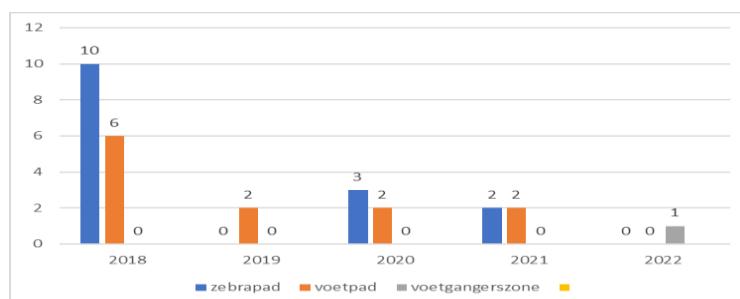


Uit de analyse blijkt dat 2022 in de lijn ligt van de andere jaren: slechts 1 ongeval had plaats ter hoogte van wegenwerken met name aan een trambedding was een tijdelijke oversteek voorzien, goed aangeduid door signalisatie. Een motorrijder werd niettegenstaande verrast en kwam ongelukkig ten val.

Alleen 2018 scoorde hoger met 3 dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van wegenwerken.

2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad

Figuur 13 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van de dodelijke verkeersongevallen met voetgangers ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers, een voetpad of in een voetgangerszone, West-Vlaanderen



In 2022 waren 3 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval, het tweede laagste cijfer sinds de analyse = 4,6 %.

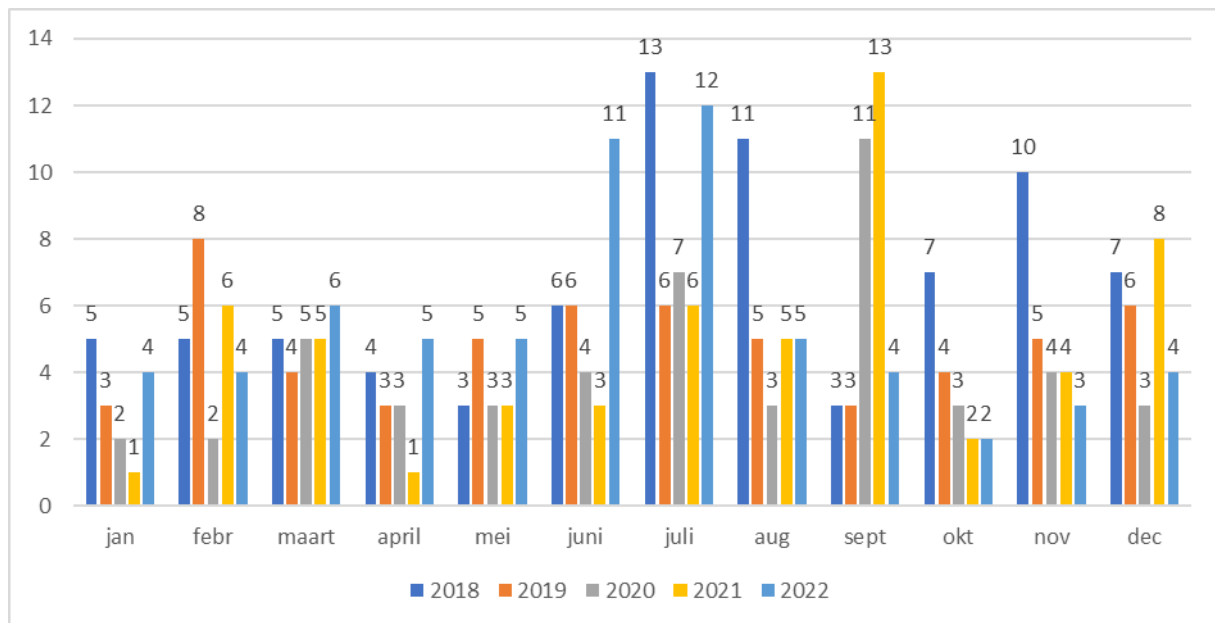
- Eén voetganger sprong van een brug en kwam onder een vrachtauto terecht
- Eén voetganger sprong uit een rijdende vrachtauto en kwam onder een personenauto terecht
- Eén voetganger werd omver gereden door een fietser in een voetgangerszone door het gsm gebruik van de fietser.

In 2021 bleken 7 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2020 waren dit er 2, in 2019 waren dit er 6 en in 2018 bleken 12 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is een opvallend hoog cijfer in vergelijking met de andere onderzochte jaren.

3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

3.1. Maand

Figuur 14– Evolutie tussen 2018 en 2022 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het gemiddelde van alle dodelijke verkeersongevallen over de jaren van de analyse ligt op 5 dodelijke verkeersongevallen per maand.

In 2022 scoorden juli en juni beduidend hoger dan het gemiddelde met respectievelijk 12 en 11 dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit is samen goed voor 35 %.

In 2018 scoorden juli en augustus zeer hoog. Terwijl in 2020 en 2021 september piekte.

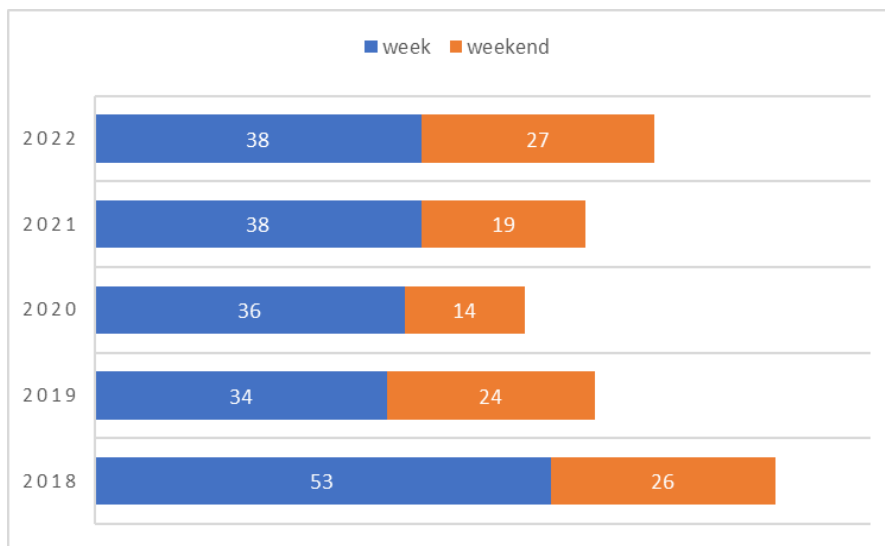
We gaan ook dit jaar na hoeveel toeristen in 2022 betrokken raken bij de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. We leggen de link naar de vakantieperiodes.

Het aandeel toeristen in 2022 stijgt in vergelijking met de voorgaande jaren = 8 %. 5 personen werden met zekerheid weerhouden als toeristen:

- 2 Belgen: waarvan 1 gevallen op de rijbaan in Middelkerke (veroorzaker) en 1 met een mobilhome in Oostende (slachtoffer)
- 1 Duitser: met koersfiets in De Haan (veroorzaker)
- 1 Bulgaar: op doortocht met zijn personenauto op de autosnelweg in Beernem (veroorzaker)
- 1 Nederlander: met een personenauto en caravan in Middelkerke (veroorzaker)

3.2. Dag van de week

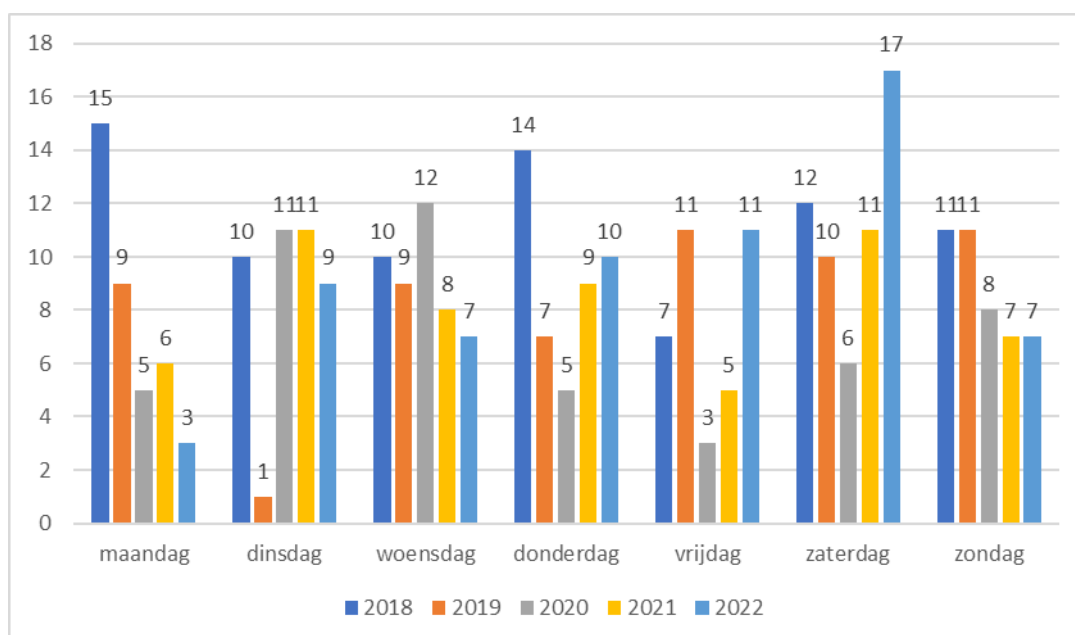
Figuur 15 – Evolutie tussen 2018 en 2022 aandeel dodelijke weekendongevallen, weekend versus week, West-Vlaanderen



58 % van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde tijdens de week in 2022. Dit ligt in absolute cijfers in lijn met de voorbije jaren. Alleen 2018 scoorde veel hoger.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in het weekend ligt in absolute cijfers het hoogst sinds de analyse in 2022 met 27 dossiers = 42 %. De voorbije jaren lag dit eerder rond de 1/3^e. Alleen in 2018 benaderen de absolute cijfers het resultaat van 2022.

Figuur 16 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2022 valt de zaterdag duidelijk op met een piek van 17 dodelijke verkeersongevallen = 26 %.

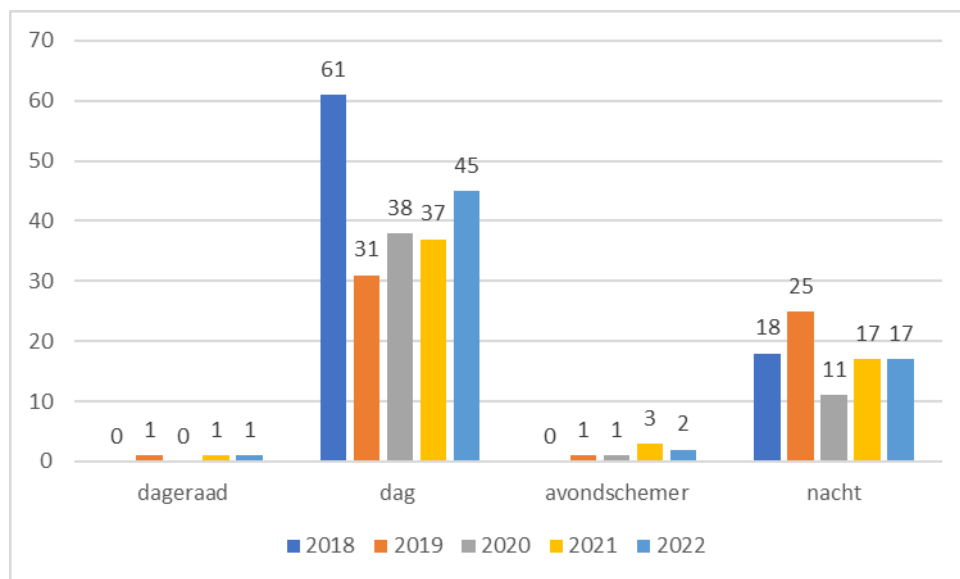
Hiervan zijn drie gelinkt met een vakantieperiode: 1 in de paasvakantie en 2 in de zomervakantie:

- 1 persoon sprong uit een vrachtauto om 01u05
- Paasvakantie: racen tussen personenauto's om 03u39
- Zomervakantie: 1 met personenauto op weg naar huis van de Gentse feesten om 05u30
- Zomervakantie: 1 motorfietser reed aan zeer hoge snelheid om 00u05
- 1 personenauto was aan het driften om 0u23
- 1 personenauto belandde in de gracht om 07u32
- 1 motorrijder reed tegen een tegenligger ter hoogte van een wegversmalling om 17u15

Dit wordt gevolgd door de vrijdag met 11 dossiers = 17 % en de donderdag met 10 dossiers = 15 %.

3.3. Moment van de dag

Figuur 17 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het merendeel, 45 van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gebeurde in 2022 bij daglicht = 69 %. Deze trend is in de onderzochte jaren terug te vinden.

17 ongevallen of 26 % gebeurde 's nachts. Hiervan zijn er 12 gelinkt aan overdreven snelheid met controleverlies tot gevolg en 4 aan alcohol/drugs.

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.

Gezien deze snelle analyse werd gemaakt op basis van het proces-verbaal en niet de beslissing van een rechter of magistraat, zijn de volgende gegevens onder voorbehoud.

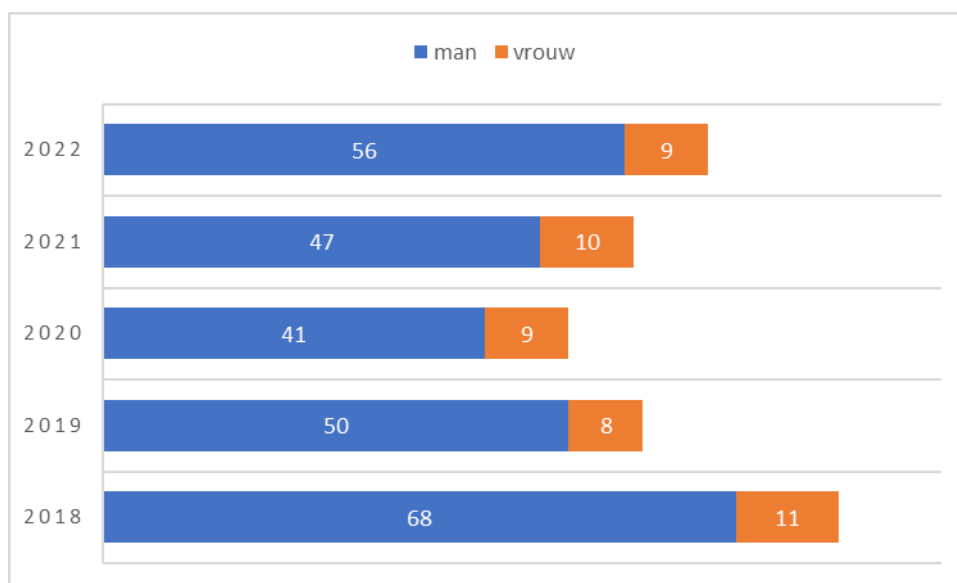
Tabel 4– Evolutie tussen 2018 en 2022 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021	2022
Volledig	77	48	45	53	61
Deels	2	10	5	3	4

In 2022 blijkt 94 % de veroorzaker hoofdelijk verantwoordelijk. 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 %. In 4 dossiers in 2022 bleek een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij 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 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens geslacht veroorzaker, West-Vlaanderen



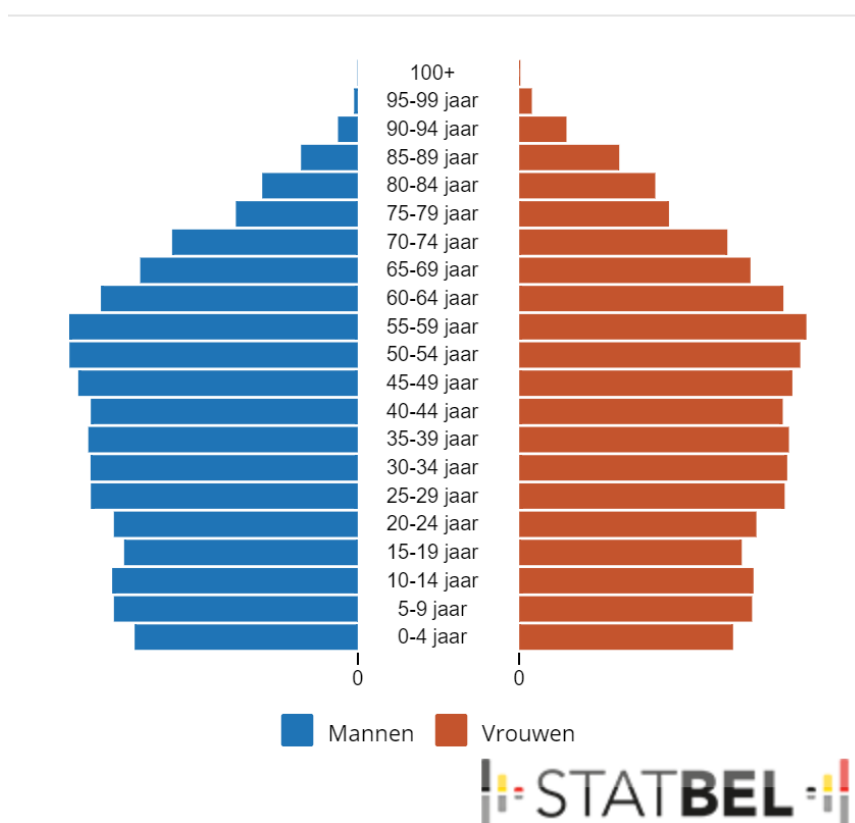
Mannen zijn vaker veroorzaker bij dodelijke verkeersongevallen dan vrouwen. Dit is niet anders in 2022 met 86 % mannen. Dit ligt volledig in de lijn van de voorbije analyse jaren.

Het cijfer van het aantal vrouwelijke veroorzakers die betrokken raakten bij dodelijke verkeersongevallen in 2022 ligt met 9 tussen 2018 en 2021 schommelt tussen de 8 en 11 in de onderzochte jaren.

4.3. Leeftijd

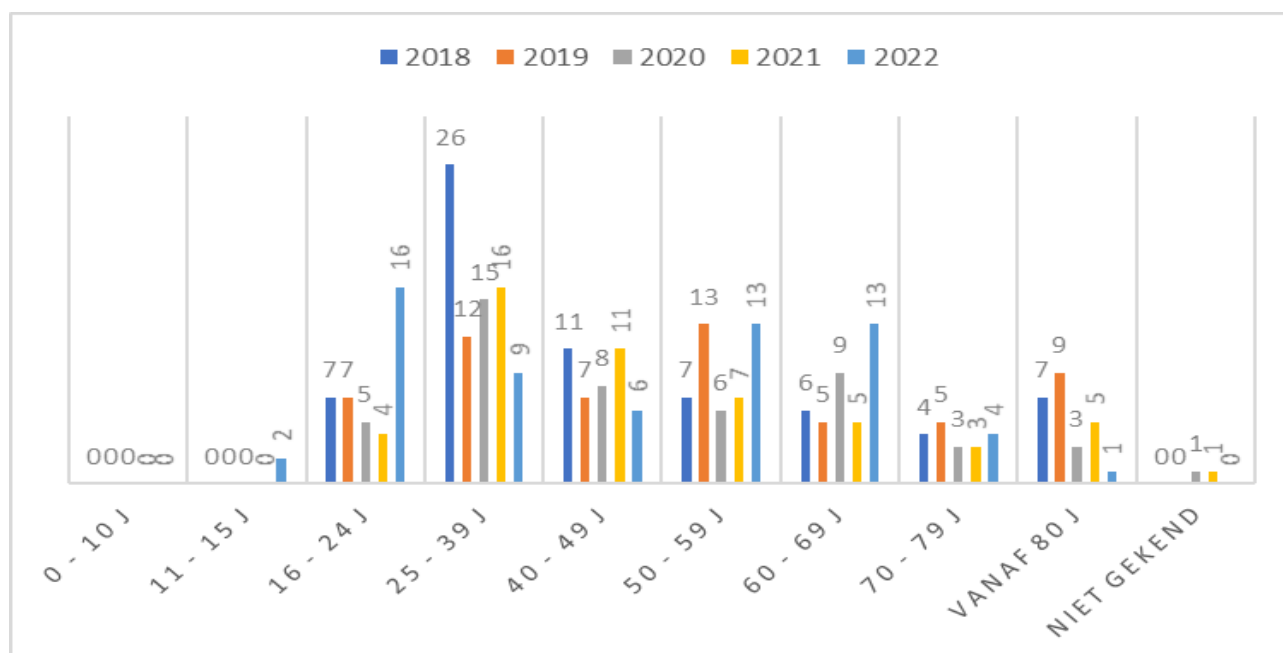
De leeftijdspiramide van België toont aan dat de grootste leeftijdsgroep, zowel bij mannen als vrouwen, de 50 tot 59 jarigen zijn, gevolgd door de 45 tot 49 jarigen en de 25 tot 44 jarigen. Het is dan ook logisch, gezien dit ook om de actieve bevolking gaat dat deze het meest vertegenwoordigd zijn in de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen.⁶

Leeftijdspiramide van België, de gewesten en provincies



⁶ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking>

Figuur 19– Evolutie tussen 2018 en 2022 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2022 valt onmiddellijk de verontrustende toename en piek op bij de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen = 25 %. Het gaat hoofdzakelijk om onervaren personenauto bestuurders.

Dit wordt gevolgd door de 50 tot 59 jarigen en 60 tot 69 jarigen met respectievelijk 13 dossiers = telkens 20 %.

Ook de twee dossiers in de leeftijdscategorie van 11 tot 15 jaar vallen op: het gaat om een 13 en 14 jarige fietser.

De sterke daling van de 25 tot 39 jarigen en de 80 plussers in 2022 valt eveneens op.

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	2022
Bewoner	49	28	19	28	17
Bezoeker	30	30	31	27	48
Onbekend				01	

In 2022 blijkt een sterke toename van veroorzakers “bezoekers” te zijn. Dit betekent niet dat ze de weg niet kennen, maar dat ze niet wonen in de gemeente waar het verkeersongeval plaats had. In 26 % bleek de veroorzaker bewoner. Dit ligt opvallend lager dan de voorbije 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 %.

4.5. Vertrouwd met de omgeving

Tabel 6- Evolutie tussen 2018 en 2022 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen vertrouwdheid met de omgeving , West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021	2022
Vertrouwd	54	52	27	45	44
Niet vertrouwd	11	2	7	3	2
Niet vermeld	0	4	16	7	19
Onbekend				1	

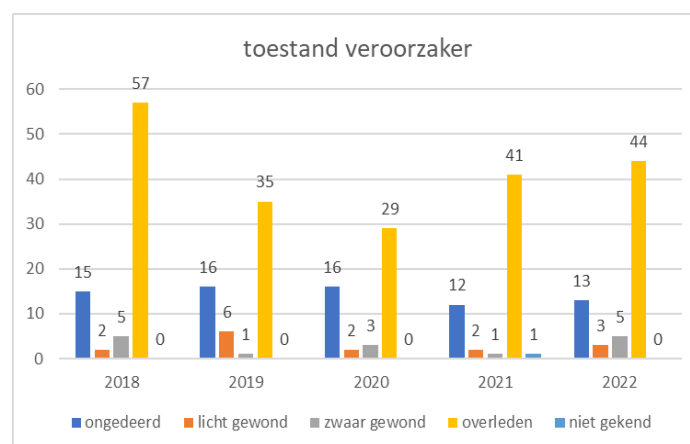
In 2022 is 68 % van de veroorzakers vertrouwd met de omgeving. Dit is identiek hetzelfde percentage als in 2018. Slechts in 3 % weten we zeker dat betrokkene niet vertrouwd was met de omgeving.

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 2019 valt de 90 % sterk op.

4.6. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 20– Evolutie tussen 2018 en 2022 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2022 lieten 44 veroorzakers het leven = 68 %. 20 % bleef ongedeerd. De curve volgt deze van het aantal ongevallen en ligt zowel in absolute cijfers als percentages tussen de resultaten van de voorbije jaren.

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.

Ook hier dient gestipuleerd dat het om een interpretatie gaat op basis van het aanvankelijk pv en dus niet op basis van een beslissing door de rechter of het parket.

Figuur 21 – Evolutie tussen 2018 en 2022 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 2022 betrof 13 dossiers = 20 %. Dit is het laagste percentages van de voorbije jaren en betekent dus dat er procentueel meer slachtoffers/tegenpartijen betrokken waren in 2022. 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 %).

De volgende gegevens worden dus berekend op 52 dossiers in plaats van 65, net door de afwezigheid van een slachtoffer in 13 dossiers.

Wanneer een passagier om het leven komt, is er sprake van een slachtoffer ook wanneer geen andere voertuigen betrokken zijn.

In 2022 bleek in 6 dossiers één of meerdere passagiers betrokken :

- in 2 van deze dossiers kwam de passagier om het leven
- in 5 van deze dossiers kwam de bestuurder om het leven

- in 4 van deze dossiers droeg de overleden persoon geen veiligheidsgordel.

In 2021 kwamen in totaal 5 passagiers om het leven, waarbij 1 bij een eenzijdig ongeval.

5.1. Man/vrouw

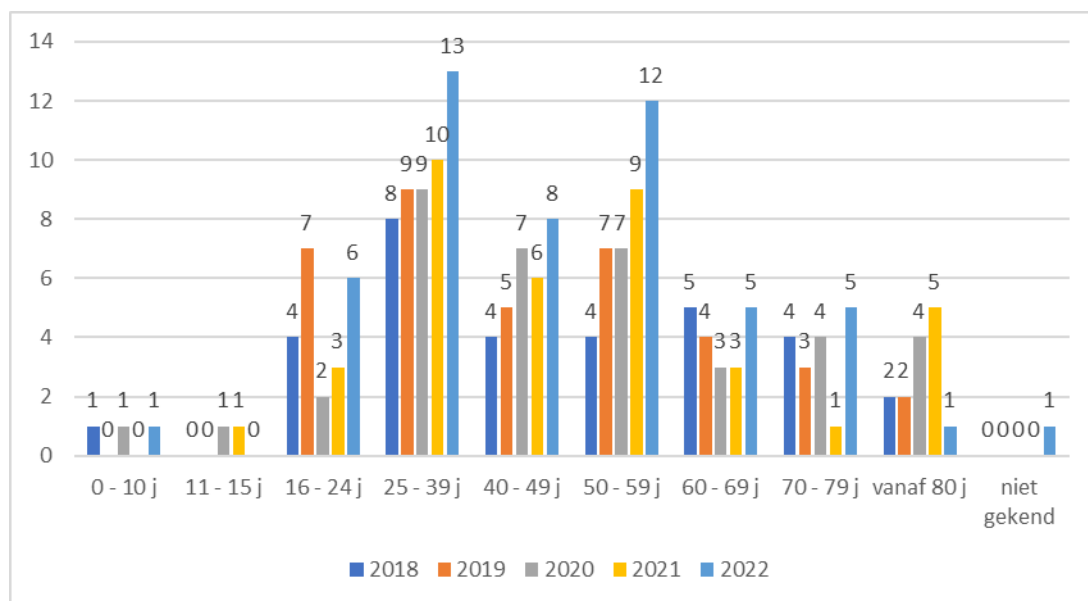
Tabel 7 - Evolutie tussen 2018 en 2021 van het aantal dodelijke verkeersongevallen geslacht slachtoffer, West-Vlaanderen

	2018	2019	2020	2021	2022
Vrouw	8	15	9	9	17
Man	54	22	30	27	35

Mannen vormen de afgelopen jaren het merendeel van de slachtoffers. Dit is niet anders in 2022 met 67 % mannen versus 33 % vrouwen. In de voorbije jaren lag het percentage mannen, met uitzondering van 2019 telkens hoger: 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 22 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als de voorbije jaren ligt de leeftijd van het slachtoffer het hoogst bij de actieve bevolking met een piek voor de leeftijdscategorie 25 – 39 jaar (het hoogste sinds de analyse in absolute cijfers) = 25 %, gevolgd door de 50 tot 59 jarigen = 23 %. Op de derde plaats staat de 40 tot 49 jarigen = 15 %.

Net als bij de veroorzakers, komen de 16 tot 24 jarigen in beeld met 11,5 %.

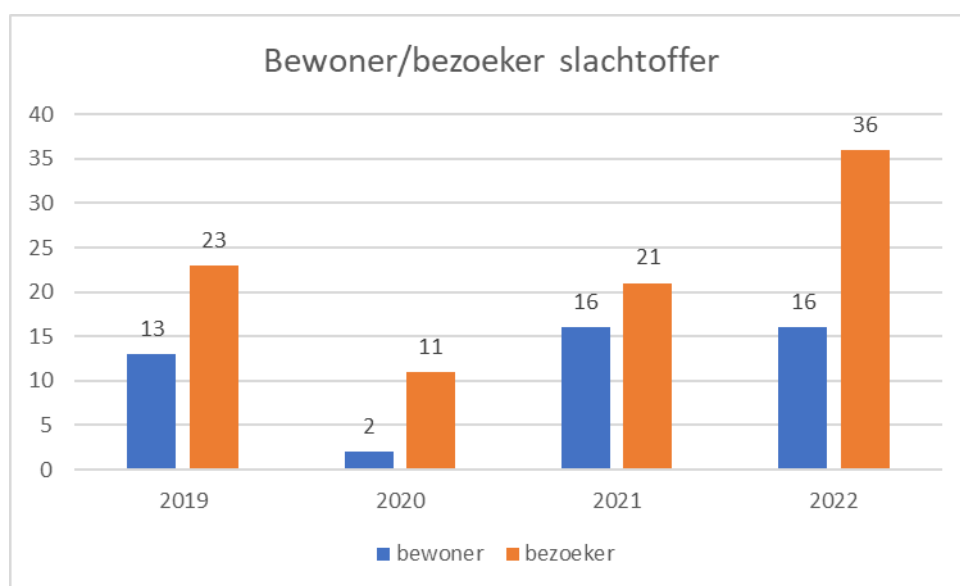
Net als bij de veroorzakers, is de leeftijdscategorie vanaf 80 jaar, serieus gedaald.

Bij 1 dossier was de identiteit en dus ook de leeftijd van het slachtoffer niet gekend.

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 23 – Evolutie tussen 2018 en 2022, bewoner/ bezoeker van de slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

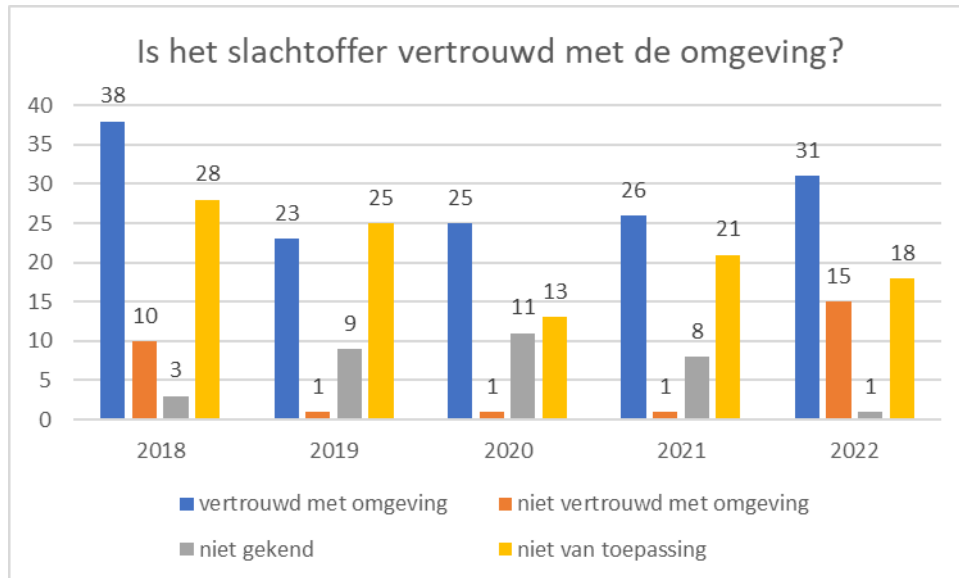


In 2022 bleken nog nooit zoveel slachtoffers bezoeker te zijn. Dit wil niet zeggen dat ze niet vertrouwd zijn met de omgeving, maar dat ze niet wonen in de gemeente waar het ongeval gebeurde. In 69 % bleek men bezoeker en in 31 % bewoner in de gemeente waar het ongeval plaats had.

De voorbije jaren bleek het aantal bezoekers altijd hoger dan het aantal bewoners bij slachtoffers. Alleen 2020 valt uit de toon. Dit zal vermoedelijk te maken hebben met de coronamaatregelen waardoor er veel in eigen land werd gereisd. Mogelijks is dit ook een argument voor 2022 gezien de hoge energieprijzen de mensen aanzet om alternatieve, goedkopere oplossingen te zoeken om te reizen. Dit is een vermoeden en niet gebaseerd op cijfers, alhoewel Westtoer toch alludeerde in deze richting, op zijn minst voor de zomer van 2022.

5.4. Vertrouwd met de omgeving

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2022, het slachtoffer is al dan niet vertrouwd met de omgeving, bij de dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

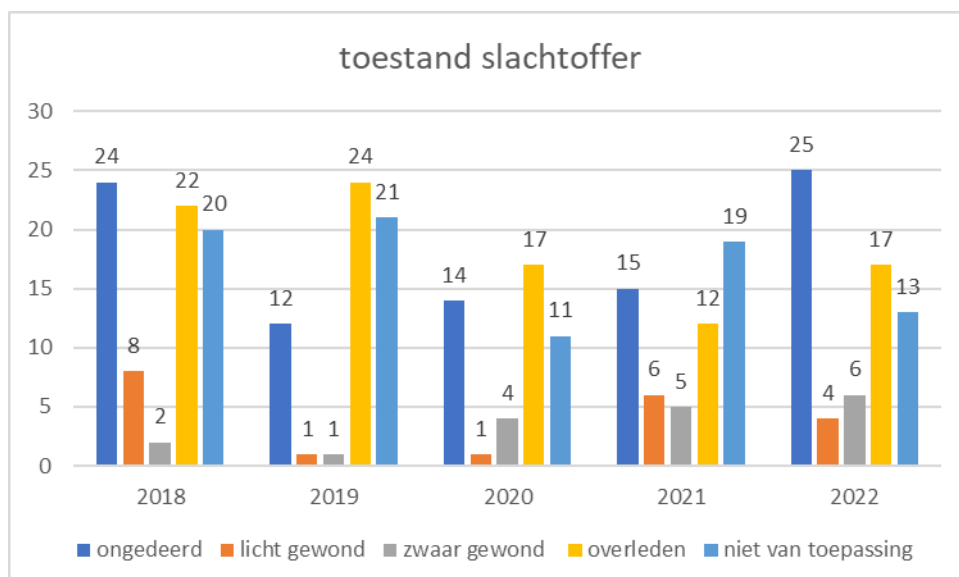


In 2022 bleek 48 % van de slachtoffers vertrouwd met de omgeving. Dit is procentueel evenveel als in 2018. In 2019 was dit 39 %, in 2020 om 50 % en in 2021 om 46 %.

In 2022 was 23 % niet vertrouwd met de omgeving wat opvallend hoog is in vergelijking met de voorbije jaren. In 2018 was dit 12,6 %, in 2019 en 2021 bleek dit 3 % en in 2020 ging dit om 2 %.

5.5. Medische toestand

Figuur 25 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2022 bleek 48 % van de slachtoffers ongedeed. Dit is in absolute cijfers het hoogste sinds de analyse.

In 2022 overleden 32 % van de slachtoffers. Dit is in absolute cijfers evenveel als in 2020 en ligt tussen de laagste (12) en hoogste (24) cijfers van de analyse. In 2019 overleden opvallend veel slachtoffers.

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 2022 waren in totaal 569 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Hiervan overleden 319 personen of 56 %.

In 2022 waren 152 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit is het hoogste aantal sinds de analyse. De vier ongevallen met 5 betrokkenen, en telkens één ongeval met 6 en 7 betrokkenen liggen aan de basis van dit hoge cijfer.

In 2021 waren dit er 103. In 2020 waren dit er 91. In 2019 was dit 86 en in 2018 met 137 betrokkenen.

6.2. Zwakke weggebruikers

We overlopen de verschillende type weggebruikers:

6.2.1. Voetgangers

Tabel 8 – Link tussen leeftijdsgroep en voetgangers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	0	1	0	1	0	1	0

2018 was een uitzonderlijk slecht jaar voor voetgangers met 12 betrokkenen. 2022 bleek voor voetgangers met 3 betrokkenen:

- 1 voetganger sprong uit een rijdende vrachtauto
- 1 voetganger werd aangereden door een fietser
- 1 voetganger sprong van een brug

6.2.2. Fietzers

Tabel 9 – Link tussen leeftijdsgroep en fietsers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	2	2	0	2	3	7	4	1

In 2022 waren 21 fietsers betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. Opvallend hoog scoorde de 60 tot 69 jarigen met 11 %. Dit zijn uiteraard de mensen die meestal fit genoeg zijn om recreatief en sportief te fietsen en tijd genoeg hebben om dit te doen. Opvallend is de daling van het aantal fietsers vanaf 70 jaar in 2022 vooral in vergelijking met 2018 en 2020. Ondanks de relatief lage absolute cijfers zien we in 2022 een stijging in de categorieën 0-15 en 16-24 jaar.

Tabel 10– Fietstypes bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, West-Vlaanderen

Fietsoort	2018	2019	2020	2021	2022
gewone fiets	6	4	8	4	8
koersfiets	6	4	7	3	4
e bike	7	3	7	4	8
speed pedelec	1	0	0	0	0
ligfiets	0	0	1	0	0
kinderfiets	0	0	0	1	0
E step	0	0	0	0	1

In 2022 tellen we evenveel gewone fietsen als e-bikes, telkens goed voor 12 %. De koersfiets staat op de derde plaats = 6 %. Voor het eerst zien we een e-step betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

6.2.3. Bromfietser

Tabel 11 – Link tussen leeftijdsgroep en bromfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	3	0	0	0	0	0	0

In 2022 waren 3 bromfietsen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in onze provincie. Dit is lager dan in 2021, 2019 en 2018 en hoger dan in 2020. Opvallend is dat allen tot de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen behoorden.

Van de 3 ongevallen met een bromfiets ging het om

- Een val door het hard remmen voor een manoeuvre van een andere weggebruiker
- Geen voorrang verlenen op een kruispunt aan een andere weggebruiker
- Verkeerde plaats op de weg waardoor hij plots moest uitwijken en een tegenligger raakte

6.2.4. Motorfietser

Tabel 12 – Link tussen leeftijdsgroep en motorfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	1	4	3	6	0	0	1

In 2022 waren 15 motorfietzers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is het hoogste absolute cijfer sinds de analyse. Hiervan bleek de meerderheid in de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar te zitten, gevolgd door de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar. Opvallend is die ene motorfietser van 80 jaar of ouder.

6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter

Tabel 13– Link tussen leeftijdsgroep en rolwagen/e scooter bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2022 raakte geen scooter of rolwagen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

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 2018-2022, 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
2022	0	13	13	3	8	8	4	0

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen scoort jaarlijks het hoogst. Dit is in 2022 niet anders. In 2022 valt de stijging op van de 16 tot 24 jarigen bij de personenauto bestuurders betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

Tabel 15– Link tussen leeftijdsgroep en passagier personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	1	3	3	0	1	0	1	0

In 2022 waren het meeste passagiers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in vergelijking met de voorbije jaren. Net als bij de bestuurders komen de leeftijdscategorieën 25 tot 39 jaar en 16 tot 24 jaar het vaakst voor.

6.4. Lichte vrachtauto

Tabel 16 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurders lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	1	1	1	0	2	0	0

In 2022 gebeurden er 5 verkeersongevallen met doden waarbij een lichte vrachtauto was betrokken. Dit ligt met uitzondering van 2019 lager dan de voorbije jaren. Vooral de leeftijdscategorie 60 tot 69 jarigen scoorde, ondanks de lage absolute cijfers, toch het hoogst.

Tabel 17 – Link tussen leeftijdsgroep en passagier lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	0	0	1	0	0	0	0

In 2022 raakte één passagier van een lichte vrachtauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Betrokkene bevond zich in de leeftijdscategorie tussen de 40 en 49 jaar. De bestuurder overleed ten gevolge van controleverlies bij een eenzijdig ongeval, terwijl de passagier, die wel een veiligheidsgordel droeg, zwaar gewond raakte.

6.5. Vrachtauto

Tabel 18 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
--------------------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	--------

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
2022	0	0	1	6	5	1	0	0

In 2022 gebeurden 13 dodelijke verkeersongevallen met een vrachtauto. Dit is evenveel als in 2021. Hiervan kon 1 bestuurder niet geïdentificeerd worden waardoor de leeftijd niet gekend is. De meest voorkomende leeftijdscategorie is 40 tot 49 jaar, gevolgd door 50 tot 59 jaar.

Tabel 19– Link tussen leeftijdsgroep en passagier vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	1	0	0	0	0	0	0

In 2022 was één passagier van de leeftijdscategorie 16 tot 24 jaar betrokken bij een dodelijk verkeersongeval met een vrachtauto. Hij raakte niet gewond toen een personenauto inreed op de plots ontstane file en hun vrachtauto.

6.6. Bus

Tabel 20 – Link tussen leeftijdsgroep en bus bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2022 waren geen bussen betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.

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 2018-2022, 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
2022	0	2	0	0	1	0	0	0

In 2022 gebeurden 3 ongevallen met een tractor. Dit is het hoogste aantal met uitzondering van 2018 toen 5 dodelijke verkeersongevallen met tractoren plaats hadden. Twee van de bestuurders zat in 2022 in de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen, één in de leeftijdscategorie 50 tot 59 jarigen.

Van de 3 dodelijke verkeersongevallen met tractor:

- kruiste één met een fietser op een smalle weg; deze laatste kwam ten val
- sloeg de tractor rechtsaf en verleende een fietser die rechtdoor wou geen voorrang
- sloeg de tractor linksaf in een flauwe bocht terwijl een motorrijder uit tegenovergestelde richting kwam aangereden.

6.8. Tram, trein, kraan

Tabel 22– Link tussen leeftijdsgroep en tram, trein, kraan... bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2022, 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
2022	0	0	1	0	1	0	0	0

In 2022 gebeurden twee dodelijke verkeersongevallen, één met een tram en één met een trein. Dit ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.

Bij de tram verleende een fietser geen voorrang.

Bij de trein betrof het een zelfmoord.

6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen

In 2022 komt voor het eerste een e-step in beeld bij een dodelijk verkeersongeval. De gebruiker, in de leeftijdscategorie van 16 tot 24 jaar, was gevallen en lag op de openbare weg toen hij aangereden werd door een personenauto. Deze werd meegerekend bij de fietsen, zie hiervoor.

7. Omstandigheden en oorzaken

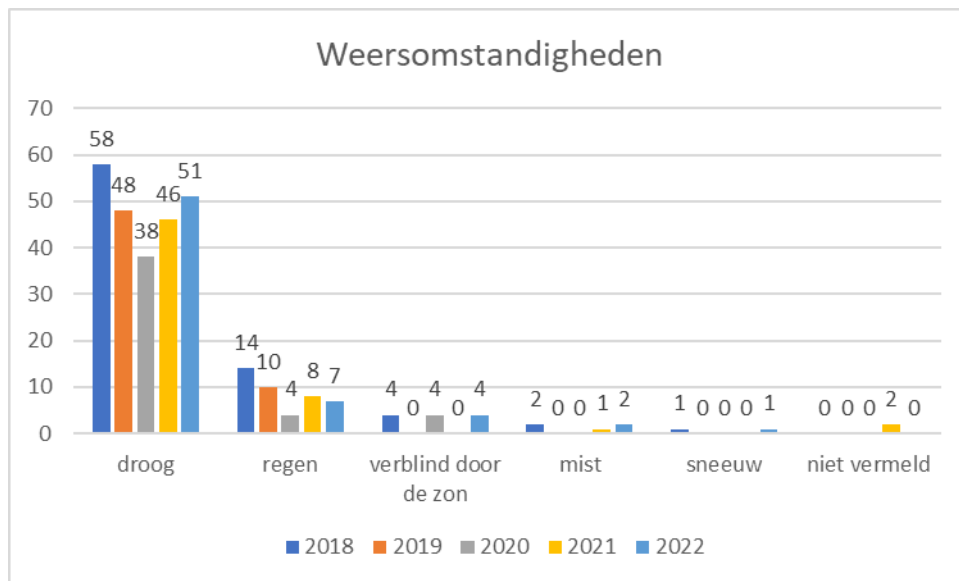
In dit hoofdstuk bestuderen we de omstandigheden en oorzaken waarin de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018-2022 gebeurden.

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 verkeersdrukte 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 26– Evolutie tussen 2018 en 2022 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als de voorbije jaren gebeuren de meeste dodelijke verkeersongevallen bij droog weer. Dit is in 2022 goed voor 78 % van de dossiers. Dit is een bevestiging van de trend in de voorbije jaren. Dodelijke ongevallen bij regen, mist, sneeuw gebeuren uitzonderlijk, gezien men hierdoor voorzichtiger is. In deze weersomstandigheden gebeuren vaker ongevallen met stoffelijke schade of gewonden.

In 2022 gebeurden 4 ongevallen door verblindheid door de zon:

- Een vrachtauto slaat af en rijdt over een fietspad terwijl een fietser, die voorrang heeft van links nadert
- Personenauto steekt de straat over terwijl hij de fietser die op de voorrangsweg nadert niet opmerkt door de laagstaande zon
- Val motorfietser, tweede motorfietser rijdt hem aan doordat hij verblind werd door de zon
- Bromfietser wijkt uit en komt tegen tegenligger, personenauto terecht die betrokkene te laat opmerkte door de laatstaande zon

7.2. Zichtbaarheid

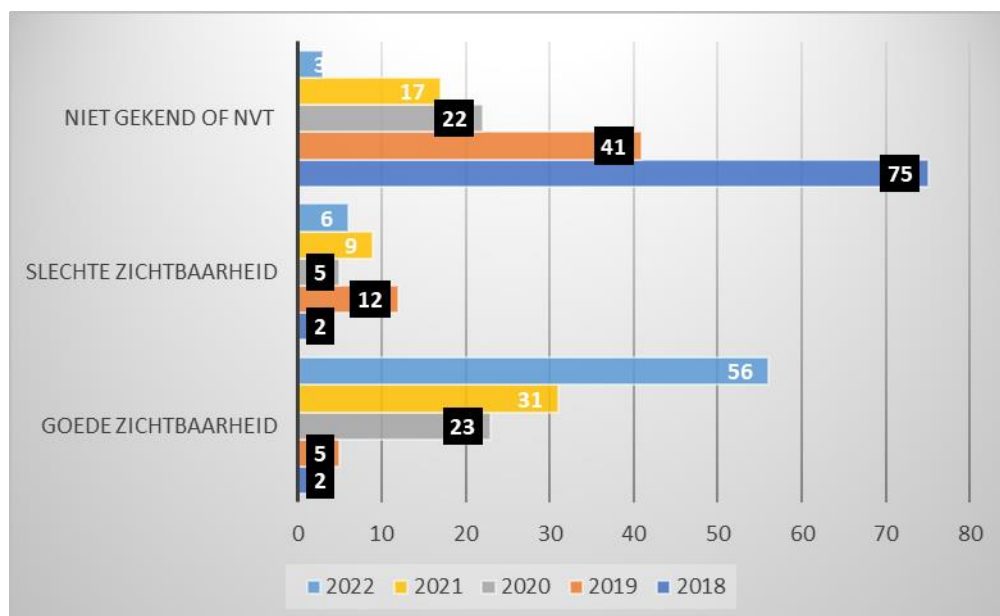
In deze rubriek werd rekening gehouden met twee elementen:

- 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 27 – Evolutie tussen 2018 en 2022 impact zichtbaarheid betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



In 2022 bleek 86 % van de weggebruikers goed zichtbaar. Dit is opvallend veel in vergelijking met de voorbije jaren. Slechts in 6 dossiers : 9 %, is er sprake van een slechte zichtbaarheid van de weggebruiker. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.

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

zichtbaarheid omgeving	2018	2019	2020	2021	2022
slecht	7	6	5	7	11

In 2022 waren opvallend veel dodelijke verkeersongevallen waarbij een slechte zichtbaarheid was van de omgeving. Het gaat onder andere om slechte openbare verlichting, een huis die het zicht op een kruispunt belemmerd, of door een reglementair geparkeerde auto, struiken en bomen. Telkens werd de wegbeheerder aangeschreven om hen hiervan in kennis te stellen.

7.3. Gladheid wegdek

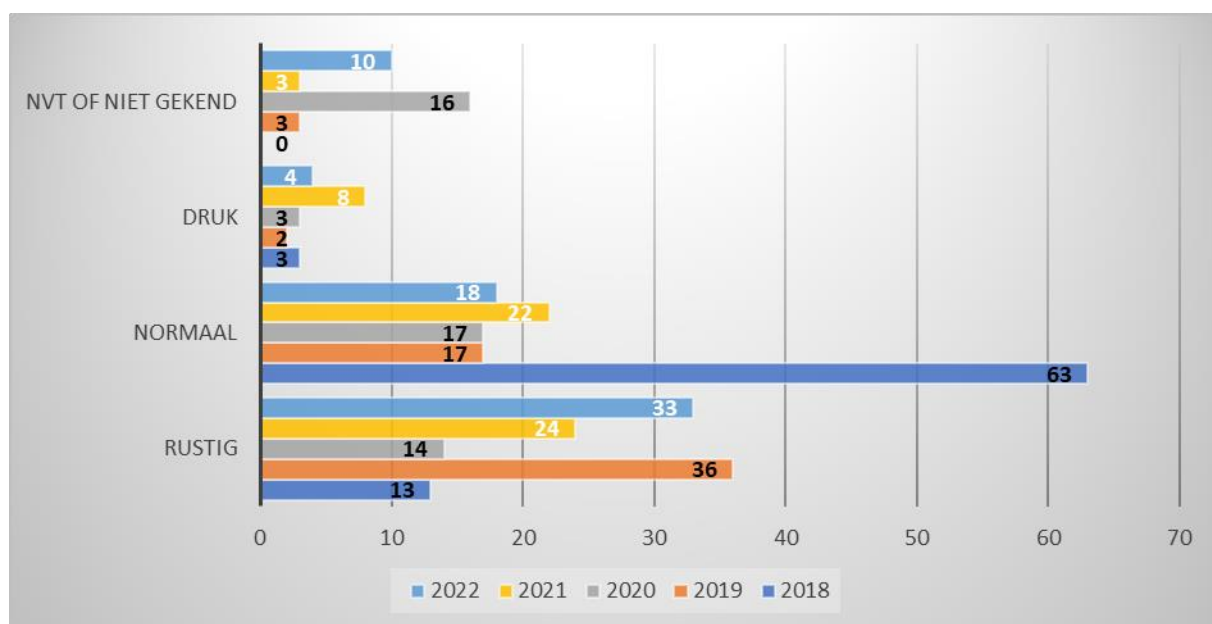
Tabel 24 – Evolutie tussen 2018 en 2022 impact gladheid bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

gladheid	2018	2019	2020	2021	2022
	12	12	0	11	8

In 2022 gebeurden 8 ongevallen waar een vorm van gladheid werd opgemerkt hetzij door regen, sneeuw, plassen. Dit cijfer ligt lager dan de voorbije jaren.

7.4. Verkeersdrukte

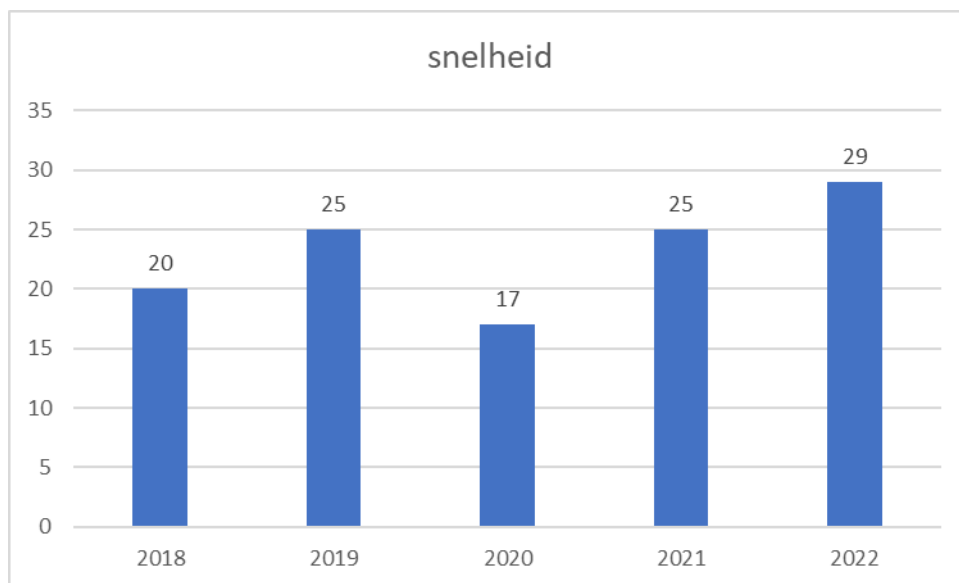
Figuur 28 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens verkeersvolume, West-Vlaanderen



In 2022 gebeurde het meeste dodelijke verkeersongevallen bij kalm verkeer: 51 %. 28 % was bij normaal verkeer. 6 % gebeurde bij druk verkeer, vaak gelinkt aan filevorming. Deze trend zie je ook in de voorbije jaren. Hoe kalmer het verkeer, hoe sneller men kan rijden. Er is duidelijk een causaal verband.

7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid

Figuur 29 - Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met overdreven of onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



In 2022 werd in 44,6 % van de dossiers een verband met overdreven snelheid vastgesteld. Dit ligt hoger dan de voorbije jaren.

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

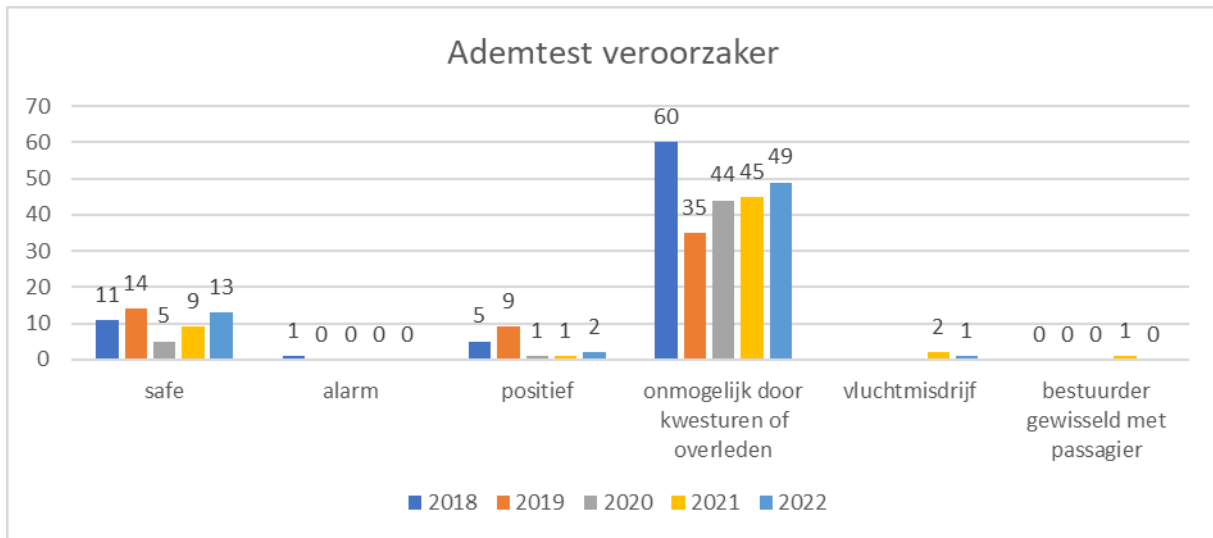
In 43 % (24) is onaangepaste of overdreven snelheid een belangrijk element in het dodelijk verkeersongeval in 2021. In 2020 was dit 34 % (17 dossiers). In 2019 was dit eveneens 43 %, en in 2018 (25 %).

7.6. Rijden onder invloed

7.6.1. Ademtest

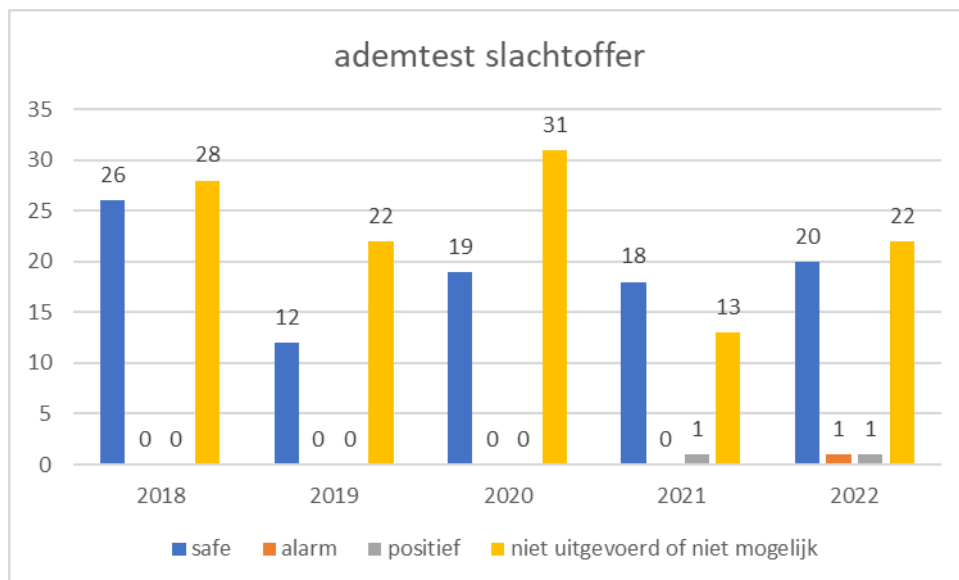
De betrokkene blaast in een toestel dat het alcoholniveau in de uitgeademde lucht meet. Als de ademtest een alcoholgehalte van minstens 0,22mg/l in de adem aangeeft, dan voert de politie een ademanalyse uit om de precieze alcoholconcentratie te bepalen. De politie hoeft geen ademtest uit te voeren, ze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

Figuur 30– Evolutie tussen 2018 en 2022 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzakers, West-Vlaanderen



In 75 % kon geen ademtest worden afgelegd door de veroorzaker in 2022 hetzij door de aard van de verwondingen, het overlijden. 20 % legde een negatieve ademtest af. 3 % blies positief. 1 persoon pleegde vluchtmisdrijf terwijl hij zijn passagier dood achterliet en 1 persoon wisselde van plaats met zijn passagier. Opnieuw ligt dit in de lijn van de voorbije jaren met uitzondering van 2019.

Figuur 31 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij slachtoffers, West-Vlaanderen



In 2022 kon in 42 % geen ademtest worden afgelegd door het slachtoffer hetzij door de aard van de verwondingen of het overlijden. In 2022 legde 38 % een negatieve ademtest af, 2 % testte A en 2 % testte P.

7.6.2. Bloedproef

Gezien het gebruik van een bloedproef niet altijd blijkt uit een aanvankelijk proces-verbaal, trekken we hier voorlopig geen conclusies uit.

7.6.3. Speekseltest

Tabel 25– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal afgenomen speekseltest bij veroorzakers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest veroorzaker	2018	2019	2020	2021	2022
uitgevoerd	5	6	5	2	3

In 2022 werden 3 speekseltesten afgenomen bij veroorzakers = 4,6 %. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.

Tabel 26– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal afgenomen speekseltest bij slachtoffers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest slachtoffer	2018	2019	2020	2021	2022
uitgevoerd	2	1	3	5	4

In 2022 werden 4 speekseltesten afgenomen bij slachtoffers = bijna 8 %. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.

7.6.4. Forensisch toxicologisch onderzoek

Gezien het bevel van het parket om een toxicologisch onderzoek uit te voeren niet altijd blijkt uit een aanvankelijk proces-verbaal, trekken we hier voorlopig geen conclusies uit.

7.7. Vluchtmisdrijf

Tabel 27 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, West-Vlaanderen

vluchtmisdrijf	2018	2019	2020	2021	2022
vluchtmisdrijf	3	3	2	3	3

In 2022 gebeurden 3 vluchtmisdrijven. Dit ligt in absolute cijfers binnen de trend van de afgelopen jaren.

7.8. Veiligheidsgordel

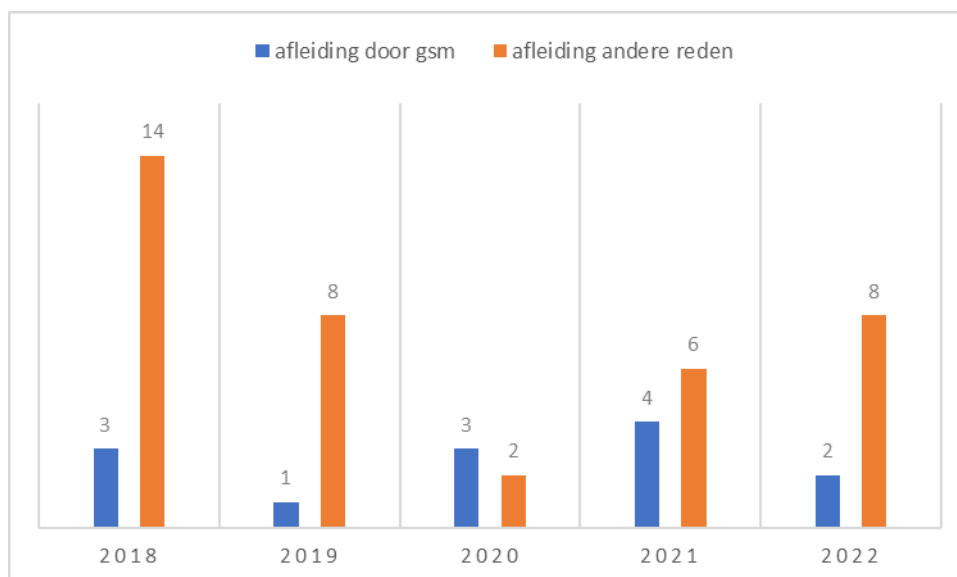
Tabel 28- Evolutie tussen 2018 en 2022 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

GORDELDRACT	2018	2019	2020	2021	2022
inbreuk op gordeldracht	11	3	6	8	12

In 2022 stelde men in 18 % vast dat er één van de partijen, hetzij de bestuurder hetzij de passagier geen veiligheidsgordel droeg. Hiervan had 1 persoon een officiële vrijstelling. Dit ligt in de lijn van 2018. Telkens blijkt dit één van de belangrijkste factoren om het verschil te maken tussen zwaar gewond of overleden. Dit is het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

7.9. Afleidingen

Figuur 32 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij een afleiding door gsm-gebruik of andere zaken oorzaak is, West-Vlaanderen

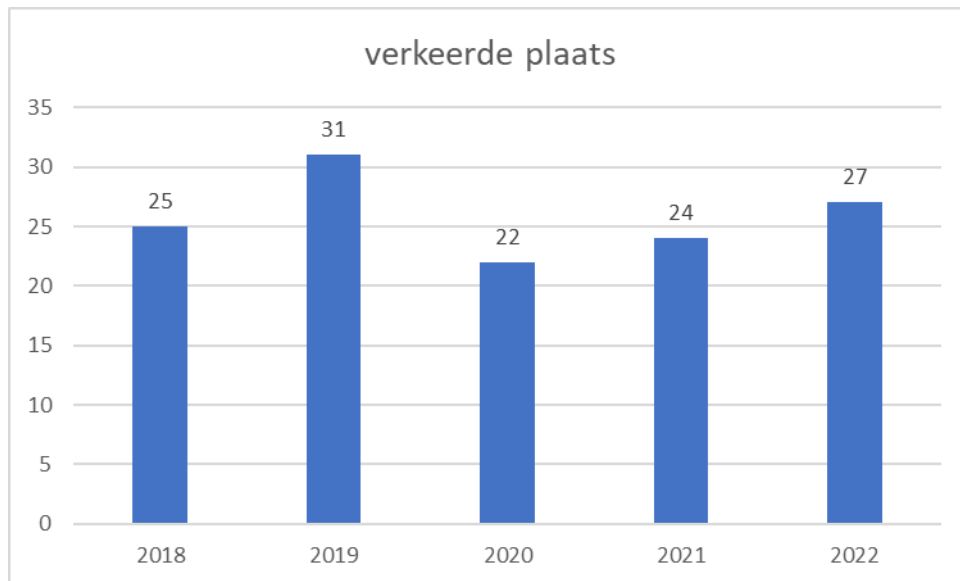


In 2022 stelden de politiediensten in 3 % met zekerheid het gebruik van de gsm vast achter het stuur via camerabeelden. Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren. Ook de afleiding door andere zaken, zoals vermoeidheid, wegvluchten voor de politie, racen, ruzie thuis, ligt in de lijn van de voorbije jaren. Dit is goed voor 12 % van de dossiers.

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,....

Figuur 33 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met verkeerde plaats op de weg als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2022 net als in 2021 was “de verkeerde plaats op de weg” goed voor 41 %. In 2020 was dit 44 % (22) ten opzichte van 53 % (31) in 2019 en 32 % (25) in 2018. Dit ligt opnieuw tussen de cijfers van de voorbije jaren.

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 voorrangregels bij rotondes, kruispunten en het verlaten van een uitrit.

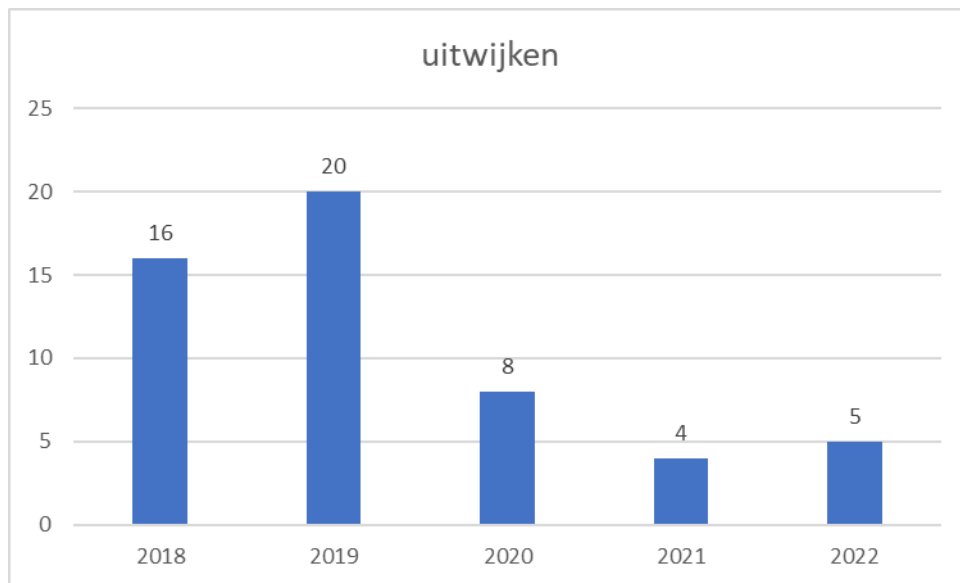
Tabel 29– Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met geen voorrang verlenen als oorzaak, West-Vlaanderen

VOORRANG	2018	2019	2020	2021	2022
geen voorrang verlenen	18	6	19	15	18

In 2022 verleende 28 % geen voorrang. Dit ligt in de lijn van 2021 met 27 % (15) en komt overeen met de absolute cijfers in 2018. Alleen 2019 lag de helft lager.

7.12. Uitwijken

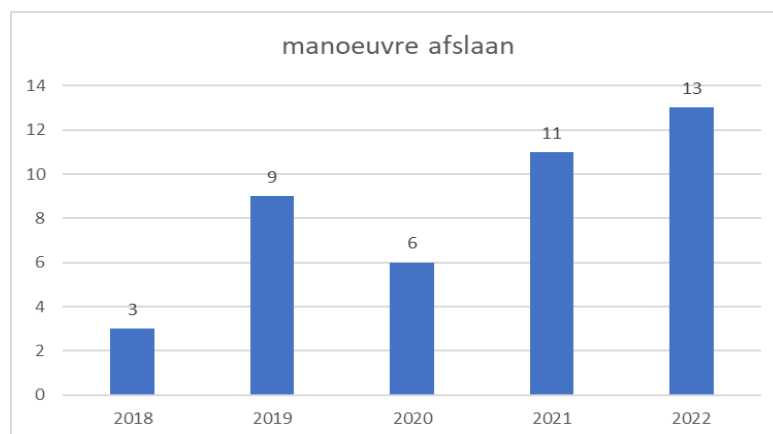
Figuur 34 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met uitwijken als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2022 bleek 8 % van de dodelijke verkeersongevallen gelinkt aan uitwijken. Dit ligt in de lijn van 2021 maar veel lager dan 2018 en 2019.

7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken

Figuur 35 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met afslaan als oorzaak, West-Vlaanderen

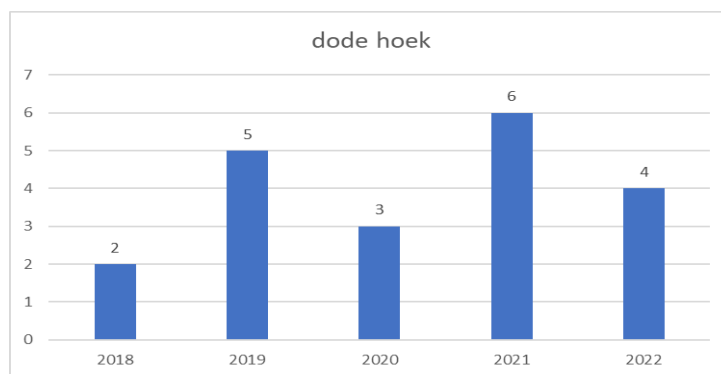


In 2022 is afslaan goed voor 20 %. Dit ligt in de lijn van 2021 met 19 % (11) van de oorzaken van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen: 6 maal naar rechts en 5 maal naar links. Dit is het hoogste percentage sinds de studie.

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

7.14. Dode hoek ongevallen

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met dode hoek als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2022 gebeurde in 4 dossiers of 9,5 % een dode hoek ongeval. Dit ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren en is licht gedaald ten opzichte van 2021 met het hoogste cijfer sinds de analyse.

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 37 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijke verkeersongevallen met gevaarlijk of fout parkeren als oorzaak, West-Vlaanderen

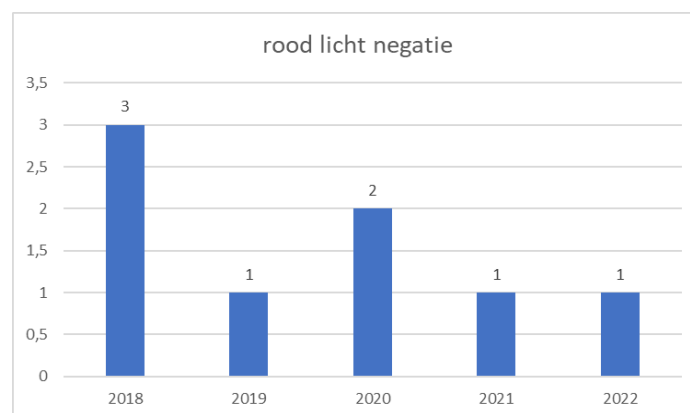


In 2022 net als in 2021 en in 2018 bleken er geen “fout” of “gevaarlijk” geparkeerde voertuigen oorzaak van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In 2020 was net als in 2019 2 % of 1 dossier gelinkt aan gevaarlijk parkeren.

7.16. Roodlichtnegatie

Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht.⁷

Figuur 38 – Evolutie tussen 2018 en 2022 van dodelijk verkeersongevallen met roodlichtnegatie als oorzaak, West-Vlaanderen



Net als in 2021 negeerde in 2022 1 voertuig het rode verkeerslicht. 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.

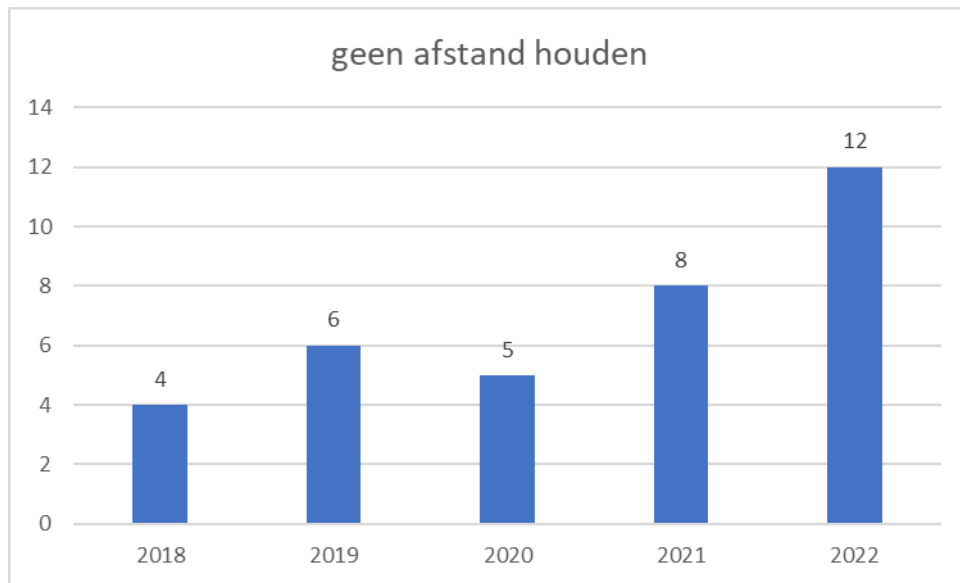
7.17. Geen afstand houden

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.

⁷ <https://www.wegenwiki.nl/Roodlichtnegatie>

Figuur 39- Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijk verkeersongeval met geen afstand houden als oorzaak, West-Vlaanderen



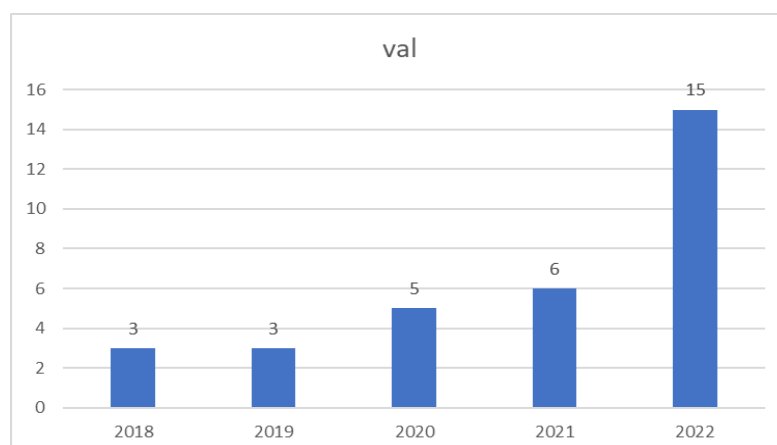
In 2022 bleek ik 18 % geen afstand houden een belangrijke factor in het dodelijk verkeersongeval. Dit is het hoogste percentage sinds de start van de studie. In 2021 bleek dit 14 % (8).

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 40– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met een voorafgaande valpartij als oorzaak, West-Vlaanderen



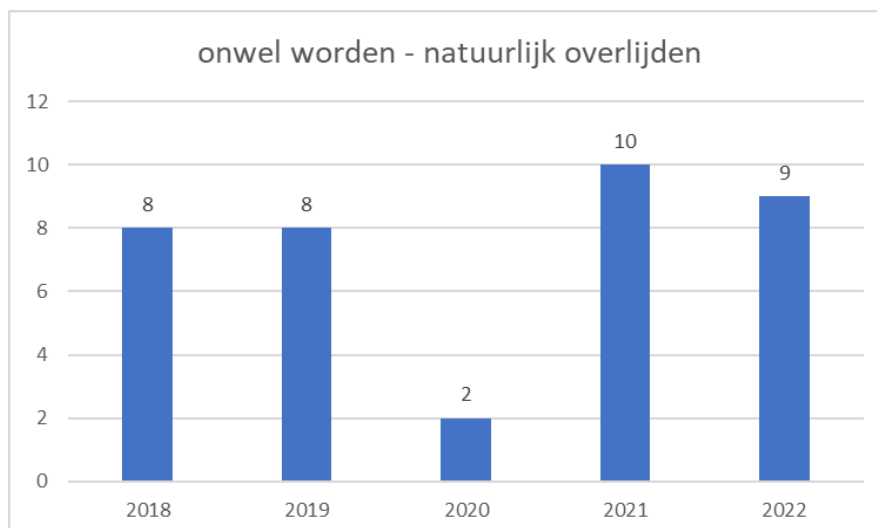
In 2022 kwam 23 % ten val. Dit is een enorme stijging ten opzichte van de voorbije jaren. Hierbij waren 8 motorrijders en 6 fietsers waarvan 1 e step die ten val kwamen.

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 41– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aandeel natuurlijk overlijden als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2022 bleek 14 % onwel te zijn geworden in het verkeer en natuurlijk te zijn overleden. Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren. Alleen 2020 scoort veel lager dan de andere jaren.

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.

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 30– Evolutie tussen 2018 en 2022 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met zelfmoord als oorzaak, West-Vlaanderen

vermoeden van zelfmoord	2018	2019	2020	2021	2022
	7	0	3	4	7

In 2022 was er in 11 % een sterk vermoeden van zelfmoord. Dit is het hoogste percentage sinds de analyse. Dit is even hoog in absolute cijfers als in 2018. De twee crisissen zouden hier mogelijks een verklaring voor kunnen bieden. Enkel op basis van het aanvankelijk proces-verbaal is dit echter moeilijk te achterhalen waardoor het moeilijk is om conclusies te trekken.

De top drie van oorzaken en omstandigheden in 2022 blijkt net als in 2021:

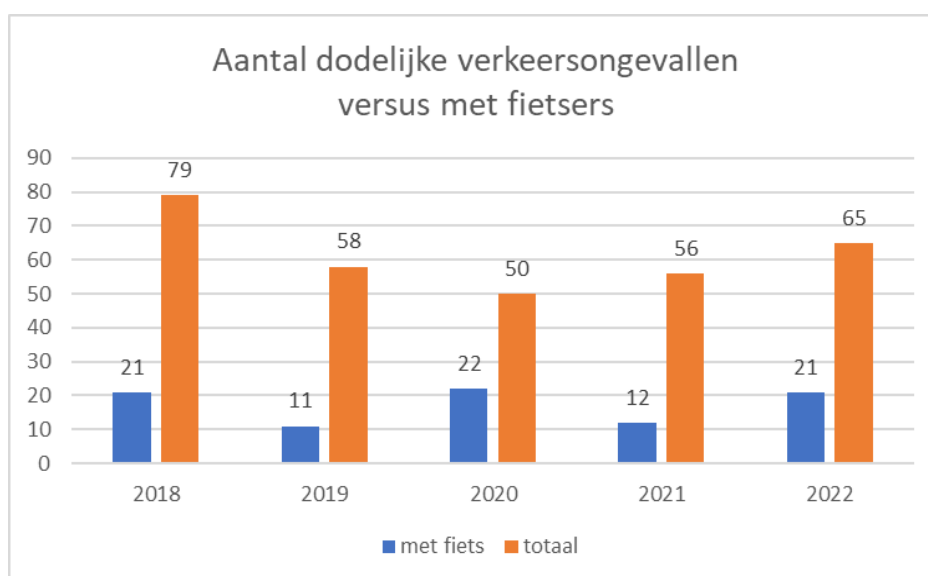
1. snelheid (44,6 %)
2. verkeerde plaats op de weg (41 %)
3. geen voorrang verlenen (28 %)

8. Dodelijke fietsongevallen

Hierna onderzoeken we de dodelijke verkeersongevallen met fietsers in 2022 voor West-Vlaanderen; wat het tijdstip, plaats, profiel van fietser en tegenpartij is en wat de meest voorkomende oorzaken en omstandigheden zijn. Daar waar mogelijk, vergelijken we met de voorbije jaren. Dit betreft een snelle analyse. De resultaten zijn daarom onder voorbehoud.

8.1. Dodelijke verkeersongevallen en betrokkenheid fietser

Figuur 42 - Evolutie van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



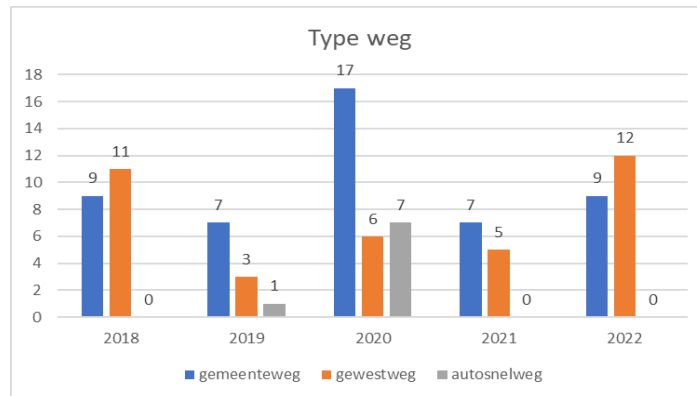
Bij 32 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2022 was een fietser betrokken. Ten opzichte van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen, scoorde de betrokkenheid van fietsers in West-Vlaanderen in absolute cijfers (bijna) even hoog als in 2022 en 2018.

Van deze 21 fietsers overleden 20 mensen, raakte 1 persoon niet gewond (tegenpartij, voetganger overleed)

8.2. Weginrichting

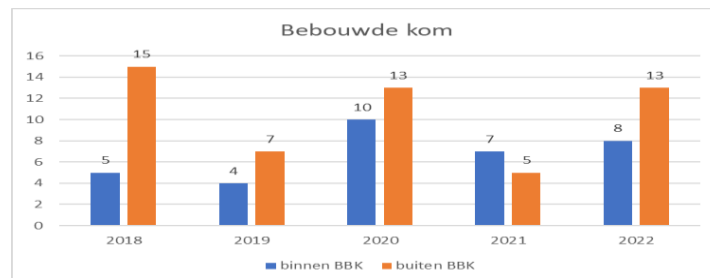
8.2.1. Type weg, bebouwde kom, kruispunt en wegmarkering, West-Vlaanderen

Figuur 43 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op het type weg, van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



Het meeste dodelijke fietsongevallen gebeurde in 2022 langs een gewestweg: 57 %. Dit is het hoogste cijfer sinds de analyse. Op de tweede plaats staat de gemeenteweg met 43 %. Alleen in 2018 waren er meer verkeersongevallen met fietsers op gewestwegen. 2020 scoorde uitzonderlijk hoog op gemeentewegen.

Figuur 44 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers binnen en buiten de bebouwde kom, van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



De dodelijke fietsongevallen gebeurden in 2022 in 2/3^e van de gevallen buiten de bebouwde kom dan binnen: 62%. Dit is in absolute cijfers evenveel als in 2020 en net iets minder als in 2018.

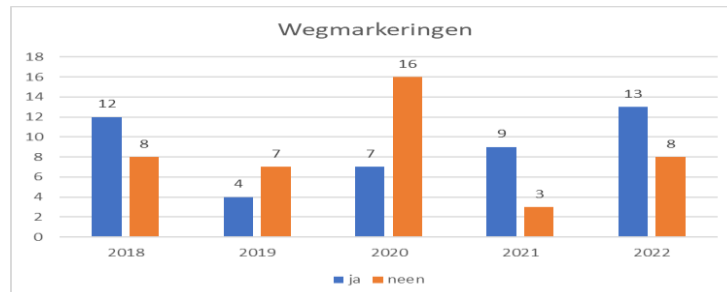
Dit komt overeen met de percentages uit de grondige analyse van alle verkeersongevallen in onze provincie.

Tabel 31 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers ter hoogte van of buiten een kruispunt, van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen

kruispunt	2018	2019	2020	2021	2022
thv	13	3	11	7	11
buiten	7	8	12	5	10

Bijna de helft van de dodelijke fietsongevallen gebeurde buiten een kruispunt. Iets meer dan de helft gebeurde op een kruispunt. Opnieuw is de vergelijking met 2020 opvallend.

Figuur 45 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op rijbaan met wegmarkeringen, van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen

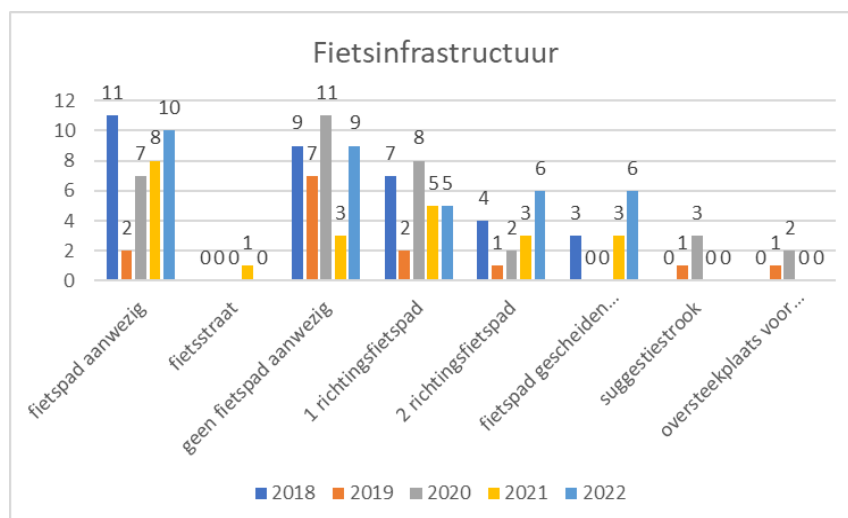


De visuele indeling van de weginfrastructuur met wegmarkeringen zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruiker en heeft als doel conflicten tussen weggebruikers te vermijden. Iedereen kent hierdoor zijn of haar plaats op de rijbaan.

Het merendeel van de dodelijke fietsongevallen gebeurde in 2022 op een rijbaan met wegmarkeringen: 62 %. Ook in 2018 en 2021 bleken het meeste dodelijke fietsongevallen op en weg met wegmarkeringen. In 2020, het coronajaar, bleek dit in 70 % dit op een rijbaan zonder wegmarkeringen.

8.2.2. Aanwezigheid fietspad

Figuur 46 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022 in verhouding met fietsinfrastructuur, West-Vlaanderen



De aanwezigheid van een fietspad is net als de wegmarkeringen belangrijk om duidelijkheid te scheppen over de toegewezen plaats van de fietser op de rijbaan met als doel conflicten te vermijden.

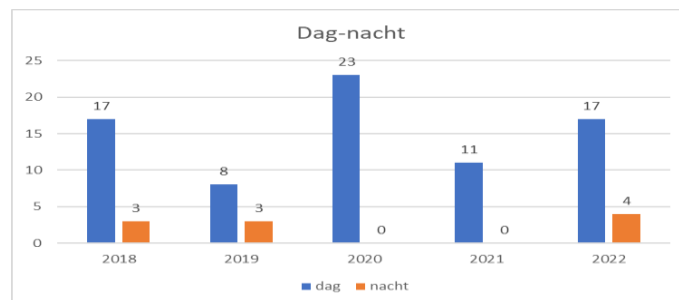
In 2022 deden bijna evenveel verkeersongevallen met fietsers zich voor op plaatsen met of zonder fietspad. Er deden zich geen feiten voor in een fietsstraat, fietssuggestiestrook of op een oversteekplaats voor fietsers.

De dodelijke fietsongevallen op tweerichtingsfietspaden zijn gestegen in 2022, het hoogste sinds de analyse. Er gebeurden net iets meer dodelijke fietsongevallen op fietspaden met tweerichtingsverkeer dan eenrichtingsverkeer. Er gebeurden ook meer verkeersongevallen op fietspaden gescheiden van de rijbaan, het hoogste sinds de analyse.

8.3. Tijdstip en uitrusting fietser

8.3.1. Tijdstip dodelijk fietsongeval

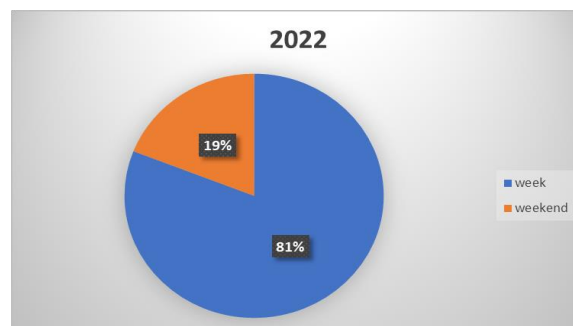
Figuur 47 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022 dag versus nacht, West-Vlaanderen



Het meeste van de dodelijke fietsongevallen gebeuren overdag. Deze trend zie je duidelijk in de statistieken. 19 % gebeurde in 2022 in het donker, bij nacht. Hier wordt de echte toestand bekeken en niet de theoretische (06-22u).

8.3.2. Week versus weekend

Figuur 48 – Percentage dodelijke fietsongevallen in 2022 week versus weekend, West-Vlaanderen

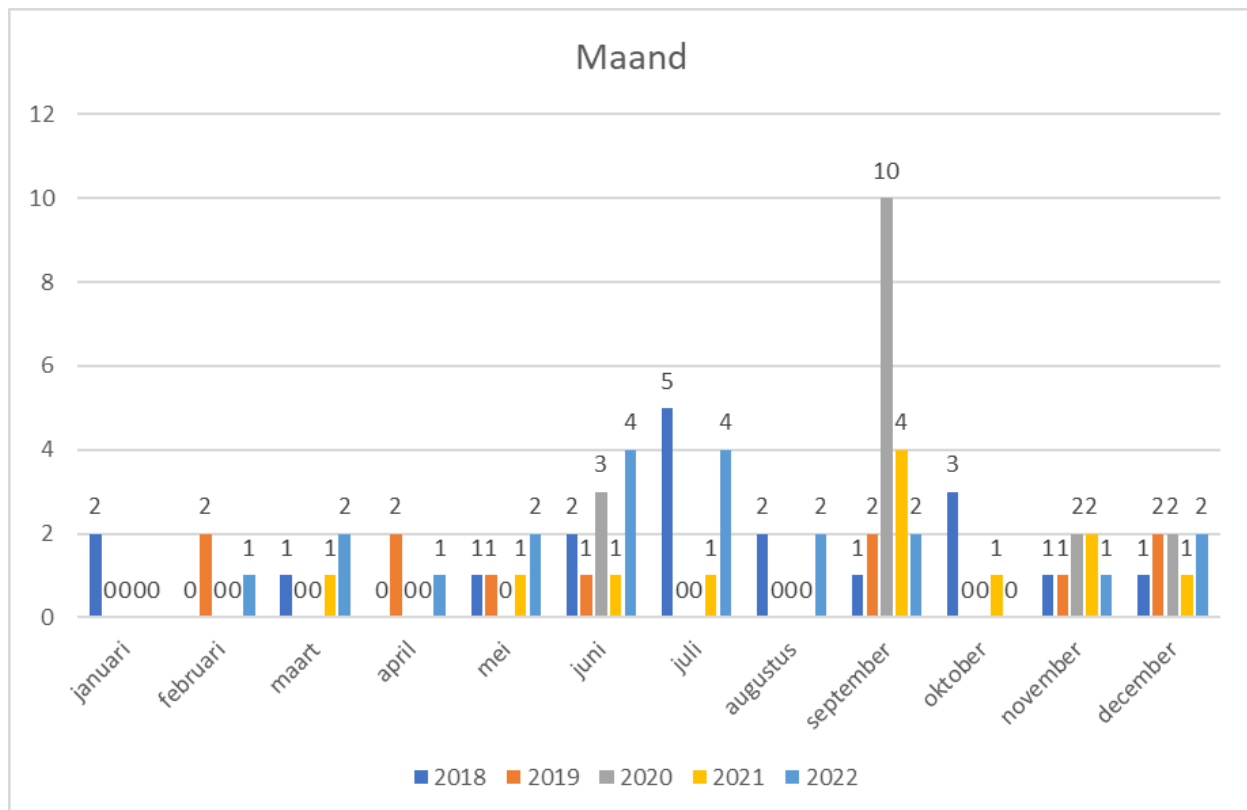


De drie voorbije jaren blijkt duidelijk dat het risico op een fietsongeval met doden groter is tijdens de week dan in het weekend. In 2022 gebeurden 17 verkeersongevallen met fietsers in de week versus 4 in het weekend. In 2020 kwamen 19 fietsers om het leven in de week, in vergelijking met 4 in het

weekend. Ook in 2019 en 2018 wordt deze stelling bevestigd. Er springt geen specifieke dag in de week uit.

8.3.3. Meest risicovolle maanden

Figuur 49 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022 maanden, West-Vlaanderen

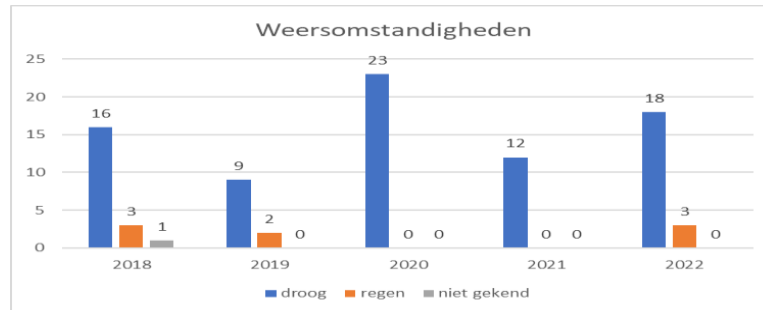


In 2022 zijn juni en juli de meest risico volle maanden voor fietsers, respectievelijk met 4 ongevallen. In 2020 springt september er duidelijk uit met 10 dodelijke fietsongevallen.

Voor het mooie weer, eerder dan recreatief of sportief fietsgebruik door toeristen, speelt hier een rol in, zie verder bij profiel fietser. Het fietsongeval in november betrof woon-werkverkeer. De twee ongevallen in december betroffen de verplaatsing voor een boodschap en een recreatieve verplaatsing.

8.3.4. Weersomstandigheden

Figuur 50 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2022 weersomstandigheden , West-Vlaanderen



De meeste dodelijke fietsongevallen in 2022 gebeurden bij droog weer: 86 %. Deze trend zie je door de jaren van de analyse heen. In 2020 en 2021 was dit zelfs 100 %.

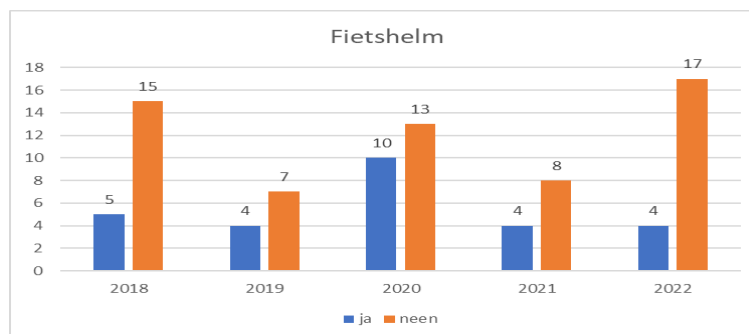
Figuur 51 – De verhouding droog versus zomers en warm weer in 2022, West-Vlaanderen



De stelling dat de meeste recreatieve en sportieve fietsers bij mooi weer rijden, waardoor het risico bij zomers weer verhoogt werd bekeken. In 7 van de 18 gevallen was het zomers warm in 2022.

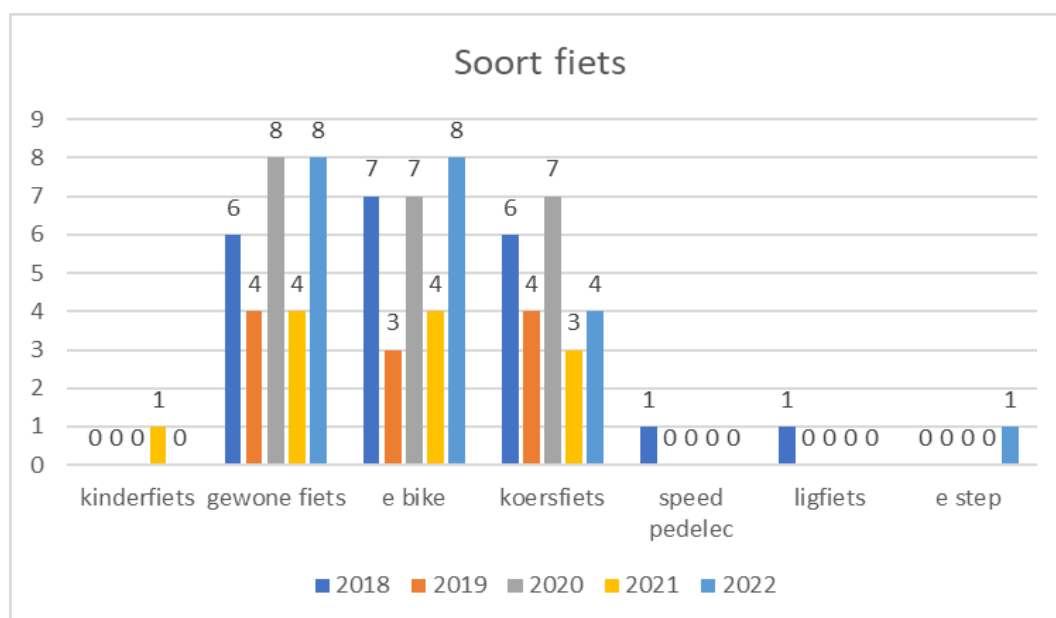
8.3.5. Helmgebruik fietser

Figuur 52– Evolutie dragen fietshelm bij dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



Het aantal dodelijke ongevallen waarbij de fietser een helm draagt, ligt jaarlijks rond de 4 gevallen. Enkel in 2020 droegen meer mensen een fietshelm. De meeste dodelijke fietsongevallen in 2022 gebeurden bij fietsers die geen fietshelm droegen: 81 %.

Figuur 53 – Evolutie in verdeling soort fiets bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022, West-Vlaanderen



Er waren evenveel gewone fietsen als e-bikes betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in 2022: 8. Dit betreft telkens 38 %. De koersfiets betrof 19 %. Eén e-step was betrokken bij een dodelijk ongeval na een val. De speed pedelec, kinderfiets en ligfiets kwam niet voor in de statistieken in 2022.

De e-bike wint duidelijk terrein. Dit is het hoogste aantal sinds de analyse.

8.4. Profiel fietser

8.4.1. Geslacht

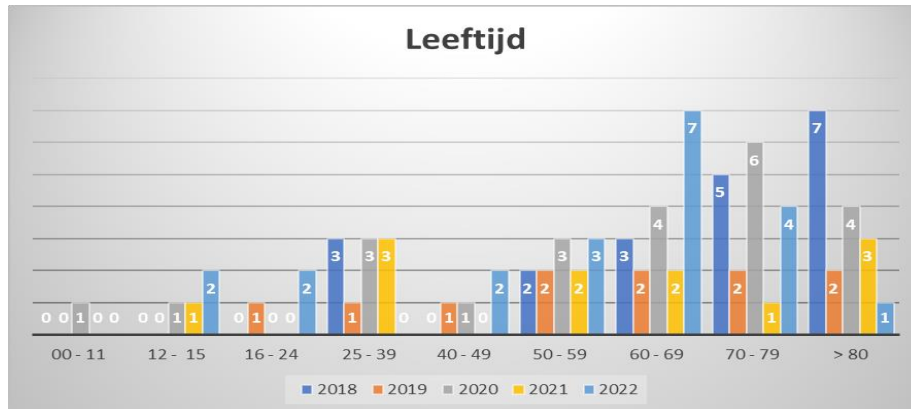
Tabel 2 - Evolutie aantal dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2022, geslacht, West-Vlaanderen

geslacht	2018	2019	2020	2021	2022
man	12	8	18	9	12
vrouw	8	3	5	3	9

De mannen blijven het vaakst betrokken bij dodelijke fietsongevallen: 57 %, alhoewel het aantal vrouwen in 2022 het hoogste is sinds de analyse.

8.4.2. Leeftijd

Figuur 54 – Evolutie van de leeftijd bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2022, West-Vlaanderen



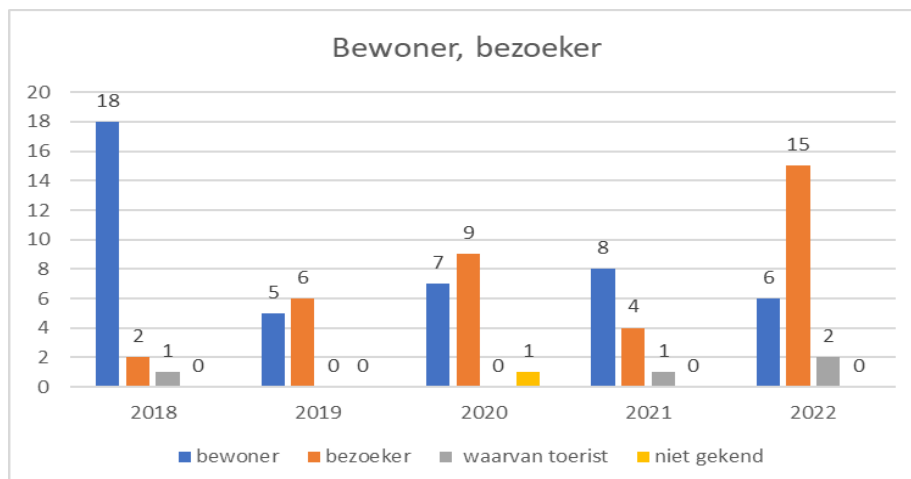
De categorie 60-69 jarigen komt het vaakst voor in 2022: 33 %, gevolgd door de 70-79 jarigen: 19 %.

Opvallend is de daling van de 80 jarigen en ouder in de statistieken, de afwezigheid in de leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen.

Onrustwekkende is stijging bij de 12 tot 15 (geen voorrang verlenen – verkeerde plaats op de weg) en 16 tot 24 jarigen (val, verkeerde plaats op de weg tegenpartij).

8.4.3. Bewoner of bezoeker

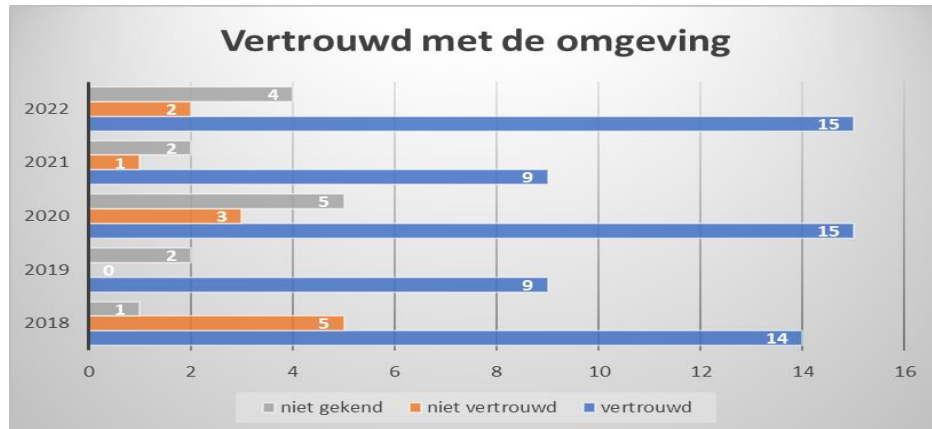
Figuur 55– Evolutie bewoner of bezoeker bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2022, West-Vlaanderen



In 2022 blijken vooral bezoekers (niet wonende in de gemeente van het ongeval) betrokken bij een dodelijk fietsongeval: 71 %. Dit ligt opvallend hoog in vergelijking met de voorbije jaren.

8.4.4. Vertrouwd met de omgeving

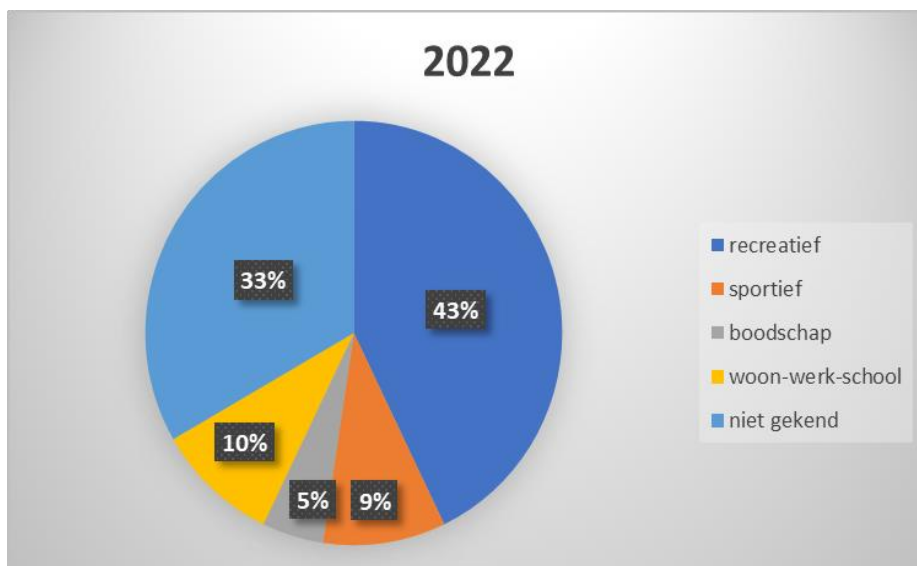
Figuur 56 – Evolutie vertrouwdheid met de omgeving bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2022, West-Vlaanderen



71 % blijkt vertrouwd met de omgeving in 2022. Dit bevestigt de trend van de voorbije jaren dat de meeste fietsers de weg kennen. Slechts 2 personen waren toeristen die recreatief aan het fietsen waren.

8.4.5. Reden van de verplaatsing

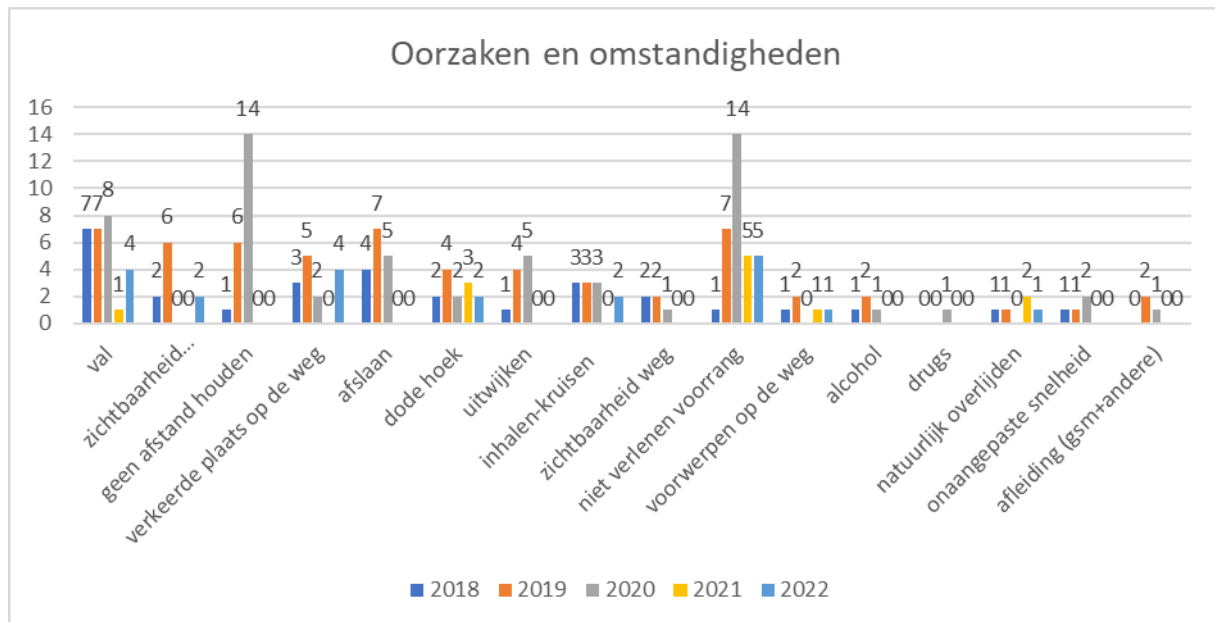
Figuur 57 – Reden van de verplaatsing bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers in 2022, West-Vlaanderen



De meeste verplaatsingen met de fiets waren recreatief: 43 %. 33 % kon niet worden achterhaald uit het dossier. 10 % was woon-werk of woon-school verkeer. 9 % had een sportief doel. 5 % was tijdens het halen van boodschappen.

8.5. Oorzaken en omstandigheden van het dodelijke fietsongeval

Figuur 58 – Evolutie van de oorzaken en omstandigheden bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers, tussen 2018 en 2022, West-Vlaanderen



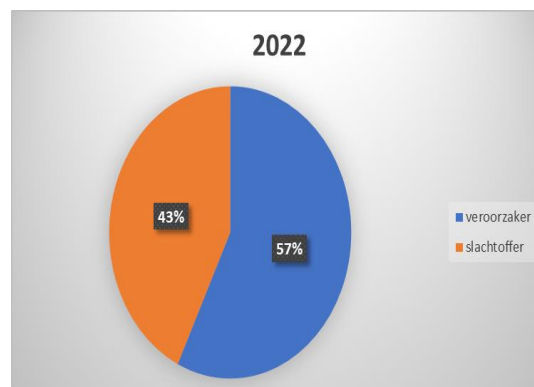
In 2022 gebeurden het meeste dodelijke fietsongevallen door geen voorrang te verlenen: 24 %. Ook in 2020 scoorde deze oorzaak hoog.

In 2022 wordt dit gevolgd door respectievelijk de verkeerde plaats op de weg; zoals op de rijbaan rijden in plaats van het tweerichtingsfietspad te volgen en een val: telkens 19 %. Eén fietser kwam ten val ten gevolge van het onwel worden gevolgd door een natuurlijk overlijden. Eén maal lag een voorwerp op de weg bij het dodelijk verkeersongeval na een val.

In 2022 kwam de slechte zichtbaarheid van de weggebruiker, inhalen/kruisen en dode hoek respectievelijk twee maal voor: bijna 10 %.

Geen afstand houden, afslaan, uitwijken, snelheid, afleiding kwamen niet voor als hoofdoorzaak in 2022.

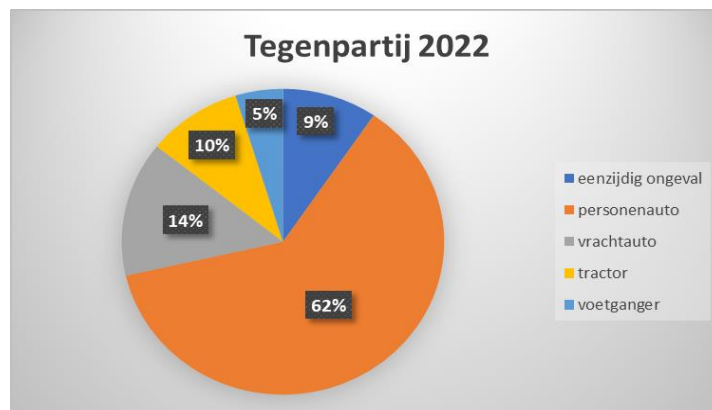
Figuur 59 – Verantwoordelijkheid bij dodelijk fietsongevallen in 2022, West-Vlaanderen



In 2022 bleken, onder voorbehoud, 57 % verantwoordelijk voor het dodelijke verkeersongeval.

In 43 % waren de fietsers slachtoffer en dus niet hoofdelijk verantwoordelijk.

Figuur 60 – Aard weggebruiker tegenpartij van de fietser 2022, West-Vlaanderen



In 2022 bleken in 62 % van de gevallen een personenauto tegenpartij.

In 14 % bleek dit om een vrachtauto te gaan.

In 10 % ging het om een tractor.

In 9% waren er geen derden bij betrokken en betrof het een eenzijdig verkeersongeval.

In 5 % was een voetganger tegenpartij en overleed terwijl de fietser ongedeerd bleef.

9. Quick scan

Ik wens korter op de bal te spelen en snel contact met de wegbeheerder om na te gaan of er op korte en middellange termijn infrastructurele 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:

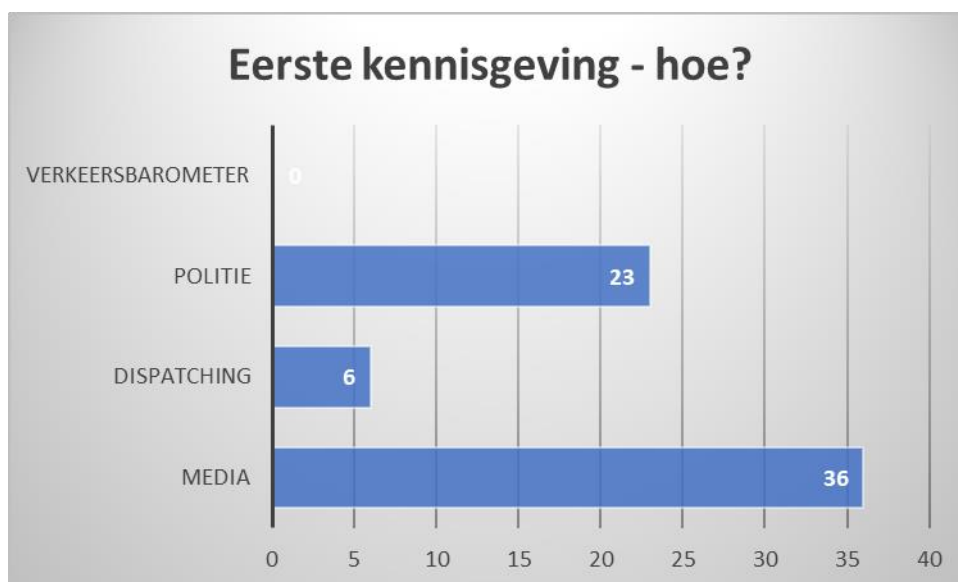
1. Zo snel als mogelijk kennisname van een dodelijk ongeval in West-Vlaanderen
2. Opvragen proces-verbaal vaststellende politiedienst binnen de week (toestemming parketmagistraat)
3. Analyse van het ongeval binnen de week en opmaken van een fiche naar oorzaak, omstandigheden, profiel weggebruikers
4.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

Sinds januari 2022 werd deze methodiek officieel toegepast op de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.

Deze werkwijze werd ondertussen toegelicht aan de Vlaams minister van mobiliteit Lydia Peeters die niet alleen de Vlaamse gouverneurs stimuleerde om deze methodiek over te nemen maar zelf aan de slag gaat met een quick scan en quick respons team.

9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval

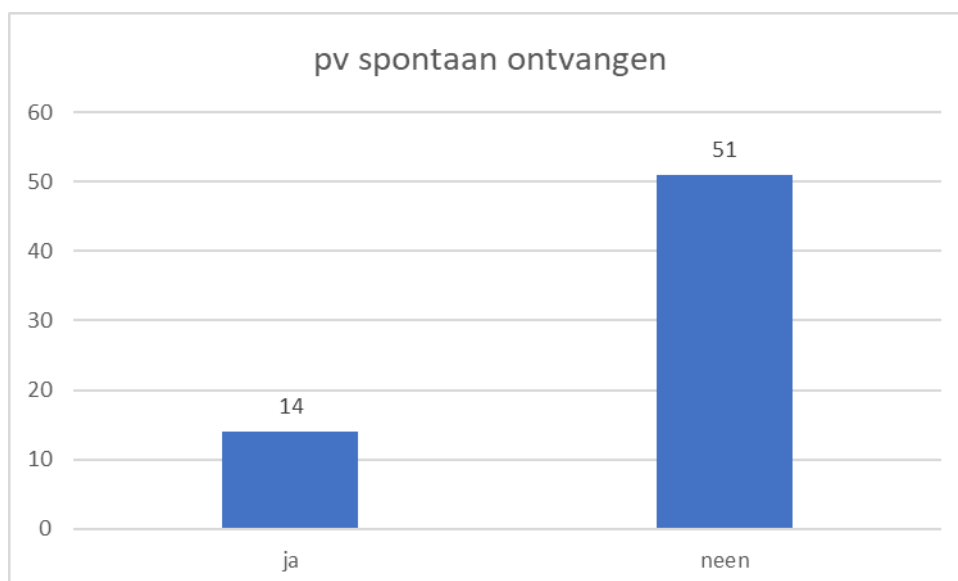
Figuur 61 – Manier van kennisname dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat mijn diensten voorlopig het snelst via de media worden geïnformeerd = 55 %.

Het doel is om zo snel als mogelijk via de dispatching of vaststellende politiedienst te worden geïnformeerd. De verkeersbarometer dient als back-up systeem om te vermijden dat er dodelijke verkeersongevallen door de mazen van het net vallen.

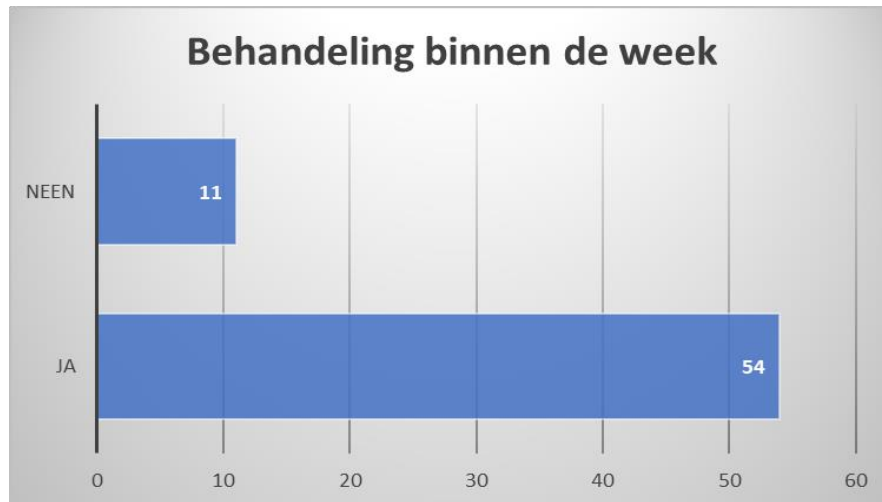
Figuur 62 – Spontaan ontvangen dossier dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 21,5 % (14 dossiers) ontving mijn dienst integrale veiligheid spontaan het proces-verbaal van de vaststellende politiedienst.

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

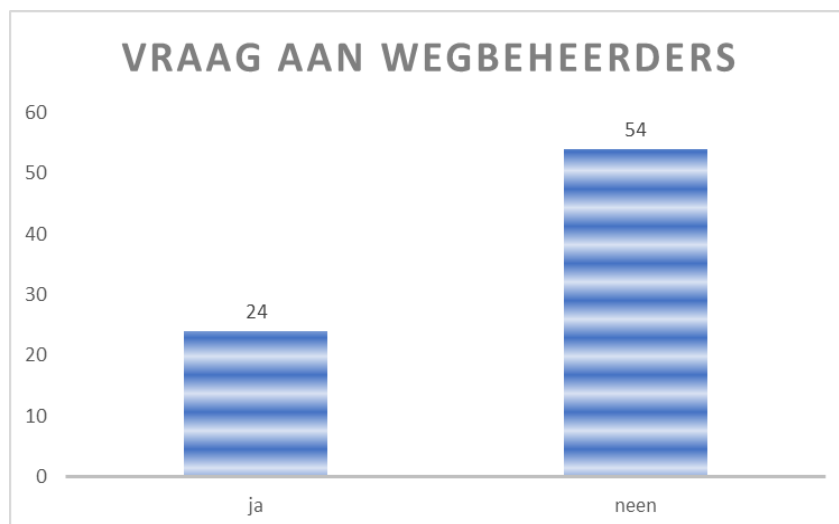
Figuur 63– Behandeling van het dodelijke verkeersongeval binnen de week, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat de doelstelling om het dossier binnen de week te behandelen in 83 % gehaald wordt. Alleen in een vakantieperiode of bij ongeval met een overlijden na de eerste week of het pas ontvangen van het proces-verbaal na een week, wordt deze doelstelling niet gehaald.

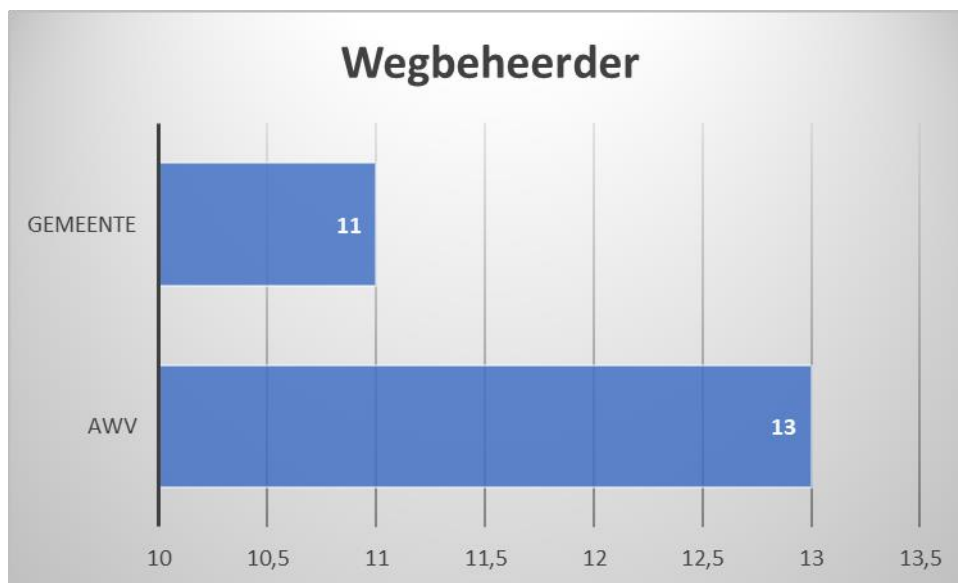
9.3. Contact met de wegbeheerder

Figuur 64 – Aantal vragen aan wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 37 % werd een vraag gestuurd naar de wegbeheerder om na te gaan of er mogelijks structurele maatregelen overwogen worden op de plaats van het ongeval. In 63 % was dit niet relevant.

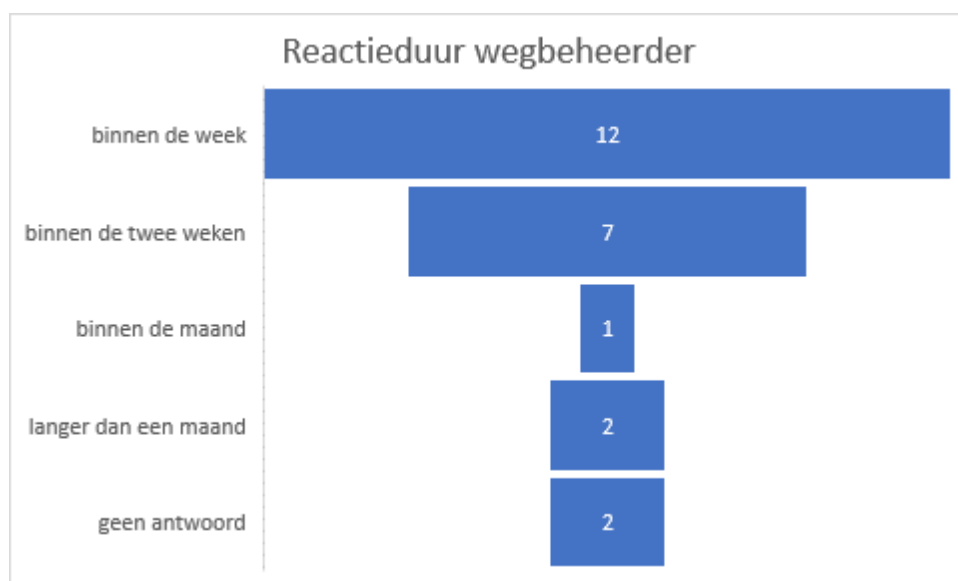
Figuur 65 – Aard van de wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat AWV het vaakst als wegbeheerder gecontacteerd werd bij de vraagstelling in de 24 dossiers om na te gaan of er structurele maatregelen nuttig konden zijn= 54 %. Dit is ook logisch gezien het meeste van de dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen plaats hadden in 2022 in West-Vlaanderen. In 46 % werd de gemeente aangeschreven als wegbeheerder.

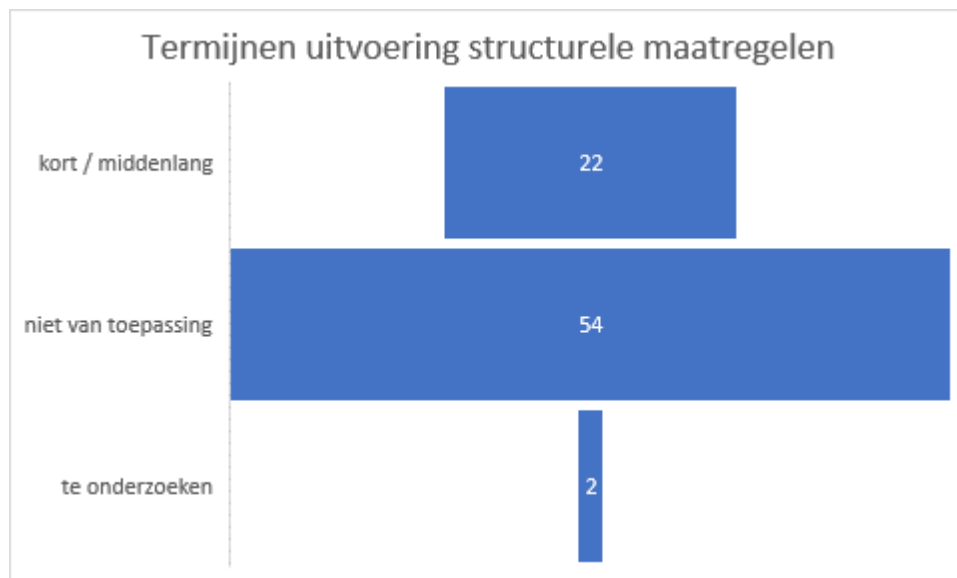
9.4. Nagaan en reacties op de vraag om na te zien of structurele maatregelen (korte, middellange termijn) nodig zijn of eventueel een structurele debriefing best georganiseerd wordt.

Figuur 66 – Reactietijd wegbeheerder bij de eerste vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



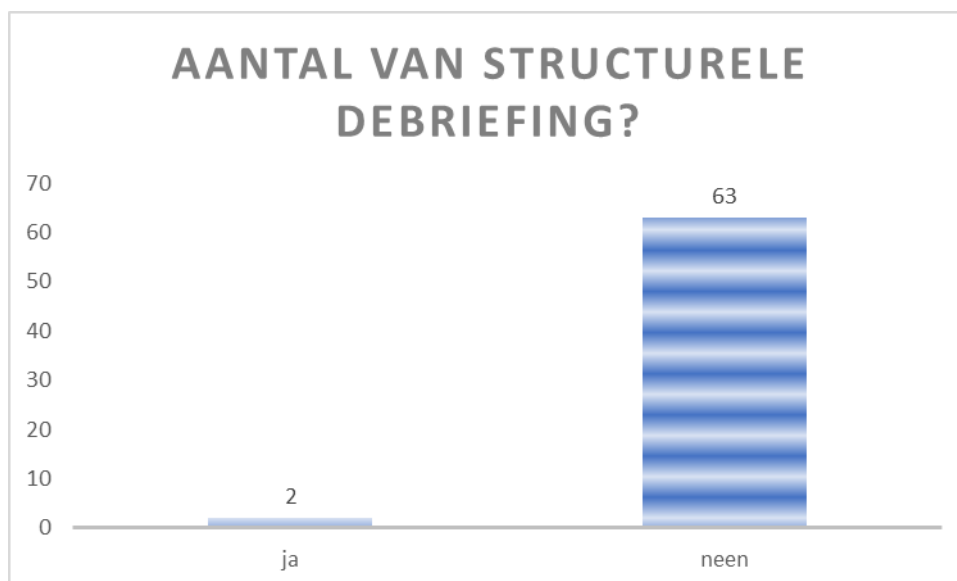
In 50 % reageerde de wegbeheerder binnen de week. In 80 % reageerde de wegbeheerder binnen de twee weken. Slechts in twee dossiers ontvingen we antwoord na een maand en in twee dossiers ontvingen we geen antwoord.

Figuur 67 – Reactie wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 91 % van de 24 dossiers gevraagd aan de wegbeheerder was er een bereidheid om maatregelen op korte of middenlange termijn te bestuderen. In twee dossiers kregen we een vaag antwoord dat dit zou bekeken worden.

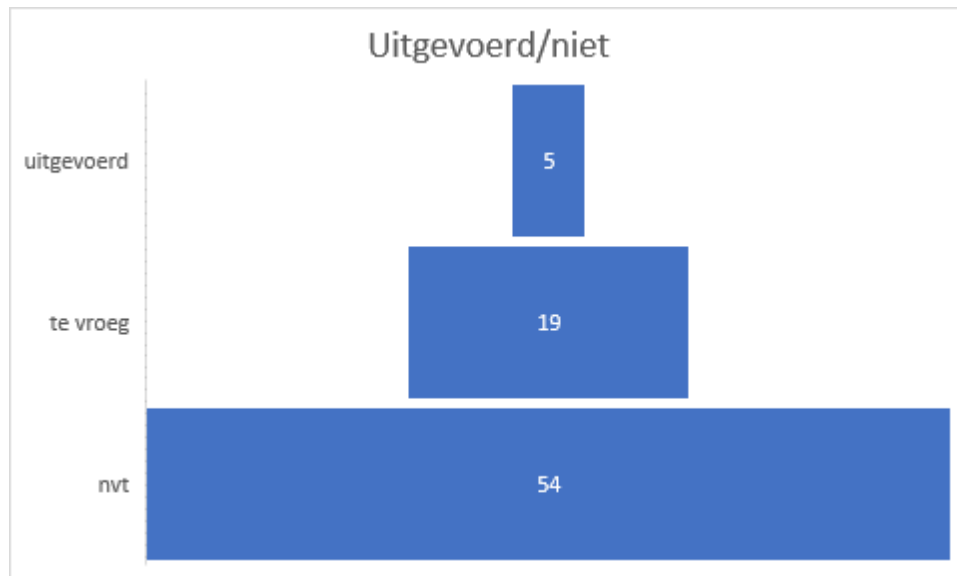
Figuur 68 – Organisatie structurele debriefing na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 8 % (2 dossiers) werd er ingegaan op het voorstel om een structurele debriefing te organiseren in de gemeente van het ongeval om snel de partners rond de tafel te brengen. In beide dossiers leidde dit tot een snelle, korte termijn oplossingen.

9.5. Opvolging

Figuur 69 – Structurele maatregelen reeds uitgevoerd bij vraag aan de wegbeheerder, bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen



In 21 % van de 24 dossiers waarbij een vraag werd gericht tot de wegbeheerder bleken de korte termijn structurele werken snel uitgevoerd. Dit ging onder andere om het wegnemen van een inhaalstrook, het verlagen van de snelheid, het veranderen van de rijbaan van twee naar één rijvak, het verwijderen van een bloembak, het plaatsen van extra borden, wegmarkeringen en spiegel met waarschuwingsbord.

Figuur 70 – Opvolging na een jaar



Van de 19 nog openstaande dossiers blijken er 12 nuttig voor verdere opvolging. Hierbij wordt verder opgevolgd wat de concrete structurele maatregelen kunnen zijn en welke timing de wegbeheerder voorop stelt voor de uitvoering van de werken. Dit gaat vooral over infrastructurele maatregelen op middellange termijn zoals de heraanleg van een kruispunt, het aanleggen van fietspaden, enz.

10. Aanbevelingen – de 5 E's

10.1. Evaluation

Uit de analyse van de voorbij 5 jaar zijn zowel trends te zien als zaken die occasioneel voorkomen. Daarom is een jaarlijkse analyse belangrijk. We slagen er niet meer in de cijfers te doen dalen, sinds 2020 stijgen deze telkens jaarlijks met 14 %.

Een snelle analyse bevordert de snelheid van reageren naar en door de wegbeheerder.

Een diepte analyse bevordert de inzichten in oorzaken en omstandigheden, profiel van de veroorzaker, beslissingen van het parket en rechtbank.

Specifieke analyses naar type weggebruikers, bevordert verder de inzichten.

10.2 Engagement

Een algemene sensibiliseringscampagne verandert weinig het gedrag van de kijker of luisteraar.

Om een verandering teweeg te brengen is een persoonlijk inzicht en engagement nodig. Een “face to face” aanpak is daarom nodig.

Dit is een tijdrovende manier om gedragsverandering teweeg te brengen maar is duurzamer en leidt tot betere resultaten.

Koppel acties aan welk gedrag je bij welke doelgroep wil veranderen.

Hou het kleinschalig.

Zorg voor een duidelijk engagement en een opvolgingsmoment.

10.3. Education

Koppel de sensibiliseringscampagnes en de opleidingen aan de leeftijden en aard van de vervoermiddelen. Dan pas bereik je de juiste doelgroepen.

In 2022 zien we een serieuze stijging van de **16 tot 24 jarige autobestuurders, veroorzakers**. We zien tevens een stijging van **het niet dragen van de veiligheidsgordel**. We vermoeden dat de onervarenheid van de bestuurder maar ook afleiding een belangrijke rol spelen bij deze leeftijdscategorie. Rijscholen kunnen hier een rol in spelen.

Ook de betrokkenheid van de **motorrijders, vrachtauto's** stijgen. In 2022 haalden we het hoogste cijfer sinds de analyse waarbij een motorfietser betrokken raakte bij een dodelijk verkeersongeval.

Specifieke opleidingen voor deze doelgroepen zijn nodig. Federaties en verenigingen kunnen hierbij helpen.

De val als oorzaak van fietsers in 2022 stijgt. Geen voorrang verlenen en een val komen vaakst voor. In 2022 is het aantal gewone fietsen even groot als het aantal betrokken e-bikes. De doelgroep is vooral de 60 jarigen en ouder. Het gaat om recreatieve fietsers die tijdens de week, overdag een ritje maken, vaak alleen, vaak als bezoeker maar de meesten kennen de weg. 81 % droeg in 2022 geen fietshelm: ook al biedt een fietshelm niet altijd volledige bescherming, toch kan het de ernst van sommige ongevallen beperken. Het aantal dodelijke fietsongevallen op tweerichtingsfietspaden stijgt.

Geen voorrang verlenen als fietser kan zowel te wijten zijn aan een verkeerde inschatting als een gebrekkige kennis van de wegcode. Hou daarom de wetgeving eenvoudig, zodat er geen misverstanden kunnen ontstaan. Sommige fietsers zijn overtuigd dat ze overal voorrang hebben. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.

De herhaling van de wegcode zoals de nieuwigheden zijn nuttig voor alle weggebruikers en alle leeftijden.

Praktijklessen bij de aankoop van een e-bike zou door de fietsenhandelaren moeten aangeboden worden.

10.4. Engineering

Een snelle analyse en samenwerking met de wegbeheerders is belangrijk om in te schatten of het risico voor herhaling aanwezig is.

Alhoewel 80 % van de oorzaken hoofdzakelijk te wijten is aan gedrag van de weggebruikers, is in 20 % toch nuttig om infrastructurele maatregelen, hetzij op korte of langere termijn te bekijken.

De vademecums opgemaakt door MOW Vlaanderen helpen nieuwe weginfrastructuur optimaal in te plannen.

Het MIA project helpt inzichten te verwerven in verkeersstromen en risico's en kan helpen bij de planning van infrastructurele aanpassingen.

10.5. Enforcement

De eerste, meest voorkomende oorzaak: **snelheid** op een recht stuk gewestweg buiten een kruispunt, buiten de bebouwde kom bij kalm verkeer met controleverlies tot gevolg, kan verholpen worden met goed werkende trajectcontroles. Het fenomeen **driften en racen** komt vaker voor.

Hier moet prioritair werk van gemaakt worden op de gewestwegen in onze provincie door de bevoegde overheden. Ik roep daarom op aan de federale en Vlaamse overheid om samen te werken en de handen in elkaar te slaan in dit dossier. Er is al kostbare tijd verloren gegaan.

Bespaar als politiedienst niet op de capaciteit voor **verkeersacties**. De pakkans verhogen is belangrijk om gedrag af te dwingen. Zet de capaciteit slim in op de tijdstippen en plaatsen die relevant zijn: zie stijging in 2022 de zaterdagen, 70 % overdag 66 % in de week.

Er moet dringend werk gemaakt worden om **de afleiding achter het stuur via camera's** wettelijk mogelijk te maken en te bestraffen.

11. 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.