

Snelle analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen 2024

Inhoud

<i>Inleiding</i>	5
<i>1. Algemene analyse</i>	6
1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	6
1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen	7
<i>2. Situatie van de weg</i>	8
2.1. Wegtype	8
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	17
<i>3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen</i>	19
3.1. Maand	19
3.2. Dag van de week	20
3.3. Moment van de dag	21
<i>4. Profiel veroorzaker</i>	23
4.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval	23
4.2. Man/vrouw	23
4.3. Leeftijd	24
4.4. Nationaliteit	25
4.5. Bewoner of bezoeker	25
4.6. Vertrouwd met de weg/omgeving	26
4.7. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	26
<i>5.4. Profiel slachtoffer</i>	23
5.1. Man/vrouw	28
5.2. Leeftijd	28
5.3. Nationaliteit	29
5.4. Bewoner of bezoeker	29
5.5. Vertrouwd met de weg	31

5.6. Medische toestand	31
6. <i>Betrokken vervoermiddel</i>	33
6.1. Totaal aantal betrokken personen	33
6.2. Zwakke weggebruikers	33
6.2.1. Voetgangers.....	33
6.2.2. Fietzers	34
6.2.3. Bromfietser.....	34
6.2.4. Motorfietser	35
6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter	35
6.3. Personenauto	36
6.4. Lichte vrachtauto.....	37
6.5. Vrachtauto.....	38
6.6. Bus	39
6.7. Landbouwtractor	39
6.8. Tram, trein, kraan.....	40
6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen	40
7. <i>Omstandigheden en oorzaken</i>	42
7.1. Weersomstandigheden	42
7.2. Gladheid wegdek.....	43
7.3. Zichtbaarheid.....	43
7.4. Verkeersdrukke.....	45
7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid	46
7.6. Rijden onder invloed	46
7.6.1. Ademtest	46
7.6.2. Bloedproef.....	48
7.6.3. Speekseltest.....	48
7.6.4. Forensisch toxicologisch onderzoek.....	49
7.7. Vluchtmisdrijf	49
7.8. Veiligheidsgordel	49
7.9. Afleidingen.....	49
7.10. Verkeerde plaats op de weg.....	50
7.11. Geen voorrang verlenen.....	51
7.12. Uitwijken	51
7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	52
7.14. Dode hoek ongevallen.....	53
7.15. Gevaarlijk of fout parkeren	53

7.16. Roodlichtnegatie.....	54
7.17. Geen afstand houden	54
7.18. Valpartij	55
7.19. Ziekte of onwel worden.....	56
7.20. Vermoeden van zelfmoord.....	56
7.21. Ongevalsfactor	57
7.22. Eerste fout	58
8. Dodelijke fietsongevallen.....	60
8.1. Dodelijke verkeersongevallen en betrokkenheid fietser	60
8.2. Weginrichting	61
8.2.1. Type weg	61
8.2.2. Aanwezigheid fietspad	63
8.3. Tijdstip en uitrusting fietser	64
8.3.1. Tijdstip dodelijk fietsongeval.....	64
8.3.2. Week versus weekend.....	65
8.3.3. Meest risicovolle maanden	66
8.3.4. Weersomstandigheden	67
8.3.5. Helmgebruik fietser.....	68
8.4. Profiel fietser	69
8.4.1. Geslacht	69
8.4.2. Leeftijd	69
8.4.3. Nationaliteit.....	70
8.4.4. Bewoner of bezoeker	70
8.4.5. Vertrouwd met de omgeving	71
8.4.6. Reden van de verplaatsing	71
8.5. Oorzaken en omstandigheden van het dodelijke fietsongeval.....	72
<u>98.</u> Quick Scan	76
9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval.....	76
9.2. Uitvoeren van de quick scan analyse binnen de week.....	78
9.3. Contact met de wegbeheerder	78
9.4. Reactietijd wegbeheerder.	80
9.5. Opvolging.....	81
10. Aanbevelingen – de 5 E’s.....	84
10.1. Evaluation	84
10.2 Engagement en 10.3. Education.....	85
10.4. Engineering en 10.5. Enforcement.....	86

Inleiding

In 2018 bleken de cijfers in West-Vlaanderen bijzonder slecht inzake de dodelijke verkeersongevallen. 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, 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 2024 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 door respect te hebben voor elkaar, voor de verkeersregels en voor de technische eisen van onze vervoermiddelen.

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

Deze analyse is de snelste in België maar is daardoor ook onder voorbehoud: mogelijke overlijdens ten gevolge van een verkeersongeval tot en na 30 dagen zijn nog niet meegerekend, gezien deze snelle analyse begin januari werd uitgevoerd.

Provinciegouverneur West-Vlaanderen

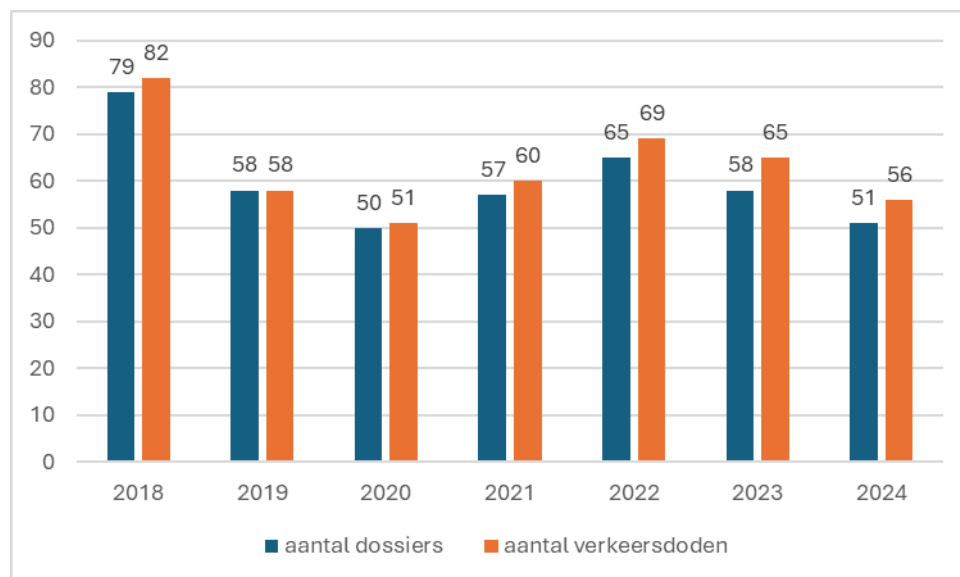
Carl Decaluwé

1. Algemene analyse

In 2024 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 of andere partners 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 2024, West-Vlaanderen



Bij de start van de analyse in 2018 bleek het aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen uitzonderlijk hoog. Het totaal aantal dodelijk verkeersongevallen daalde nadien en steeg vervolgens gestaag van 2020 tot 2022. 2023 zat terug op het niveau van 2021.

In 2024 halen we het bijna laagste niveau sinds de analyses van het aantal dodelijke verkeersongevallen, bijna gelijk aan het niveau van 2020 waarin de regering naar aanleiding van de coronapandemie een tijdlang strenge verkeersbeperkende maatregelen oplegden met een positieve invloed op deze cijfers. Logischerwijze daalden de cijfers hierdoor in 2020 tot het laagste niveau sinds de analyse. Ook in 2021 bleken nog maatregelen opgelegd zoals de sluiting van de restaurants en herbergen om 23 uur, maar die hadden duidelijk een minder positief effect. We proberen hierna een antwoord te bieden op de vraag hoe het komt dat 2024 op het tweede laagste niveau sinds de analyse zit.

Bij 48 verkeersongevallen kwam 1 persoon om het leven (94 %) en is dus het meest voorkomende scenario.

Bij 2 verkeersongevallen (4 %) kwamen 2 personen om het leven. Het ging telkens om een eenzijdig verkeersongeval met een bestuurder van een personenauto die roekeloos en snel reed en naast de rijbaan terecht kwam. Hierbij overleefden 2 van de 3 inzittenden het niet.

Bij 1 verkeersongeval (2%) kwamen 3 personen om het leven, een gezin met een 8 jarig dochtertje. De veroorzaker bleek zwaar onder invloed van alcohol, te snel te rijden en recidivist met 14 eerdere veroordelen. Hij werd aanvankelijk aangehouden, kwam daarna onder elektronisch toezicht en kwam begin 2025 vrij onder voorwaarden.

1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen

Tabel 1 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dossiers van dodelijke verkeersongevallen per parketafdeling, West-Vlaanderen

parketafdelingen	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Brugge	42	28	24	25	35	31	23
Ieper	10	6	9	3	6	9	10
Kortrijk	20	19	16	23	19	10	11
Veurne	7	5	1	5	5	8	7

Uit de analyse stellen we over de jaren heen vast dat de **parketafdeling Brugge op nummer 1 staat** gevolgd door de parketafdelingen Kortrijk, Ieper en Veurne.

Dit komt ongeveer overeen met de vaststellingen in 2024 met 45 % voor Brugge, 22 % voor Kortrijk, 19 % voor Ieper en 14 % voor Veurne. Het verschil tussen de drie laatste neemt wel af in vergelijking bijvoorbeeld met 2018 en 2019; waar Kortrijk duidelijk op de tweede plaats staat.

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

vastellende eenheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PZ Arro Ieper	10	6	7	3	6	8	9
PZ Blankenberge/Zuienkerke	2	0	1	1	1	1	0
PZ Bredene – De Haan	1	2	0	2	2	2	0
PZ Brugge	4	6	1	6	3	3	2
PZ Damme-Knokke Heist	7	4	4	1	1	2	5
PZ Gavers	2	1	1	2	1	0	1
PZ Grensleie	3	1	1	1	1	0	0
PZ Het Houtsche	7	0	3	0	5	2	5
PZ Kouter	6	3	3	3	4	3	3
PZ Middelkerke	1	3	1	5	4	2	0
PZ Midow	4	2	4	2	4	2	1
PZ Mira	1	7	2	4	2	3	4
PZ Oostende	1	1	5	1	2	5	2
PZ Polder	5	3	2	1	1	2	4

PZ Regio Tielt	5	3	2	2	4	5	2
PZ RIHO	3	3	4	4	6	2	1
PZ Spoorkin	0	1	1	2	2	3	2
PZ Vlas	3	2	2	3	1	0	3
PZ Westkust	1	1	0	2	1	3	0
Spoorwegpolitie	1	1	0	1	1	2	0
Wegpolitie	12	8	4	10	12	7	5
Scheepvaartpolitie	0	0	2	0	1	1	2

Net als in 2023 werd in 2024 het meeste dodelijke verkeersongevallen vastgesteld door de pz Arro leper met 9 dossiers (17,6 %) en zit in absolute cijfers tussen het aantal dossiers van de voorbije jaren.

De wegpolitie staat samen met de pz Damme/Knokke-Heist en pz Het Houtsche op de tweede plaats met respectievelijk 5 dossiers (10 %). Pz Mira en de pz Polder staan op de derde plaats.

Opvallend: In absolute cijfers is het aantal vaststellingen door de wegpolitie meer dan gehalveerd in vergelijking met 2018 en 2022.

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, jaagpaden, private wegen, wandel- en fietspaden en dergelijke, bedoeld.

Tabel 3 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

aard van de weg	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autosnelweg	11	9	4	10	11	7	5
Gewestweg	42	22	21	29	34	30	21
Gemeenteweg	24	24	24	17	17	18	19
Andere	2	3	1	1	3	3	6

Uit deze analyse blijkt dat de meeste dodelijke verkeersongevallen in 2024 nog steeds, net als de voorbije jaren, op gewestwegen gebeuren met 21 dossiers (41 %). In 2024 waren gewestwegen goed voor 21 dossiers (42%). In 2023 was dit nog 52 %. De infrastructurele inspanningen van AWW spelen hier ongetwijfeld een rol.

De **gemeentewegen** staan in 2024 op de tweede plaats met 36 %. In 2023 was dit 31 %. In 2022 was dit 28 %.

Opvallend: stilaan naderen de gemeentewegen in absolute cijfers de gewestwegen. Onderzoek naar de infrastructurele inspanningen van de steden/gemeenten zou nuttig zijn om te vergelijken met bijvoorbeeld AWW.

De **autosnelwegen**, die in het verleden op de derde plaats stonden, zoals in 2023 met 12 %, moeten plaats ruimer voor “andere” in 2024. Andere is goed voor 12 % terwijl autosnelwegen 10 % betroffen. **Op 24/04/24 communiceerde de minister van justitie dat de trajectcontroles op autosnelwegen permanent zouden werken; mogelijks heeft dit een impact gehad.**

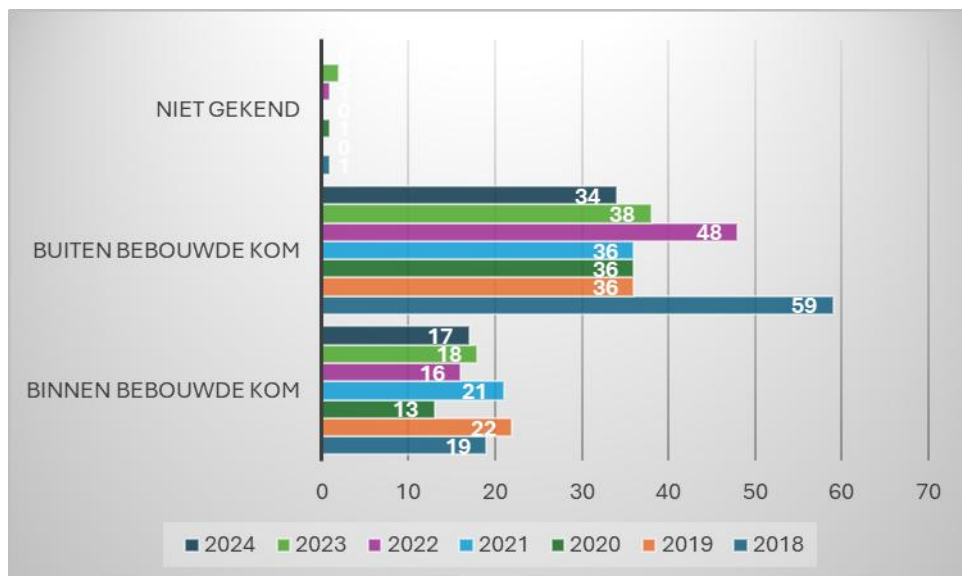
Met “andere” worden parkings, tram- of treinbeddingen, en dergelijke bedoeld. In 2024 was dit goed voor twee jaagpaden, één garagecomplex, één havenweg, één private weg en één wandel- en fietsroute.

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 verbingsgebieden tussen de bebouwde kommen.

Figuur 2 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen binnen of buiten bebouwde kom, West-Vlaanderen



Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de meeste dodelijke verkeersongevallen over de jaren heen gebeuren buiten de bebouwde kom. Deze trend wordt bevestigd in 2024 met 34 dossiers (67 %). Dit is niet onlogisch gezien de snelheid een impact heeft op de ernst en de gevolgen van een verkeersongeval. In 2022 gebeurden er meer (74%) dan in 2019, 2020 en 2021 waar het absolute cijfer stabiel blijven, met een uitschieter weliswaar in 2018 (75%).

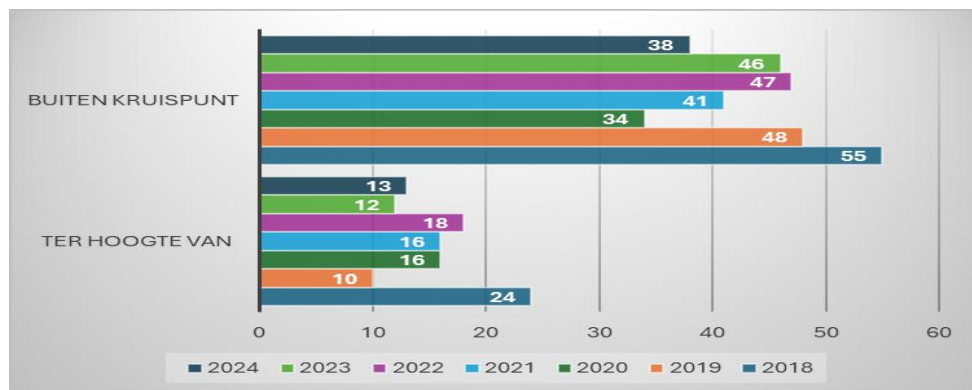
In 2024 gebeurden 17 dodelijke verkeersongevallen (33 %) binnen de bebouwde kom.

In geen enkel dossier in 2024 werd nagelaten om dit te melden in het proces-verbaal.

2.3. Kruispunt

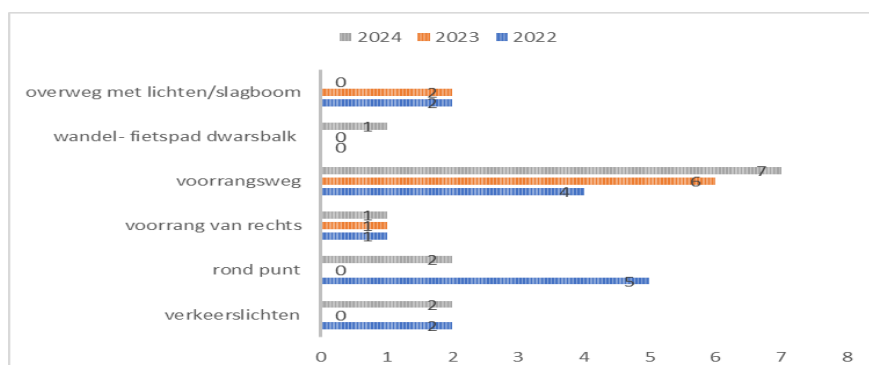
Kruispunten worden steeds veiliger gemaakt door de aanleg van ronde punten, rotondes, het plaatsen van verkeerslichten. West-Vlaanderen telt nog veel X en T kruispunten zonder infrastructurele maatregelen of waar de voorrangsregels via wegmarkeringen en verkeersborden zijn aangebracht. Het is daarom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

Figuur 3 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen



Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de kans de laatste jaren op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is buiten een kruispunt. Dit is niet anders in 2024 met 38 dossiers (74 %). Procentueel stijgt dit nog in vergelijking met 2018 (70 %), 2021 (71 %) en 2022 (71 %). 2023 scoorde het hoogste met 79 %. 2020 scoorde dan weer lager maar wordt niet als representatief gezien door de coronamaatregelen.

Figuur 4 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in vergelijking met een rond punt en kruispunt met verkeerslichten, in West-Vlaanderen



In 2024 stellen we een opvallende stijging vast van dodelijke verkeersongevallen op een voorrangsweg met 7 dossiers (14 %).

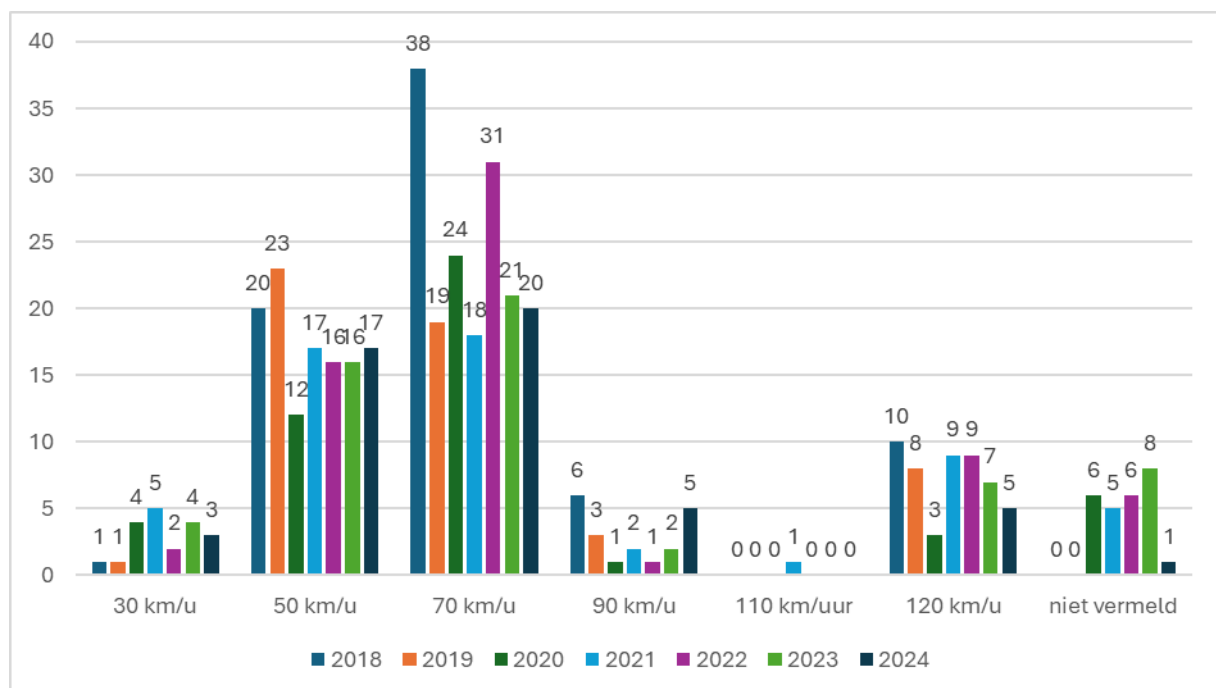
We zien respectievelijk 2 dodelijke verkeersongevallen op een rondpunt (4 %) en 2 ter hoogte van verkeerslichten (4 %).

In 2023 gebeurden 6 dodelijke verkeersongevallen op een voorrangsweg en 4 in 2022. In 2022 gebeurden nog 5 dodelijke verkeersongevallen op ronde punten en 2 aan verkeerslichten.

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) ¹

Figuur 5 – Evolutie tussen 2018 en 2024 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 2024 gebeurde in 20 dossiers (39 %) van de dodelijke verkeersongevallen op dergelijke locatie. Dit was in 2022 nog 48 % en in 2023, 36 %.

¹ [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)

In 2024 gebeurden 17 dodelijke verkeersongevallen op een locatie met een snelheidsbeperking van 50 km/u (33 %). In 2023 kwam dit overeen met 28 % en in 2022 was dit goed voor 26 %. Procentueel stellen we dus een geleidelijke stijging vast.

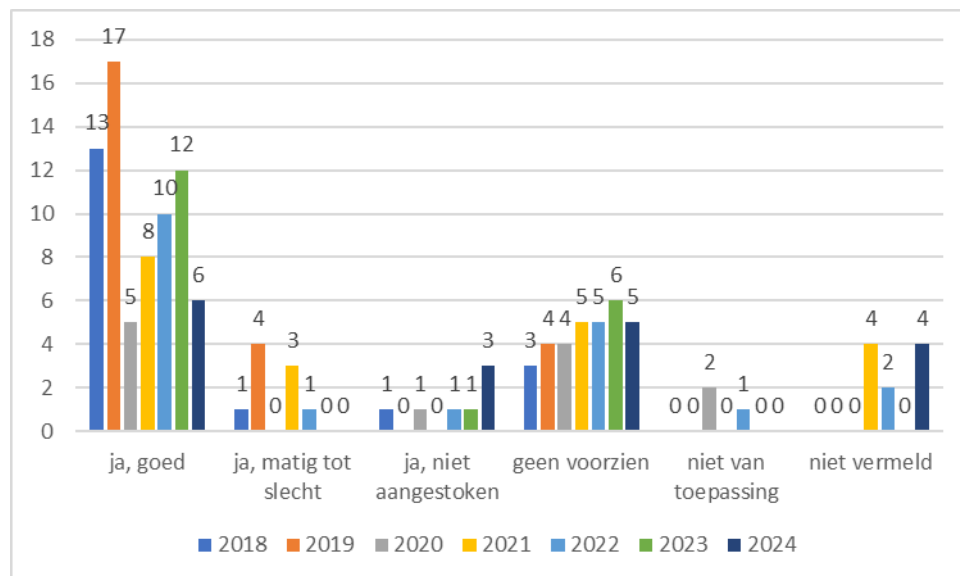
Er gebeurden in 2024, 5 dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen (10 %). 3 konden gelinkt worden aan overdreven en onaangepaste snelheid. In 2 dossiers betrof het een voetganger die werd aangereden: in panne en vermoedelijk transmigrant. In 2023 was dit nog 12 % met 7 dodelijke verkeersongevallen waren 2 dossiers gelinkt waren aan snelheid.

Opnieuw gebeurden in 2024, 3 dodelijke verkeersongevallen op een locatie waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u. Uit de analyse blijkt dat het tweemaal om een ziekte-toestand ging en éénmaal om een fietser die een dwarsbalk ter hoogte van een fietssluis raakte en viel.

4 dodelijk verkeersongevallen gebeurden in 2023 op een locatie waar de snelheid beperkt was tot 30 km/uur: 3 van de 4 hadden niets met snelheid te maken (natuurlijk overlijden, zichtbaarheid omgeving, achteruit rijden). In één dossier verloor de bestuurder de controle over het stuur door het raken van de boordsteen aan de linkerkant van de weg aan zeer hoge snelheid.

2.5. Werking openbare verlichting

Figuur 6 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, 2018 tot 2024, West-Vlaanderen



In 2024 gebeurde, net als de voorbije jaren, het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen overdag, namelijk in 32 dossiers (63 %). In 2023 was dit nog in 39 dossiers (67 %). Dit was in 2022 in 69 %. Ik verwijs hiervoor verder naar punt 3.3 “moment van de dag”.

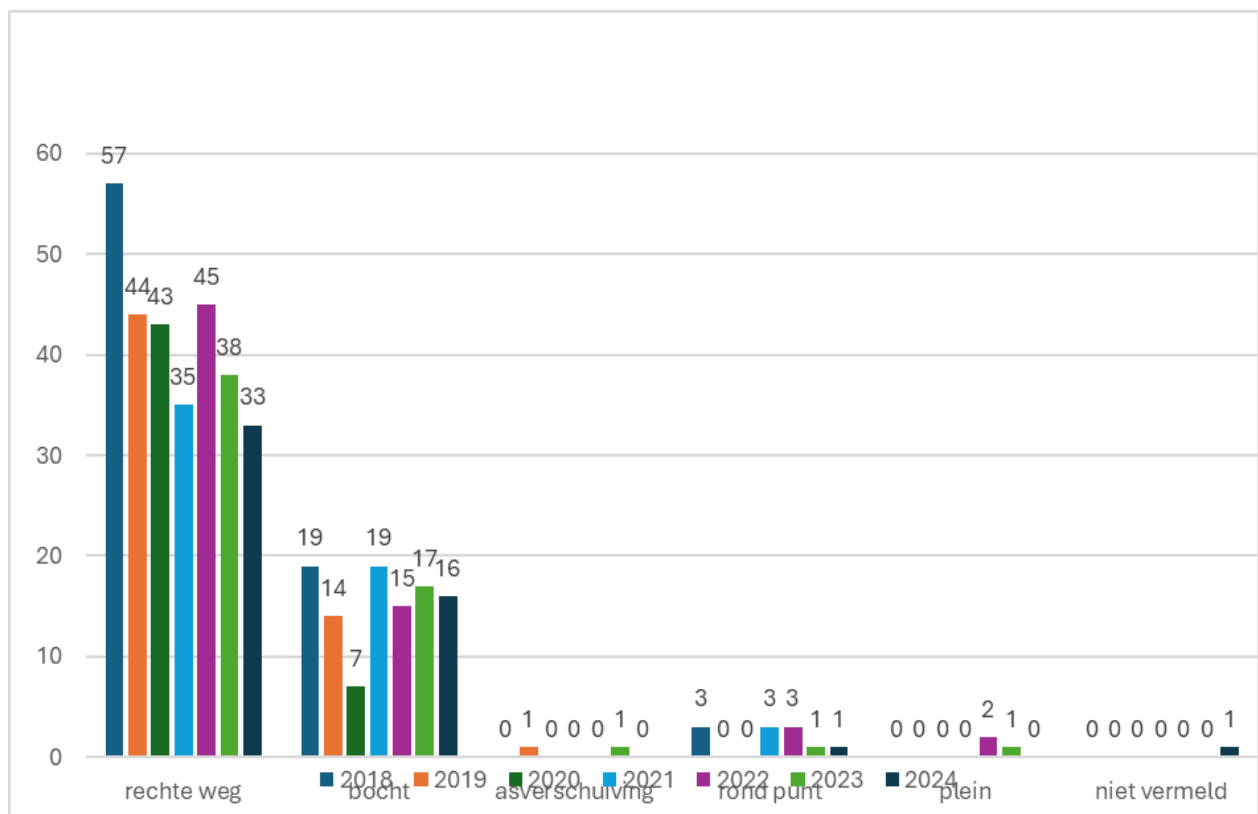
In 2024 gebeurden 17 dodelijke verkeersongevallen bij nacht en 1 bij avondschemer (35 %).

- In 6 gevallen gebeurde dit op een weg met een goed werkende openbare verlichting. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.
- In 5 gevallen was er geen openbare verlichting voorzien. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren.

- In 3 dossiers was er openbare verlichting voorzien maar niet aangestoken. Dit ligt iets hoger dan de voorbije jaren.
- In 4 dossiers was niets vermeld in het proces-verbaal.

2.6. Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 7– Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht of as verschuiving, West-Vlaanderen

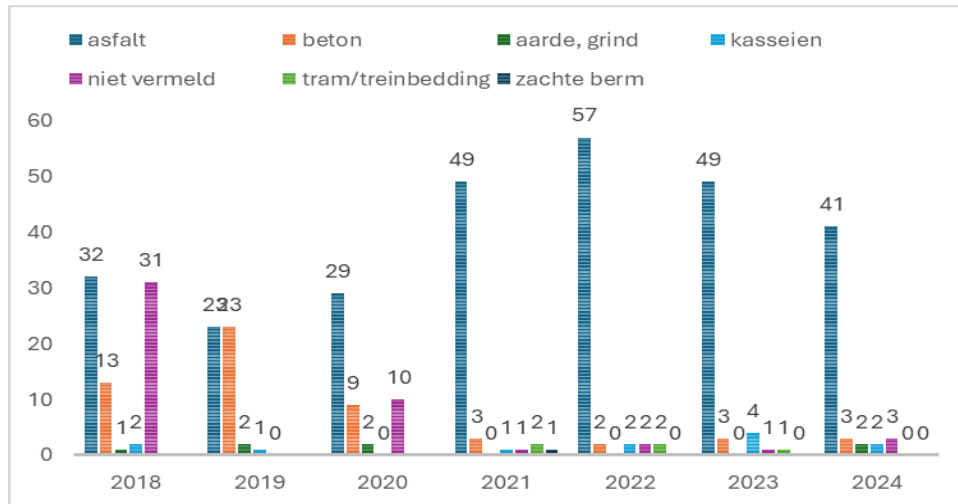


Het aantal dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg, blijft in de bestudeerde jaren het percentage het hoogst: 2023 (66), 2022 (45), 2021 (35), 2020 (43), 2019 (44), 2018 (57). Ook in 2024 gebeurde het meeste aantal dodelijke verkeersongevallen op een recht stuk weg: 33 (65 %). Dit ligt procentueel tussen de cijfers van de voorbije jaren.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in een bocht ligt in 2024 op 16 dossiers (31%), net als in 2023 (29 %), tussen de cijfers van de voorbije jaren, en is ongeveer goed voor 1/3 e van de dodelijke verkeersongevallen. 1 ongeval gebeurde op een rond punt (2 %) in 2024, en bij 1 dossier was dit niet duidelijk (2 %).

2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek

Figuur 8– Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens type wegbedekking, West-Vlaanderen

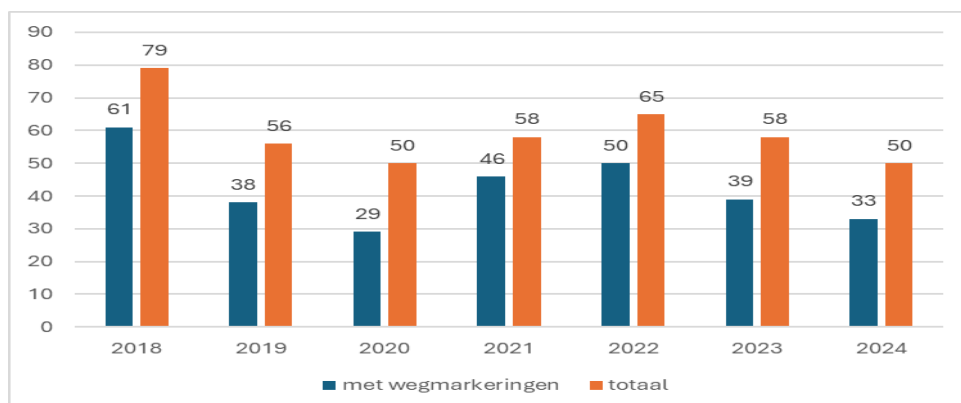


De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeurden in 2024, net als de voorbije jaren, op wegen bedekt met asfalt, namelijk in 41 dossiers (80 %).

Bij de 9 wegen met een andere soort wegbedekking, gaat het in 2024 om 3 in beton (6 %), 2 in aarde/grind (4 %), 2 in kasseien (4 %) en in 3 dossiers was dit niet specifiek vermeld (6 %). Dit aantal ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.

2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

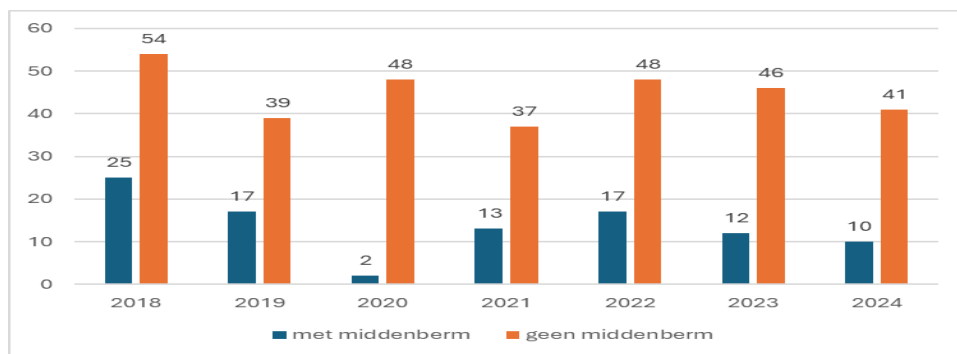
Figuur 9 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen op de rijbaan, West-Vlaanderen



In 2024 gebeurde in 33 dossiers (65 %) het dodelijk verkeersongeval op een locatie met wegmarkeringen. Dit ligt procentueel tussen de cijfers van de voorbije jaren: in 2023 was dit in 39 dossiers (67 %), in 2022 in 50 dossiers (77 %), in 2021 in 46 dossiers (79 %), in 2020 in 29 dossiers (58 %), in 2019 in 38 dossiers (68 %) en in 2018 in 61 dossiers (77 %).

Van de 17 locaties waar er geen wegmarkeringen waren aangebracht, bleek het om 6 gemeentewegen buiten de bebouwde kom te gaan (12 %), 4 gemeentewegen binnen de bebouwde kom (8 %), 2 jaagpaden (4 %), 1 gewestweg buiten bebouwde kom (2 %), een garagecomplex een privé weg (2 %), havengebied (2 %), wandel- en fietsroute (2 %).

Figuur 10 – Aandeel dodelijke verkeersongevallen, weg met of zonder middenberm tussen 2018 en 2024, West-Vlaanderen

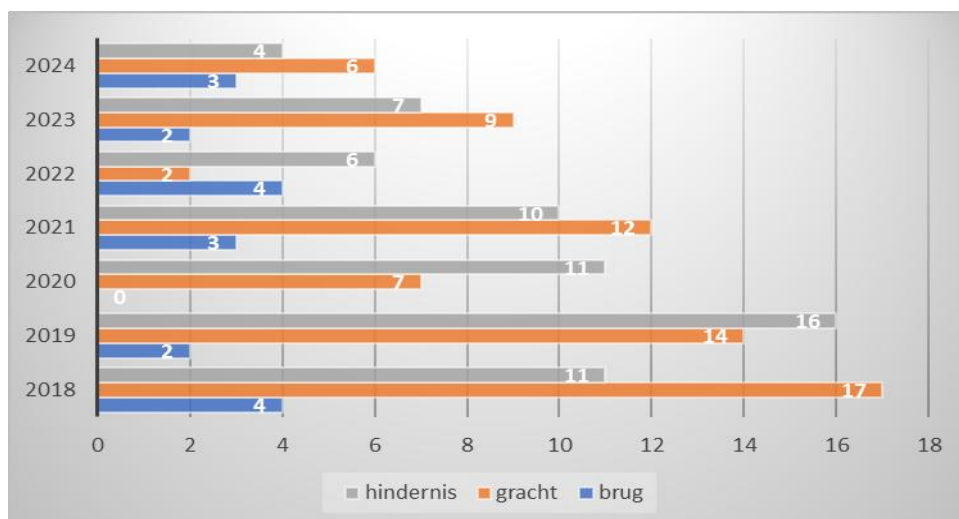


De meeste dodelijke verkeersongevallen hebben plaats waar geen middenberm is voorzien, zo ook in 2024 met 41 dossiers (80 %). Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren. Enkel 2020 springt er uit door slechts 2 dodelijke verkeersongevallen op een plaats met een middenberm. Het verbod en beperkingen op verplaatsingen als corona maatregelen, zijn hier niet vreemd aan.

In de 10 dodelijke verkeersongevallen in 2024 met middenberm (20 %) speelden in 3 dossiers (6 %) de middenberm mogelijk een rol: in een flauwe bocht, door de middenberm gaan – een trambedding tussen de twee rijrichtingen – aan het einde van de weg de bocht van 90 graden niet opgemerkt.

2.9. Brug, gracht en hindernis

Figuur 11 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



In 2024 bleek er in 6 dossiers een link met een gracht (12 %). Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren. De ongevallen zijn vaak een combinatie en opeenstapeling van omstandigheden waarbij het voertuig en/of de persoon eindigt in de gracht. Ijzervorming, scherpe bocht, uitwijken, raken van een hindernis, val, bewust inrijden op een boom, waren de start in 2024. Door de betrokkenheid van een gracht, vergroot vaak de ernst en de gevolgen van het ongeval, zeker wanneer het voertuig of persoon overkop gaat.

In 2024 gebeurden 4 dodelijke verkeersongevallen met een link naar een hindernis (8%) namelijk een boom, paal, put in het wegdek. Dit ligt in absolute cijfers tussen de cijfers van de voorbije jaren. In 2023 gebeurden nog 7 dodelijke verkeersongevallen met een link naar een hindernis (12 %). Dit ging om onder andere om een boom, verlichtingspaal, wegsignalisatie en een verhoogd plateau.

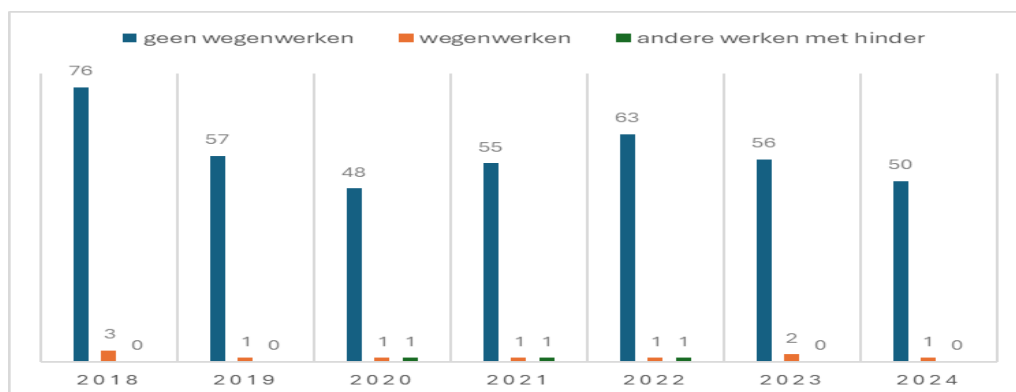
Het vademecum “vergevingsgezinde wegen” van MOW Vlaanderen is een nuttig werkinstrument voor mobiliteitsdiensten bij de aanleg van nieuwe wegen of het verkeersveiliger maken van bestaande wegen, waar mogelijk natuurlijk.

Ook de link met een **brug in 3 dossiers (6 %)**, ligt in 2024 in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

2.10. Wegenwerken

Wegenwerken worden reeds ver vooruit gesignaleerd met verschillende middelen zoals snelheidsdaling, verkeersremmers, botsabsorbeerders, meldingen boven de baan, enz. Toch blijken sommige weggebruikers nog steeds verrast door de plots ontstane file. Afleiding speelt hier vermoedelijk een belangrijke rol.

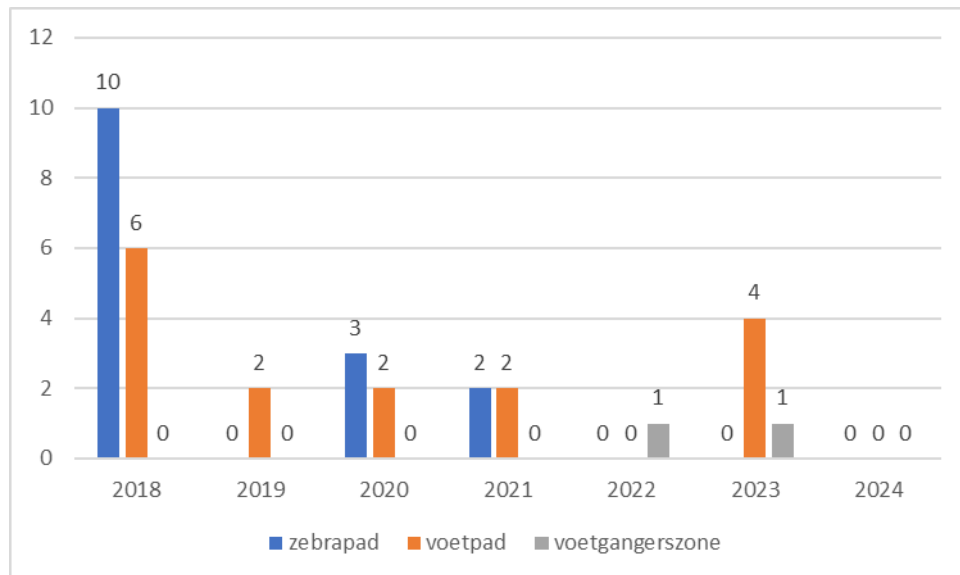
Figuur 12 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen



Uit de analyse blijkt dat 2024 in de lijn ligt van de voorbije jaren met 1 dossier (2 %). Dit dodelijke verkeersongeval had plaats ter hoogte van wegenwerken aan de rechterrijstrook op een gewestweg waarbij de veroorzaker inreed op de ontstane file. Hij pleegde vluchtmisdrijf en bleek onder invloed van alcohol. Alleen 2018 scoorde hoger met 3 dossiers.

2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad

Figuur 13 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van de dodelijke verkeersongevallen met voetgangers ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers, een voetpad of in een voetgangerszone, West-Vlaanderen



In 2024 waren 7 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval (14 %). Hiervan staken 3 de rijbaan over op een plaats waar geen oversteekplaats voor voetgangers was (6 %), 2 voetgangers bevonden zich op een autosnelweg bij de aanrijding (4 %) en 2 voetgangers stonden stil toen ze werden aangereden respectievelijk door een achteruitrijdende personenauto en een vrachtauto (4 %). Er gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen met voetgangers in 2024 op een zebrapad, voetpad of in een voetgangerszone.

In 2023 waren dit er 9 (16 %). Het betrof het weghalen van wegsignalisatie na het uitvoeren van wegenwerken, 4 maal bij het oversteken van de baan, stilstaan met een rollator op een fietspad, een botsing met een e-quad op een plein/voetgangerszone, het wachten aan een bushalte en wachten op vervoer op een parking.

Samengevat:

De trend van de voorbije jaren wordt bevestigd in 2024. De kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen is het grootst

- in de parketafdeling Brugge
- op een gewestweg
- buiten de bebouwde kom
- op een locatie met een snelheidsregime 70 km/u
- buiten een kruispunt
- op een recht stuk weg
- met wegmarkeringen

Pz Arro leper staat net als vorig jaar op nummer 1.

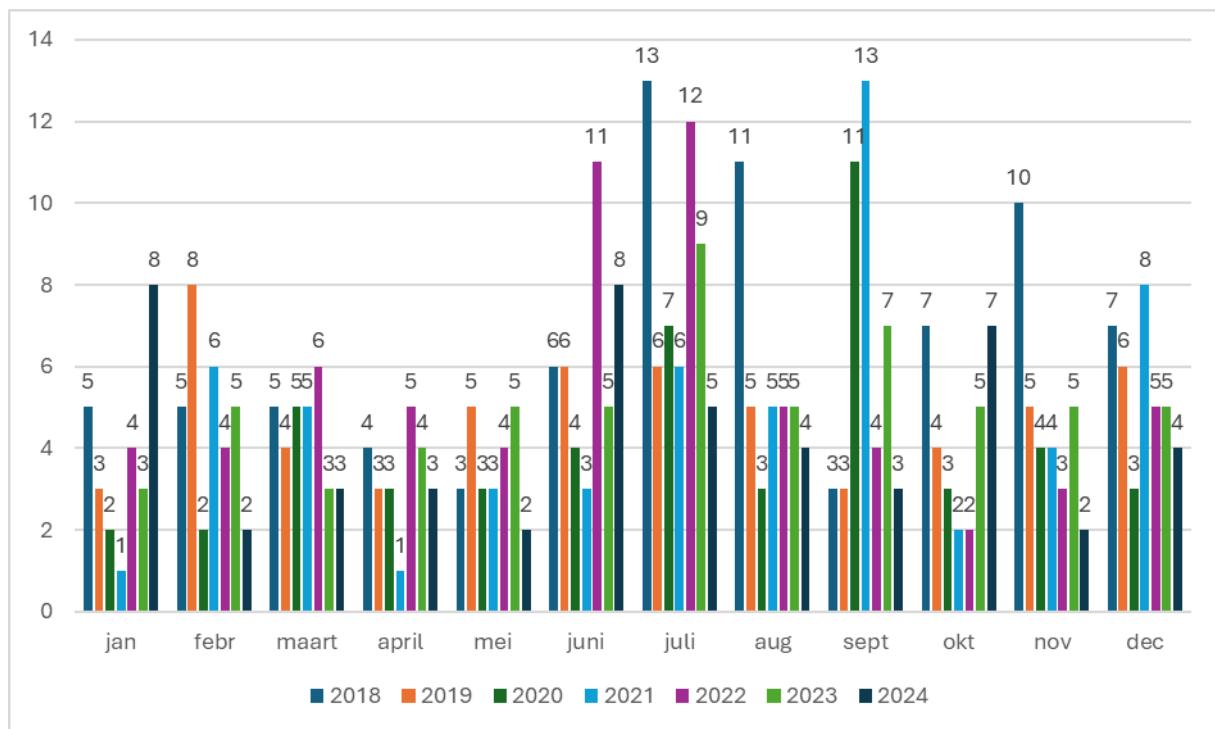
Opvallend

- Meer dan halvering vastgesteld van de dodelijke verkeersongevallen door de federale wegpolitie;
- *De vaststellingen op de autosnelwegen (5) lagen veel lager dan de voorbije jaren. Dit kan een eerste reden zijn voor de daling van de cijfers in 2024;*
- Stilaan naderen de gemeentewegen in absolute cijfers de gewestwegen. Onderzoek naar de infrastructurele inspanningen van de steden/gemeenten zou nuttig zijn om te vergelijken met bijvoorbeeld AWW;
- In 2024 stellen we een opvallende stijging vast van dodelijke verkeersongevallen op een voorrangsweg met 7 dossiers (14 %).

3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

3.1. Maand

Figuur 14– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



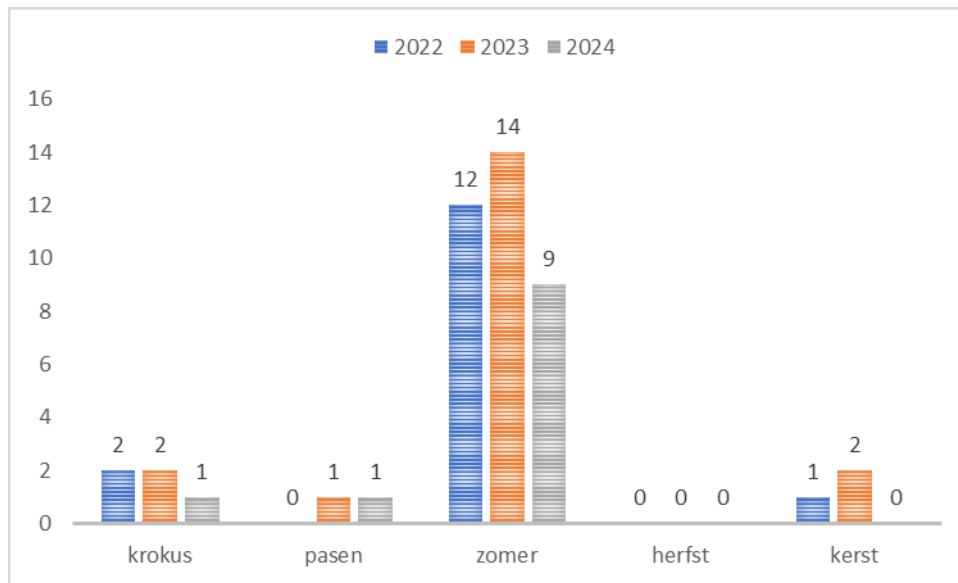
Het gemiddelde van alle dodelijke verkeersongevallen over de jaren van de analyse ligt op 5 dodelijke verkeersongevallen per maand. De voorbije jaren stond juli op nummer 1 (58) als je de totaal aantal dodelijke ongevallen samen telt, gevolgd door september op nummer 2 (44) en juni om nummer 3 (43).

In 2024 scoorden opvallend januari, juni en oktober hoger dan het gemiddelde met respectievelijk 8 (16 %), 8 (16 %) en 7 (14 %) dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit is samen goed voor 46 %.

In 2023 scoorden juli en september hoger dan het gemiddelde met respectievelijk 9 en 8 dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit was samen goed voor 29 %. In 2018 scoorden juli en augustus zeer hoog. Terwijl in 2020 en 2021 september piekte.

Eerder dan de drukte op de weg bijvoorbeeld in vakantieperiodes, zou voorzichtig kunnen gesuggereerd worden dat mooi en droog weer een grotere rol spelen in dodelijke verkeersongevallen. We gaan daarom ook dit jaar na hoeveel toeristen in 2024 betrokken raken bij de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. We leggen de link naar de vakantieperiodes. Het aandeel toeristen in 2024 daalt in vergelijking met 2023 en 2022. **In 2024 weten we met zekerheid dat er 1 (2 %) toerist uit Argentinië betrokken raakte bij een dodelijk verkeersongeval.** In 2023 waren dit er nog 3 (5 %). In 2022 waren dit er 5 (8 %).

Figuur 15– Evolutie tussen 2022 en 2024 van de vakantieperiodes met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

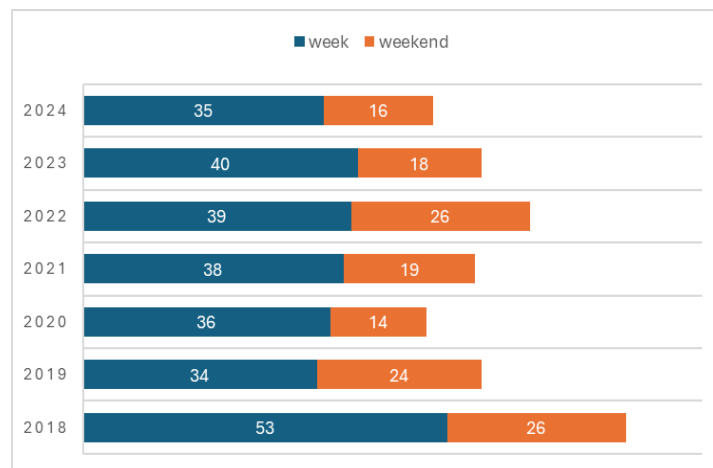


Sinds 2022 leggen we een link met de vakantieperiodes. **Vooral de grote vakantie scoort in absolute cijfers hoog met 9 in 2024**, 14 in 2023 en 14 in 2022. Het gaat dan ook logischerwijze om 8 weken.

Als de dit vergelijken met de duur van de vakantie, staat de zomervakantie op de eerste plaats in 2024. In 2024 staat de krusvakantie op nummer 2 gevolgd door de paasvakantie. In de herfst- en kerstvakantie gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen. In 2023 en 2022 stond de krusvakantie op nummer 1. Uit de analyse blijkt niet dat dit om dodelijke ongevallen gaat die duidelijk aan een wegverplaatsing binnen de vakantie te maken heeft. Ook bij de link naar drukte op de weg, vinden we in 2024 geen enkel dossier in de vakantieperiodes waar er duidelijk sprake is van druk wegverkeer of filevorming.

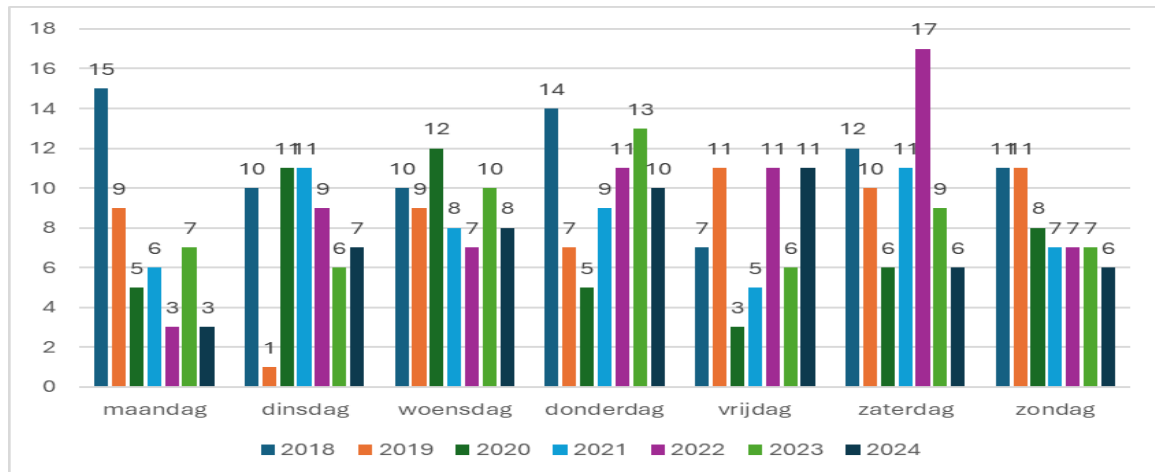
3.2. Dag van de week

Figuur 16 – Evolutie tussen 2018 en 2024 aandeel dodelijke weekendongevallen, weekend versus week, West-Vlaanderen



In 35 dossier (69 %) van de dodelijke verkeersongevallen in 2024 gebeurde dit tijdens de week. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren. Dit was in 2023, 69 %, in 2022 was dit 60 %, in 2021- 67 %, in 2020 - 72 %, in 2019 - 59 % en in 2018 67 % . In 2024 gebeurden er 16 dodelijke verkeersongevallen (31 %) in het weekend. Als je het aantal dossiers deelt door het aantal dagen kom je in 2024 voor de week aan gemiddeld 7 per dag terwijl dit in het weekend op 8 per dag komt.

Figuur 17 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Als we alle ongevallen over de jaren van de analyse samen tellen dan staat zaterdag op nummer 1, donderdag op nummer 2 en woensdag op nummer 3.

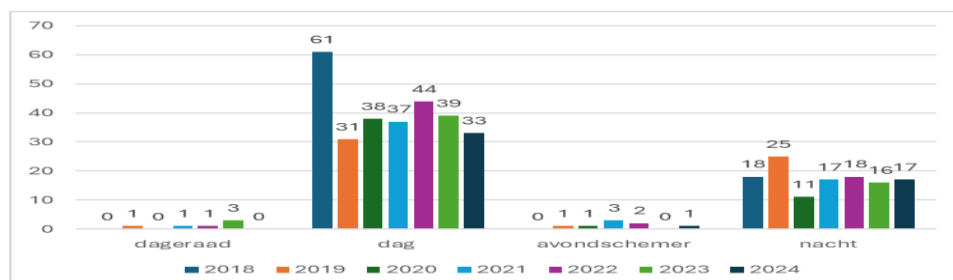
In 2024 staat opvallend vrijdag op nummer 1 met 11 dossiers (22 %), en niet verwonderlijk, donderdag op nummer 2 met 10 dossiers (20 %) en woensdag op nummer 3 met 8 dossiers (16 %).

In 2023 staat de donderdag op nummer 1 met 13 ongevallen (22 %). Op nummer 2 staat de woensdag met 10 ongevallen (17 %), gevolgd door de zaterdag met 9 ongevallen (16 %).

In 2022 viel de zaterdag duidelijk op met een piek van 17 dodelijke verkeersongevallen (26 %). Dit wordt gevolgd door de vrijdag met 11 dossiers (17 %) en de donderdag met 10 dossiers (15 %).

3.3. Moment van de dag

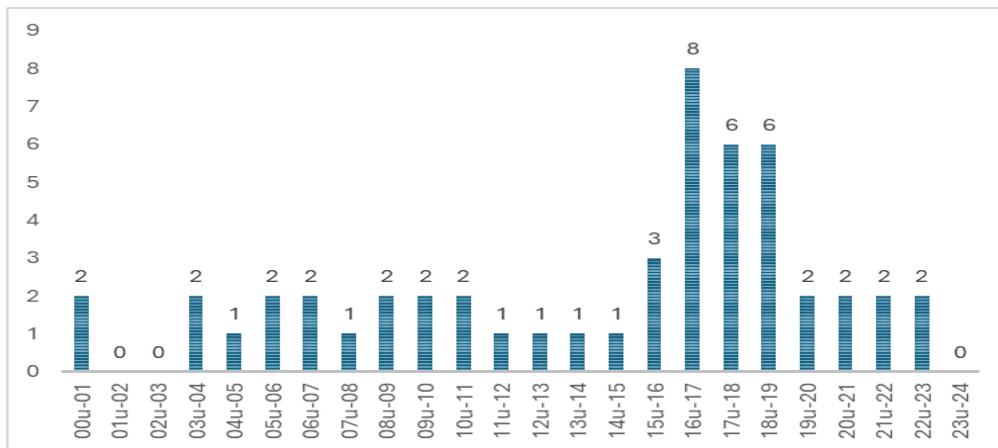
Figuur 18 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 gebeurde, net als de voorbije jaren, het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen overdag namelijk in 32 dossiers (63 %). In 2023 waren dit nog 39 dossiers (67 %). Dit was in 2022, 69 %.

In 2024 gebeurden 17 dodelijke verkeersongevallen bij nacht (33 %) en 1 bij avondschemer (2 %). Er gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen bij dageraad. In 2023 gebeurden er 3 bij dageraad (5 %). Er gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen in 2023 bij avondschemer.

Figuur 19 – tijdstip van dodelijke verkeersongevallen 2024, West-Vlaanderen



De kans op een dodelijk verkeersongeval was in 2024 althans, het grootst tussen 16 en 19 uur. Tussen 16 en 17 u staat op nummer 1 met 8 dossiers (16 %), gevolgd door 17 tot 18 u en 18 tot 19 u telkens met 6 dossiers (12 %). Dit is niet onlogisch gezien er tijdens de avondspits meer verkeer is en dus meer kans op conflicten. Opvallend is wel dat de ochtendspits er niet echt uitspringt.

Samengevat:

De kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen in het grootst

- overdag, tussen 16 en 19 u
- tijdens de week
- in principe met een piek op zaterdag, gevolgd door donderdag en woensdag
- in principe in juli, juni en september
- in principe in de krokusvakantie, 2 % is met zekerheid toerist

Opvallend:

- de ochtendspits springt er niet uit, wat wel zo is voor de avondspits
- atypisch - staat op nummer 1 in 2024: vrijdag; januari en zomervakantie.

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 in principe de weggebruiker die het ongeval kon vermijden en hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval. Het slachtoffer is in principe 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 een eigen interpretatie. We willen afdalen hoe beide profielen zich tot elkaar verhouden.

Tabel 4– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

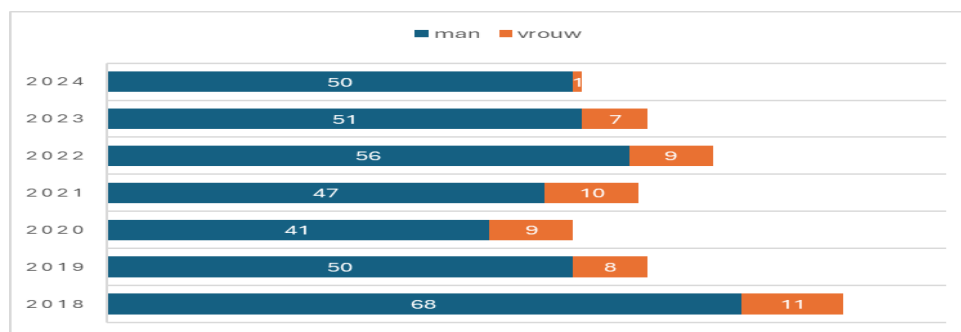
verantwoordelijk ongeval veroorzaker	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
volledig verantwoordelijk	77	48	45	54	60	52	43
deels verantwoordelijk	2	10	5	3	5	6	8

In 2024 bleek in 43 dossiers (84 %) een duidelijk vermoeden dat de veroorzaker hoofdelijk verantwoordelijk was voor het dodelijke verkeersongeval. In 2023 bleek dit in 52 dossiers (90 %). In 2022 was dit 94 %, in 2021 95 %, in 2020 was dit 90 %, in 2019 was dit 82 % en in 2018 bleek dit 97 %. Deze cijfers liggen tussen deze van de voorbije jaren en bevestigen de trend dat bij dodelijke verkeersongevallen meestal één partij heel duidelijk in de fout ging.

In 8 dossiers (16 %) is er in 2024 een mogelijk gedeelde verantwoordelijkheid van de veroorzaker en het slachtoffer. In 6 dossiers (10 %) in 2023 is er mogelijk een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de vermoedelijke veroorzaker en het vermoedelijke slachtoffer.

4.2. Man/vrouw

Figuur 20 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens geslacht veroorzaker, West-Vlaanderen

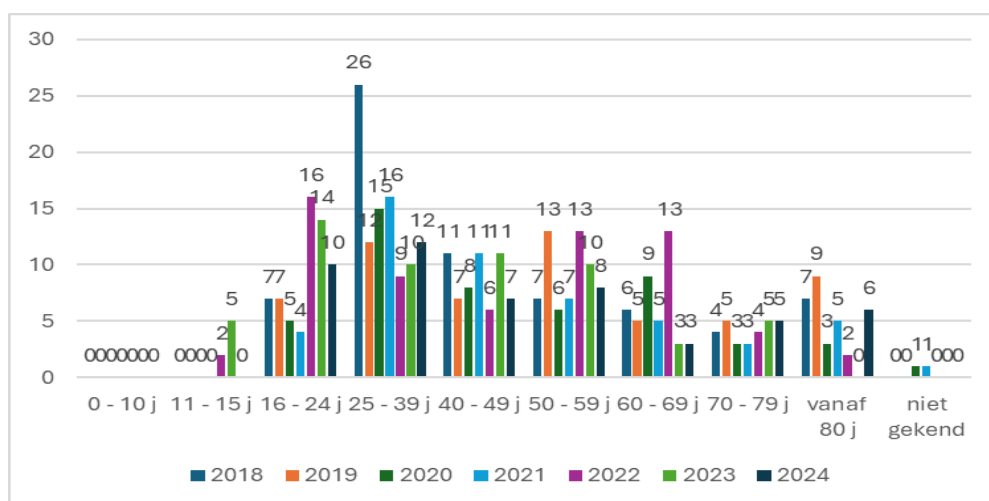


Mannen zijn vaker veroorzaker bij dodelijke verkeersongevallen dan vrouwen. Dit is in 2024 opvallend hoog met 50 dossier (98 %) in vergelijking met de voorbije jaren. Zo bleek in 2023, 88 % mannen. Het absolute cijfer van aantal vrouwelijke veroorzakers 1 (2 %) is het laagste sinds de analyse. Het argument dat mannen vermoedelijk meer kilometers rijden en daarom een groter risico vormen en dus vaker in de statistieken verkeersongevallen voorkomen is onvoldoende wetenschappelijk onderzocht. Of is er iets meer aan de hand? Sensibilisering werkt wanneer dit doelgericht is. Daarom zou dergelijke studie interessant zijn.

4.3. Leeftijd

De leeftijds piramide van België toont aan dat de grootste leeftijdsgroep, **bij mannen en vrouwen tussen de 30 en 59 jaar is**. Het is dan ook logisch, dat deze leeftijdscategorie van de actieve bevolking het meest vertegenwoordigd is in de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen.²

Figuur 21– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 zijn ofwel de absolute cijfers gelijk aan of zitten tussen de laagste en hoogste cijfers.

Op nummer 1 staat in 2024 de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar met 12 veroorzakers (24 %). Dit komt overeen met 2018, 2020 en 2021.

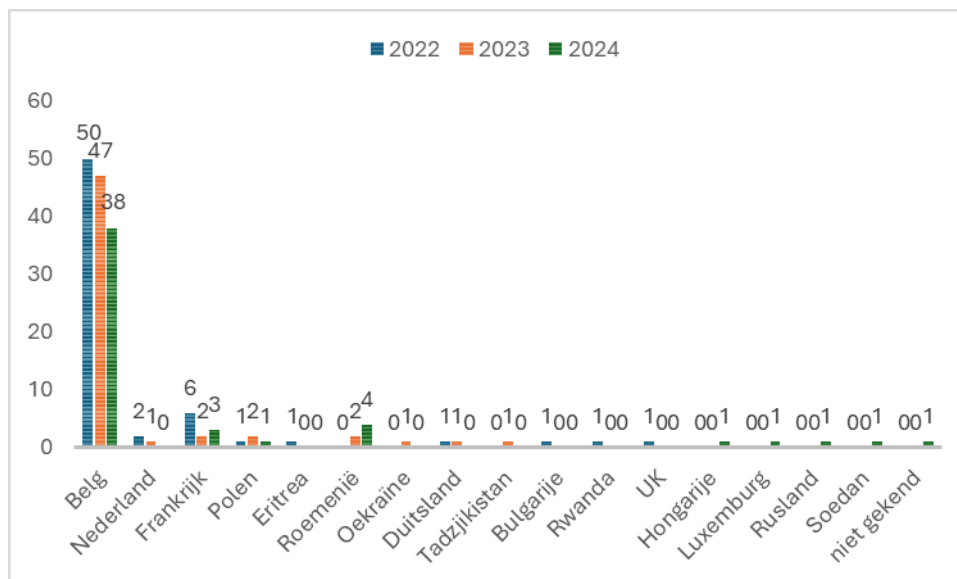
In 2024 staat opvallend de leeftijdscategorie 16 tot 24 jaar op nummer 2 met 10 dossiers (20 %). Deze laatste leeftijdscategorie is sinds 2022 sterker vertegenwoordigd. Zo bleek deze in 2022 en 2023 op nummer 1 te staan.

In 2024 staat de categorie 50 tot 59 jaar op nummer 3 met 8 dossiers (16%). In 2019 stond deze op nummer 1.

² <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking#panel-12>

4.4. Nationaliteit

Figuur 22– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de nationaliteit veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt duidelijk dat de Belgen in 2024 in 38 dossiers (74 %) het vaakst voorkomen. In 2023 was dit nog in 47 dossiers (81 %). Opvallend zijn de 4 Roemenen in 2024 (8 %). Deze kwamen in het verleden niet in de cijfers voor. De andere nationaliteiten komen maximum 2 maal voor, met uitzondering van de Fransen, niet onlogisch als buurland van West-Vlaanderen. Deze zijn sterker vertegenwoordigd dan de Nederlanders.

4.5. 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 2024 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als bewoner of bezoeker, West-Vlaanderen

bewoner/bezoeker veroorzaker	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
bewoner	49	28	19	28	17	22	21
bezoeker	30	30	31	27	48	36	29
waarvan toerist					4	2	0
onbekend	0	0	0	1	0	0	1

In 2024 blijkt dat meer dan de helft, in 29 dossiers (57 %) van de veroorzakers bezoekers zijn. Dit ligt iets lager dan vorig jaar. In 2023 blijkt 62 % 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 2024 bleek in 21 dossiers (41 %) van de veroorzakers bewoner en dus woonachtig in de plaats waar het dodelijk verkeersongeval gebeurde. Net als in 2020 bleek in 2023 in 38 % de veroorzaker bewoner. Dit ligt tussen de cijfers van 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.

In 2024 bleek in geen enkel dossier bij de veroorzakers duidelijk weergegeven als toerist. Dit was in 2023 nog in 2 en in 2022 in 4 dossiers duidelijk het geval.

4.6. Vertrouwd met de weg/omgeving

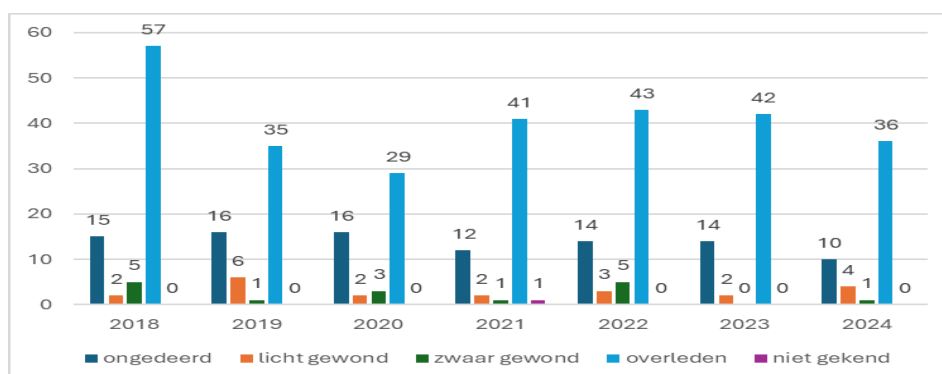
Tabel 6- Evolutie tussen 2018 en 2024 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen vertrouwdheid met de weg , West-Vlaanderen

kent de veroorzaker de weg?	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
vertrouwd met omgeving	54	52	27	45	44	43	37
niet vertrouwd met omgeving	11	2	7	3	2	2	0
niet gekend	0	4	16	6	7	13	14

In 2024 blijkt de veroorzaker in 37 dossiers (72 %) de weg te kennen. In 2023 was dit 74 %. In 2021 was dit 80 %. Dit ligt dus in de lijn. In 14 dossiers (28 %) was dit in 2024 niet uit het proces-verbaal te halen. In 2024 bleek er in geen enkel dossier een heel duidelijke link naar het niet kennen van de weg. In 2023 weten we dat 3 % en in 2021, 5 %, niet vertrouwd was met de weg/omgeving. Dit is net hetzelfde percentage als in 2022.

4.7. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 23– Evolutie tussen 2018 en 2024 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 lieten 36 de vermoedelijke veroorzakers het leven (71 %). In 2023 was dit 72 % en in 2022 68 %. In 10 gevallen (20 %) bleef de vermoedelijke veroorzaker in 2024 ongedeerd. In 2023 was dit 24 % en in 2022 20 %.

In 2024 was in 4 dossiers (8 %) de vermoedelijke veroorzaker, licht gewond. In 2023 was dit 3 % en in 2022 4,6 %.

Samengevat:

Het profiel van de vermoedelijke veroorzaker bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen is:

- hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval (84 %)
- man (98 %)
- op de eerste plaats: leeftijdscategorie tussen de 25 en 39 jaar
- Belg (84 %)
- bezoeker (58 %)
- kent de weg (72 %)
- overlijdt zelf (70 %)

Opvallend:

- dossiers met gedeelde verantwoordelijk stijgen in 2024 (16 %)
- vertegenwoordiging man: 98 % - stijging 2024 met 10 % tov 2023
- op de tweede plaats in 2024, 16 tot 24 jaar; in 10 dossiers
- nieuwkomers: 4 Roemenen in de categorie van nationaliteiten.

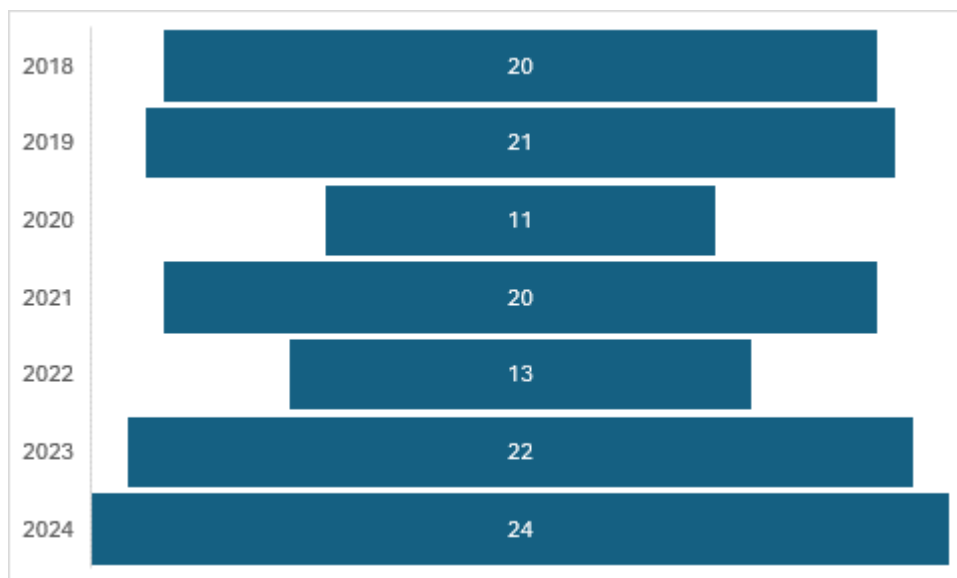
5. Profiel slachtoffer

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. We willen het profiel van het slachtoffer aftoetsen aan dit van de vermoedelijke veroorzaker.

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van de dodelijke verkeersongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken zijn, West-Vlaanderen



Eenzijdige verkeersongevallen, zonder een andere actieve weggebruiker, kennen alleen een “slachtoffer”, zoals in deze studie wordt gedefinieerd, als passagier.

In 2024 betroffen dit in bijna de helft van alle dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen, namelijk in 24 dossiers (47 %), het hoogste sinds de analyse. In 2023 betrof dit in 22 dossiers (38 %). In 2022 betrof dit in 13 dossiers (20 %). 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 %).

NOOT: De volgende gegevens worden dus berekend op 27 dossiers en 33 personen in plaats van 51 dossiers en 56 personen, net door de afwezigheid van een effectieve, actieve weggebruiker in 24 dossiers.

5.1. Man/vrouw

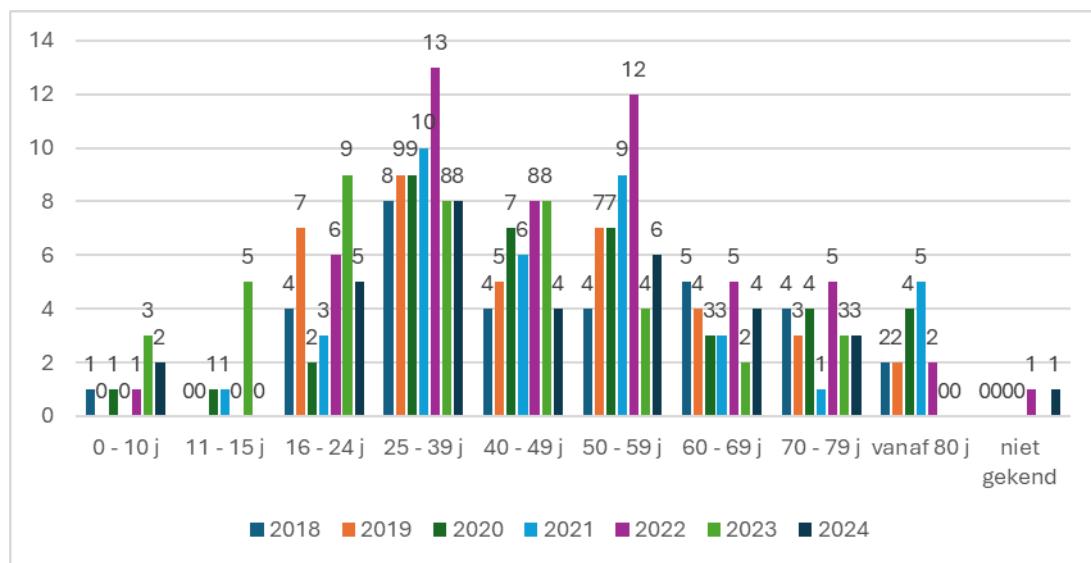
Tabel 7 - Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen geslacht slachtoffer, West-Vlaanderen

slachtoffer	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
man	54	22	30	27	35	33	26
vrouw	8	15	9	9	17	9	7

Mannen vormen, net als bij de vermoedelijke veroorzakers, de afgelopen jaren het merendeel van de vermoedelijke slachtoffers. Dit is niet anders in 2024 met 26 mannen (79 %) en 7 vrouwen (21 %). In 2023 met 79 % mannen (42 dossiers), in 2022 met 67 % (52 dossiers) - 2020 met 77 % (39 dossiers) - 2021 met 75 % (27 dossiers) - 2019 met 59 % (37 dossiers) - 2018 met 92 % (59 dossiers). Hier is dus geen groot verschil te merken in het profiel vermoedelijke veroorzaker, slachtoffer.

5.2. Leeftijd

Figuur 25 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



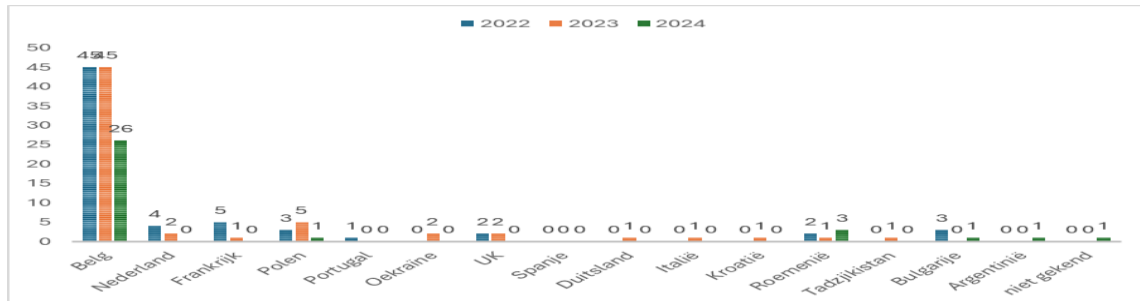
Als je alle jaren samen telt staat op nummer 1 de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar, gevolgd door 50 tot 59 jaar op nummer 2 en 40 tot 49 jaar op nummer 3.

Net als de voorbije jaren ligt de leeftijd van het slachtoffer het hoogst in 2024 bij de actieve bevolking met een piek voor de leeftijdscategorie 25 – 39 jaar met 8 personen (25 %). In 2023 waren dit 9 personen (21 %), gevolgd door 40 tot 49 jarigen en 50 tot 59 jarigen op de tweede plaats telkens met 8 dossiers, goed voor 19 %.

Opvallend: in 2024 zijn er 2 dossiers met een slachtoffer tussen de 0 en 10 jaar (een meisje van 8 jaar overleed in een auto-ongeval en een jongen van 7 jaar overleed bij een fiets-ongeval) en 5 slachtoffers tussen de 16-24 jaar. Net als bij de vermoedelijke veroorzakers staat deze leeftijdscategorie in de top 3.

5.3. Nationaliteit

Figuur 26– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de nationaliteit slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

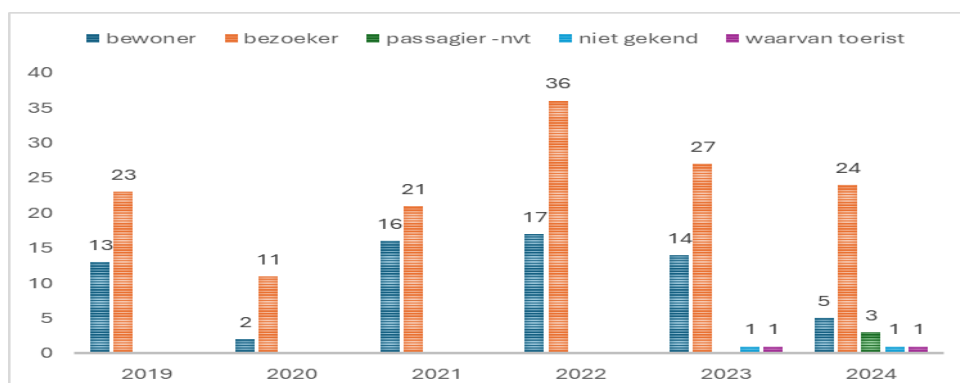


Hieruit blijkt duidelijk dat de Belgen het vaakst voorkomen in de statistieken bij de vermoedelijke slachtoffers. Ook dit komt overeen met het profiel van de vermoedelijke veroorzaker. In 2024 vormden Belgen met 26 personen (79 %) van de nationaliteit van de vermoedelijke slachtoffers. Waar in 2023 Polen op de tweede plaats stonden, gevolgd door Nederland en Oekraïne, zien we op de tweede plaats in 2024; 3 Roemenen staan (9 %) gevolgd door 1 Pool, 1 Bulgaar, 1 Argentijn, 1 onbekende. Ook in 2022 bleken Belgen het vaakst voor te komen. Op de tweede plaats stonden toen de Fransen, gevolgd door Nederland en Bulgarije.

5.4. 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 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 27 – Evolutie tussen 2018 en 2024, bewoner/ bezoeker van de slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024, net als de voorbije jaren, zijn de slachtoffers vaker bezoeker dan bewoner. 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 2024 bleken 24 slachtoffers (73 %) bezoeker. Dit ligt hoger dan het profiel van de veroorzaker in 2023 met 64 % in. Van die bezoekers in 2024 bleek er 1 duidelijke toerist,

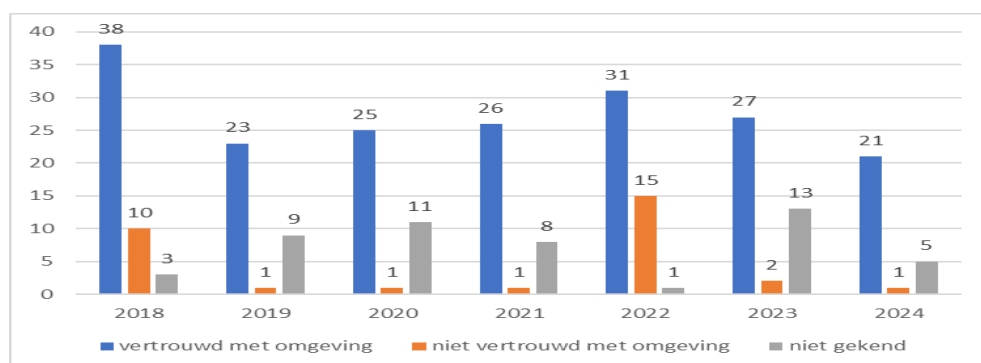
een Argentijnse dame die een fietsritje maakte. Ook in 2023 kwam een toerist, Belg, om bij een fietsritje.

In 2024 bleken 5 slachtoffers (15 %) bewoner, in vergelijking met 33 % bewoner in 2023. Dit is een opvallende daling. In 3 dossiers (9 %) bleek in 2024 het slachtoffer een passagier van een voertuig.

In 1 dossier in 2024 was dit niet te achterhalen uit het proces-verbaal.

5.5. Vertrouwd met de weg

Figuur 28 – Evolutie tussen 2018 en 2024, het slachtoffer is al dan niet vertrouwd me de weg, bij de dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



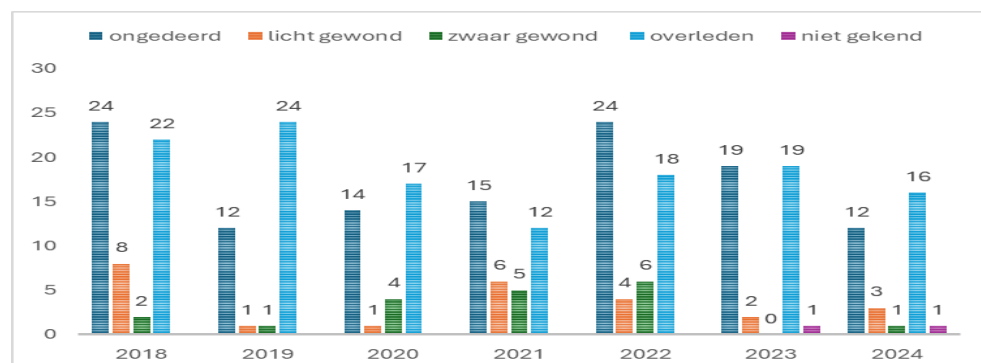
In 2024 bleken 21 bestuurders (66 %) van de vermoedelijke slachtoffers vertrouwd met de weg/omgeving. Dit ligt in de lijn van het profiel van de veroorzakers. In 2023 was dit 64 %.

Slechts in 1 dossier (4 %) bleek het overduidelijk dat de bestuurder niet vertrouwd was met de weg.

In 2023 was dit in 2 dossiers (5 %). In 2022 bleek 48 % van de slachtoffers vertrouwd met de omgeving/weg. Dit is procentueel evenveel als in 2018. In 2019 was dit 39 %, in 2020 om 50 % en in 2021 om 46 %. Ook dit ligt in de lijn van het profiel van de vermoedelijke veroorzakers.

5.6. Medische toestand

Figuur 29 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 bleken 16 (48 %) van de vermoedelijke slachtoffers overleden. In 2023 was dit 45 %. In 2022 was dit 32 %. Opvallend: **Dit zit dus procentueel in stijgende lijn.** In 2019 overleden opvallend veel slachtoffers.

In 2024 bleken 12 (36 %) ongedeerd. In 2023 was dit 45 %. In 2022 was dit 48 %.

In 2024 werden 3 personen (9 %) licht gewond . In 2023 was dit 5 %.

In 2024 bleek de toestand van het slachtoffer, in 1 dossier niet gekend en was het slachtoffer in 1 dossier zwaar gewond.

Samengevat:

Het profiel van het vermoedelijke slachtoffer, bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen lijkt sterk op die van het profiel van de vermoedelijke veroorzakers:

- man (79 %)
- tussen de 25 en 39 jaar (25 %), met net als bij veroorzakers een stijging van de leeftijdscategorie 0 en 10 jaar en 16 tot 24 jarigen
- Belg (79 %)
- bezoeker (73 %)
- kent de weg (66 %)
- overlijdt niet (52 %)

Opvallend:

- In 24 dossiers (47 %) van de dodelijke verkeersongevallen betreft het een eenzijdige ongeval, zonder tegenpartij. Dit is het hoogste sinds de analyse
- Het aantal slachtoffers die komt te overlijden (48 %) stijgt procentueel; het aantal slachtoffers die ongedeerd blijven (36 %) daalt procentueel
- In 2024 zijn er 2 dossiers met een slachtoffer tussen de 0 en 10 jaar (een meisje van 8 jaar overleed in een auto-ongeval en een jongen van 7 jaar overleed bij een fiets-ongeval) en 5 slachtoffers tussen de 16-24 jaar. Net als bij de vermoedelijke veroorzakers staat deze leeftijdscategorie in de top 3.

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

In 2024 kwamen 55 mensen om het leven in West-Vlaanderen bij 51 dodelijk verkeersongevallen. Tussen 2018 en 2024 waren in totaal 811 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In zeven jaar tijd overleden 439 personen of 54 % op onze West-Vlaamse wegen. Deze hallucinante cijfers bewijzen dat Zero Vision nog ver van gerealiseerd is en we allemaal een tandje moeten bijsteken niet alleen om de cijfers naar beneden te krijgen maar ook inzichten verwerven en hierop verder werken met alle bevoegde instanties en op alle vlakken, ref. 5^E-beleid.

We overlopen de verschillende type weggebruikers gekoppeld aan hun leeftijd.

6.2. Zwakke weggebruikers

6.2.1. Voetgangers

Tabel 8 – Link tussen leeftijdsgroep en voetgangers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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
2023	1	3	2	1	1	1	2	2
2024	0	2	0	0	2	0	1	2

In 2024 waren 7 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. 2024 ligt exact op het gemiddelde als je de voorbije jaren samentelt en deelt door het aantal jaren. In 2023 waren dit er 11 en in 2018, nog 12; de hoogste cijfers sinds de analyse.

Op nummer 1 in 2024 staat de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen, samen met 50 – 59 jaar en de plus 80 jaar, gevolgd door de 70 tot 79 jarigen op nummer 3. We merken geen opvallende vaststellingen in 2024 bij deze categorie weggebruiker.

6.2.2. Fietzers

Tabel 9 – Link tussen leeftijdsgroep en fietsers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

LEEFTIJDSCATEGORIE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
00 - 15	0	0	2	1	2	2	1
16 - 24	0	1	0	0	2	1	3
25 - 39	3	1	3	3	0	2	1
40 - 49	0	1	1	0	2	4	4
50 - 59	2	2	3	2	3	1	1
60 - 69	3	2	4	2	7	6	1
70 - 79	5	2	6	1	4	4	3
> 80	7	2	4	3	1	3	1

In 2024 waren 15 fietsers betrokken bij een dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen: 14 bestuurders en 1 passagier. Dit is in absolute cijfers lager dan in 2023. Toen waren 23 fietsers betrokken. 2024 ligt lager dan het gemiddelde van 18 fietsers per jaar betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Alleen 2021 lag nog lager met 12. Het langdurige slechte en natte weer speelde ongetwijfeld een rol voor weggebruikers om niet voor de fiets te kiezen of minder recreatieve en sportieve uitjes te maken met de fiets in 2024.

Op nummer 1 staat de leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen, gevolgd door de 16 tot 24 jarigen en 70 tot 79 jarigen die op nummer 2 staan. Uit de analyse blijkt duidelijk dat men vanaf de leeftijd van 60 jaar een groter risico heeft op een dodelijk fietsongeval.

6.2.3. Bromfietser

Tabel 10 – Link tussen leeftijdsgroep en bromfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

bromfietzers	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	plus 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
2023	0	0	0	0	1	0	0	0
2024	0	0	0	1	0	0	0	0

In 2024 bleek net als in 2023 1 bromfietser betrokken. In 2024 was dit de leeftijdscategorie van 40 tot 49 jarigen en in 2023 bleek dit in de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar. Dit is samen met 2020 het laagste absolute cijfer sinds de analyse. In 2024 betrof het een e-quad/bromfiets die een e-biker achteraan aanreed toen hij rechtsaf wou rijden. Hierbij kwam de e-biker slecht ten val.

6.2.4. Motorfietser

Tabel 11 – Link tussen leeftijdsgroep en motorfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

motorfietsen	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	plus 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
2023	0	1	2	2	3	0	0	0
2024	0	1	4	0	0	1	0	0

In 2024 waren 6 motorfietzers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit ligt lager dan het gemiddelde over de jaren, die op 8 ligt. In 2023 bleken 8 motorfietzers betrokken bij 6 dodelijke verkeersongevallen. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren en is goed voor 14 %. In 2022 waren dit er nog 15, het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen staat voor 2024 op nummer 1 gevolgd door de 16 tot 24 jarigen en de 60 tot 69 jarigen.

Ook het gebruik van de motorfiets is vaak weersgevoelig zowel voor functionele verplaatsingen maar zeker voor recreatieve verplaatsingen; opnieuw kan het slechte weer hier een rol in hebben gespeeld.

6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter

Tabel 12– Link tussen leeftijdsgroep en rolwagen/e scooter bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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	plus 80
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
2023	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2024 raakte, net als in 2023 en 2022, geen scooter of rolwagen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

In 2019 en 2021 gebeurde telkens één dodelijk ongeval met een plus 80 jarige bestuurder.

6.3. Personenauto

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

Tabel 13 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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
2023	0	4	11	5	6	4	2	2
2024	0	4	14	6	7	2	3	3

In 2024 waren 39 bestuurders van een personenauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit ligt net onder het gemiddelde van 41 per jaar. In 2023 en 2021 waren dit er 34.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen scoort jaarlijks het hoogst. Dit is in 2024 niet anders. In 2022 viel de stijging op van de 16 tot 24 jarigen bij de personenauto bestuurders betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is in 2023 gedaald en zit tussen de cijfers van de voorbije jaren.

Tabel 14– Link tussen leeftijdsgroep en passagier personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

passagier	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
personenauto								
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
2023	1	1	5	0	0	0	0	0
2024	1	4	1	1	1	0	1	0

In 2024 bleken 9 passagiers betrokken. Dit ligt hoger dan het gemiddelde met 6, de voorbije jaren. In 2023 waren dit er 7. Ik verwijs hiervoor naar de dodelijke verkeersongevallen waarbij meerdere

personen om het leven kwamen, zie punt 1.1. In 2022 waren eveneens 9 passagiers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

Net als bij de bestuurders komen de leeftijdscategorieën 25 tot 39 jaar het vaakst voor. **Echter, bleek 2024 afwijkend: de leeftijdscategorie 16-24 jarigen komt het vaakst voor.** Het gebruik van de veiligheidsgordel speelt een belangrijke rol, lees verder.

6.4. Lichte vrachtauto

Tabel 15 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurders lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

bestuurder LVA	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
2023	0	1	2	3	1	4	0	0
2024	0	1	1	0	0	0	0	0

In 2024 waren 2 bestuurders van een lichte vrachtauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit ligt opvallend laag in vergelijking met het gemiddelde, 7 per jaar. Dit kan een derde reden zijn waarom de cijfers in 2024 gedaald zijn. In 2023 gebeurden nog 12 dodelijke verkeersongevallen. Dit is het hoogste cijfer sinds de analyse. Dit was in 2022 nog 5.

De leeftijdscategorieën van de passagiers van lichte vrachtauto's betreffen voor 2024 althans, de 16 tot 24 jarigen en de 25 tot 39 jarigen.

Over de jaren van de analyse heen staan de 25 tot 39 jarigen op nummer 1 (16), gevolgd door 60 tot 69 jarigen (10). Op nummer 3 staan de 40 tot 49 jarigen (8).

Tabel 16 – Link tussen leeftijdsgroep en passagier lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

passagier LVA	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
2023	1	1	0	1	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2024 bleken geen passagiers van lichte vrachtauto's betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2023 raakten nog 3 passagiers van een lichte vrachtauto betrokken.. Dit is evenveel als 2021. Dit was in 2022 nog 1.

6.5. Vrachtauto

Tabel 17 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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
2023	0	0	4	2	6	0	0	0
2024	0	1	2	2	3	2	0	0

In 2024 waren 10 bestuurders van een vrachtauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in onze provincie. Dit ligt net onder het gemiddelde van 11 per jaar. In 2023 gebeurden 12 dodelijke verkeersongevallen met een vrachtauto (21 %). Dit ligt iets lager dan in 2022 en 2021. Toen gebeurden er 13.

Op nummer 1 staat ook in 2024 de leeftijdscategorie is 50 tot 59 jaar, gevolgd tot 25 tot 39 jaar en 40 tot 49 jaar. Dit komt overeen met de voorbije jaren.

Tabel 18– Link tussen leeftijdsgroep en passagier vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

Passagier 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
2023	0	0	0	1	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2024 bleken geen passagiers van vrachtauto's betrokken bij dodelijke verkeersongevallen. In 2021,2022 en 2023 was 1 passagier van een vrachtauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval.

6.6. Bus

Tabel 19– Link tussen leeftijdsgroep en bus bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, West-Vlaanderen

0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	1	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	1	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	1	0	0	0

In 2024 net als in 2021 en als in 2019 was er respectievelijk 1 bestuurder van een bus betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2023 net als in 2022 waren geen bussen betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.. 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 20 – Link tussen leeftijdsgroep en landbouwtractor bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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
2023	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2024 gebeurden net als in 2023 geen dodelijke verkeersongevallen met landbouwtractoren. 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.

6.8. Tram, trein, kraan

Tabel 21– Link tussen leeftijdsgroep en tram, trein, kraan... bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2024, 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
2023	0	0	0	2	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2024 gebeurden geen dodelijke ongevallen met trein/tram/kraan welke als verkeersongeval werden gekwalificeerd. In 2023 gebeurde net als in 2022 twee dodelijke verkeersongevallen, telkens met een trein. 2019 bleek het hoogste te scoren met 3 dossiers.

6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen

In 2022 komt voor het eerste een e-step in beeld bij een dodelijk verkeersongeval. **Ook in 2024 gebeurde een dodelijk verkeersongeval waarbij een e-step betrokken raakte. Ook een e-quad kwam in 2024 in beeld, deze werd ondergebracht bij de bromfietsen.** De e-quad voor kinderen, terug te vinden in 2023, werd ondergebracht onder de fietsen. De e-step kwam niet voor in 2023.

Samengevat:

- Er zijn nog steeds het meeste aantal dodelijke verkeersongevallen met personenauto's tussen de 25 en 39 jaar, gevolgd door de 50 tot 59 jarigen en 40 tot 49 jarigen op de derde plaats met 39 bestuurders en 9 passagiers. Dit laatste is het hoogste sinds de analyse en komt overeen met 2022.
- De betrokkenheid van het aantal voetgangers in 2024 ligt op het gemiddelde van de voorbije jaren.
- *Het aantal dodelijke fietsongevallen is bijna met de helft gedaald in 2024 en ligt onder het gemiddelde van de voorbije jaren. Dit kan een tweede reden zijn voor de lagere cijfers in 2024. Het langdurige slechte en natte weer in 2024 speelt hier ongetwijfeld een belangrijke rol.*
- De gewone fiets is ingehaald door de e-bike in deze statistieken. De meest voorkomende leeftijdscategorie is de 40 tot 49 jarigen;
- Nieuwe voortbewegingstoestellen zoals een longtailbike, e-step, e-quad voor kinderen en volwassenen komen ook in beeld bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

- De motorfiets ligt met 6 onder het gemiddelde van de voorbije jaren (8);
- De betrokkenheid van de bestuurders van lichte vrachtauto's is sterk gedaald. Dit kan een derde reden zijn voor de verklaring voor de lagere cijfers in 2024, terwijl er net meer passagiers van lichte vrachtauto's van de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen betrokken raakten;
- De betrokkenheid van de bestuurders van vrachtauto's is licht gedaald (10), en ligt net onder het gemiddelde (11) ; er bleken geen passagiers betrokken in 2024;
- De bromfiets en bus kwamen respectievelijk 1 maal voor in 2024. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren
- Een trein, tram, kraan, landbouwtractor kwamen niet voor in 2024.

7. Omstandigheden en oorzaken

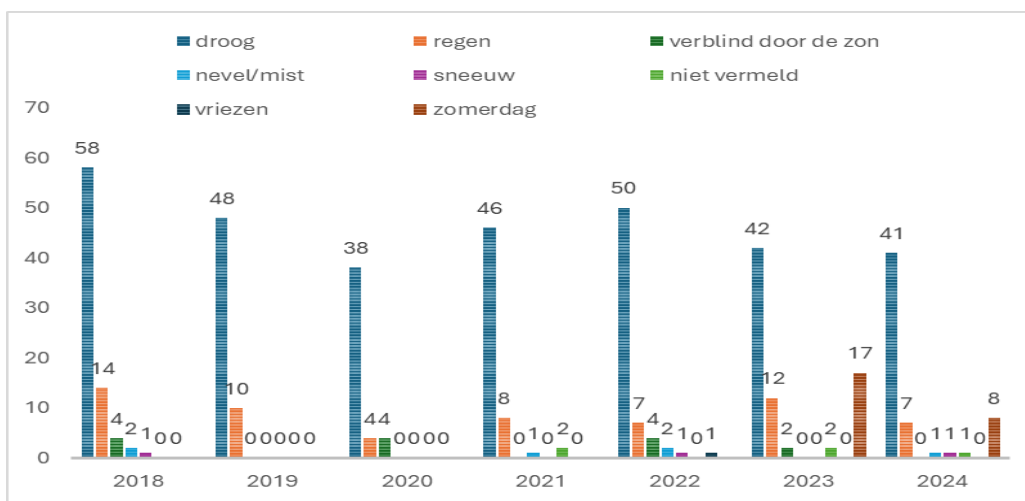
In dit hoofdstuk bestuderen we de omstandigheden en oorzaken waarin de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018-2024 gebeurden.

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 2024. Vaak leidt een combinatie van omgeving en gedrag en meerdere oorzaken en omstandigheden samen tot een dodelijk verkeersongeval.

7.1. Weersomstandigheden

Er werd sinds de start van de analyse een onderscheid gemaakt tussen droog en regenweer. Als in het dossier sprake was van verblinding door de zon, mist of sneeuw werd dit eveneens geregistreerd. Warm en zomers weer spelen mogelijk een rol bij de dodelijke verkeersongevallen. We wijzen hierbij naar mogelijk alcoholgebruik, sneller rijden en zich mogelijks goed voelen waardoor adrenaline een rol kan spelen in het rijgedrag en de kans op meer verschillende soorten weggebruikers op de weg waardoor de kans op conflicten verhoogt.

Figuur 30– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als de voorbije jaren, gebeurden de meeste dodelijke verkeersongevallen in 2024 bij droog weer: 41 (80 %). Zeker met het natte jaar 2024, is dit een opvallende vaststelling. Dit is een bevestiging van de trend in de voorbije jaren. In 2023 was dit 72 % en in 2022 was dit 78 %.

Tevens gebeurden in 2024, 8 (16 %) dodelijke verkeersongevallen bij een zomerdag (minstens 25 graden C) . 2023, 17 ongevallen (29 %) bij warm en zomers weer.

In 2024 gebeurde 1 ongeval verblind door de zon (2 %). In 2023 waren dit er 3. In 2022, 2020 en 2018 gebeurden telkens 4 ongevallen verblind door de zon.

In 2024 gebeurden 7 dodelijke ongevallen bij regen (14 %). In 2023 gebeurden 12 dodelijke ongevallen bij regen (21 %). Hiervan bleken in 9 dossiers gladheid of plassen aanwezig op het wegdek. Dit betekent nog niet dat dit een rechtstreekse link heeft met de oorzaken en omstandigheden van het ongeval, lees verder. Dit zit in absolute cijfers tussen de voorbije jaren met het laagste in 2020 met 4 dossiers en het hoogste in 2018 met 14 dossiers.

Bij mist, sneeuw gebeuren uitzonderlijk dodelijke ongevallen, gezien men hierdoor voorzichtiger rijdt. In deze weersomstandigheden gebeuren vaker ongevallen met stoffelijke schade of gewonden. **In 2024 gebeurde er 1 dodelijk verkeersongeval bij mist/nevel (2%) en 1 bij sneeuw (2 %).** In 2023 kwamen deze soort dodelijke verkeersongevallen niet voor. In 2022 en 2018 gebeurden telkens 2 ongevallen bij mist en 1 bij sneeuw. In 2021 gebeurde 1 dodelijk verkeersongeval bij mist.

In 2024 bleek in 1 dossier (2 %) de weersomstandigheden niet vermeld.

7.2. Gladheid wegdek

Tabel 22 – Evolutie tussen 2018 en 2024 impact gladheid bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

gladheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	12	12	0	11	10	3	9

In 2024 gebeurden 9 dodelijke verkeersongevallen (18 %) waarbij gladheid een rol speelde in het ongeval. Dit ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.

In 2023 gebeurden 3 dodelijke verkeersongevallen (5 %) waarbij gladheid een rol speelde in het ongeval. Dit ligt, met uitzondering van het coronajaar 2020, opvallend lager dan de voorbije jaren, temeer 2023 zeer natte periodes kende. In 2022 gebeurden 10 ongevallen waar een vorm van gladheid werd opgemerkt hetzij door regen, sneeuw, plassen.

Wanneer we deze 9 dossiers in 2024 nader bestuderen stellen we vast dat er in 5 gevallen sprake was van plassen, in 1 dossier was er hevige regen, in 1 dossier sneeuw, in 1 dossier modder aan de graskant en in 1 dossier slippen op een verdrijvingsvlak.

7.3. Zichtbaarheid

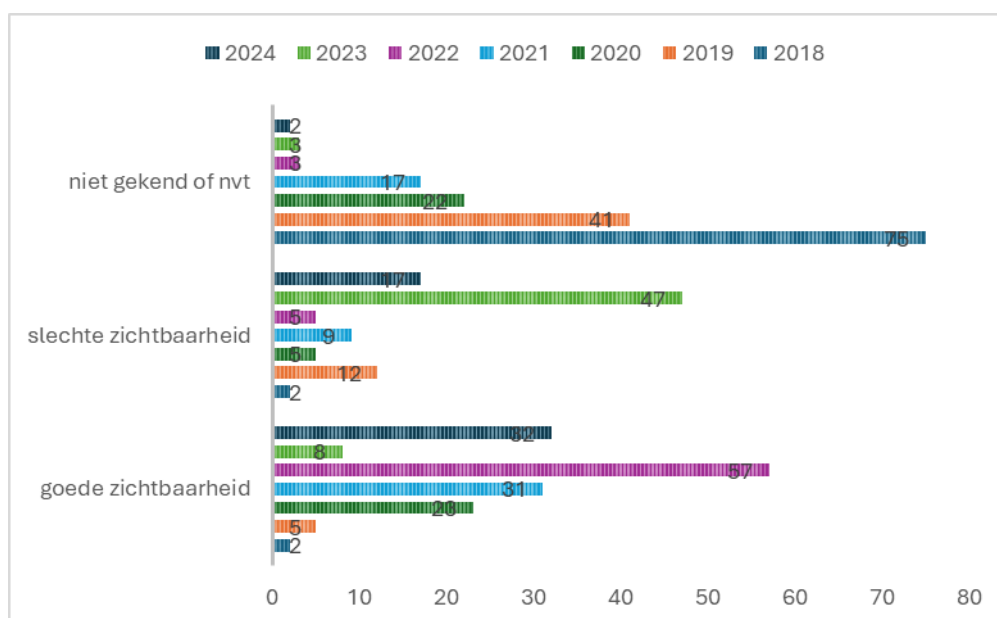
In deze rubriek werd rekening gehouden met twee elementen:

- 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 vaak 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 31 – Evolutie tussen 2018 en 2024 impact zichtbaarheid betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



In 2024 bleek in 31 dossiers (62 %) de weggebruiker goed zichtbaar. In 2023 was dit 81 %. In 2022 was dit 86 %. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.

In 2024 bleek in 17 dossiers (34 %) de weggebruiker slecht zichtbaar. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren. In 2023 was er in 8 dossiers (14 %) sprake van een slechte zichtbaarheid van de weggebruiker. In 2 dossiers (4%) was dit in 2024 niet gekend op basis van de inzage van het proces-verbaal. Daarom moet er verder ingezet worden op sensibilisering voor fluokledij en verlichting.

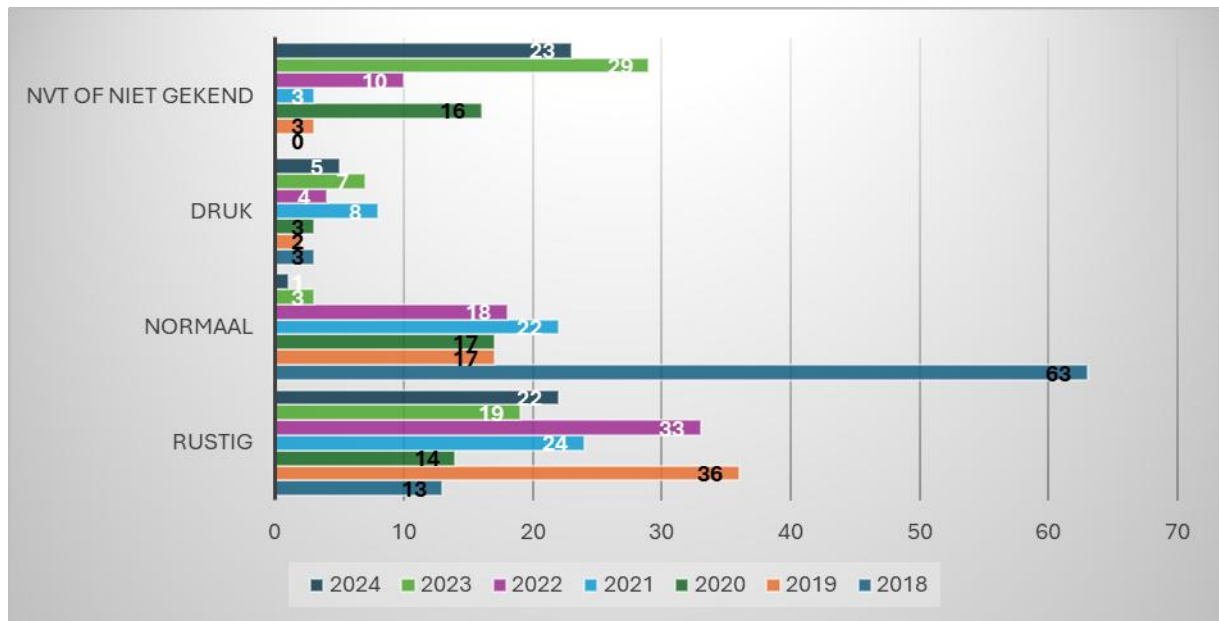
Tabel 23 – Evolutie tussen 2018 en 2024 impact slechte zichtbaarheid omgeving bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

zichtbaarheid omgeving	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
slecht	7	6	5	7	12	9	11

In 2024 gebeurden 11 (22 %) dodelijke verkeersongevallen bij een slechte zichtbaarheid van de omgeving. Dit is het op één na hoogste cijfer sinds de analyse. Alleen 2022 scoorde hoger. In 2023 gebeurden 9 (16 %) dodelijke verkeersongevallen waarbij een slechte zichtbaarheid was van de omgeving, net als in 2022. **Wanneer we de dossiers van 2024 nader bestuderen stellen we 5 dossiers vast op locaties zonder openbare verlichting en 4 zonder openbare verlichting in werking, 1 bij het verlaten van een parkeerplaats tussen twee muren, 1 vanwege het hoge gras gecombineerd met laagstaande zon en twee dode hoek ongevallen.** Niet iedereen is het ermee eens dat geen openbare verlichting of het niet werken van de openbare verlichting onveiliger zou zijn. Men beweert dat men dan net veiliger en trager rijdt.

7.4. Verkeersdrukte

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens verkeersvolume, West-Vlaanderen



Hoe kalmer het verkeer, hoe sneller men kan rijden. Er is duidelijk een causaal verband met dodelijke verkeersongevallen.

In 2024 bleek in 22 gevallen (44 %) het kalm verkeer. In 2023 gebeurden 19 ongevallen bij kalm verkeer (33 %). In 2022 gebeurde er meer dodelijke verkeersongevallen eveneens bij kalm verkeer: 51 %.

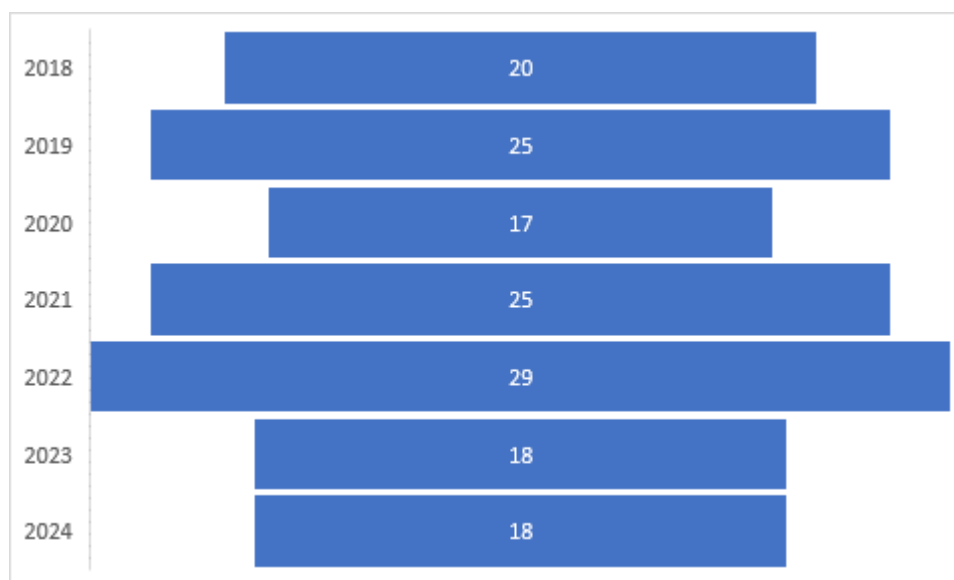
In 2024 gebeurde 1 dodelijk verkeersongeval (2 %) bij normaal verkeer. In 2023 gebeurden 3 ongevallen (5 %) bij normaal verkeer. In 2022 was dit nog 28 %.

In 2024 gebeurden 5 ongevallen (10 %) bij druk verkeer waarvan 4 bij stilstaande file en 1 bij stapvoetse file. In 2023 gebeurden 7 ongevallen (12 %) bij druk verkeer, waarvan 2 dossiers gelinkt worden aan filevorming. In 2022 was dit 6 % . Deze trend zie je ook in de voorbije jaren.

Ook ditmaal bleek in 23 dossiers (44 %) deze informatie niet opgenomen in het proces-verbaal.

7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid

Figuur 32- Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met overdreven of onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



Sinds de analyse staat snelheid telkens in de top 3 van oorzaken en omstandigheden van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. **Net als in 2023 staat snelheid in 2024 op de 2e plaats. In 2024 werd in 18 dossiers (32 %), evenveel als in 2023 18 (31 %) een verband gelegd met overdreven of onaangepaste snelheid.** Dit ligt lager dan de voorbije jaren, 2020 niet meegerekend.

In 2022 was dit in 29 dossiers (45 %), het hoogste percentage sinds de analyse.

in 2021 was dit in 25 dossiers (43 %)

In 2020 was dit in 17 dossiers (34 %)

In 2019 was dit in 25 dossiers (43 %)

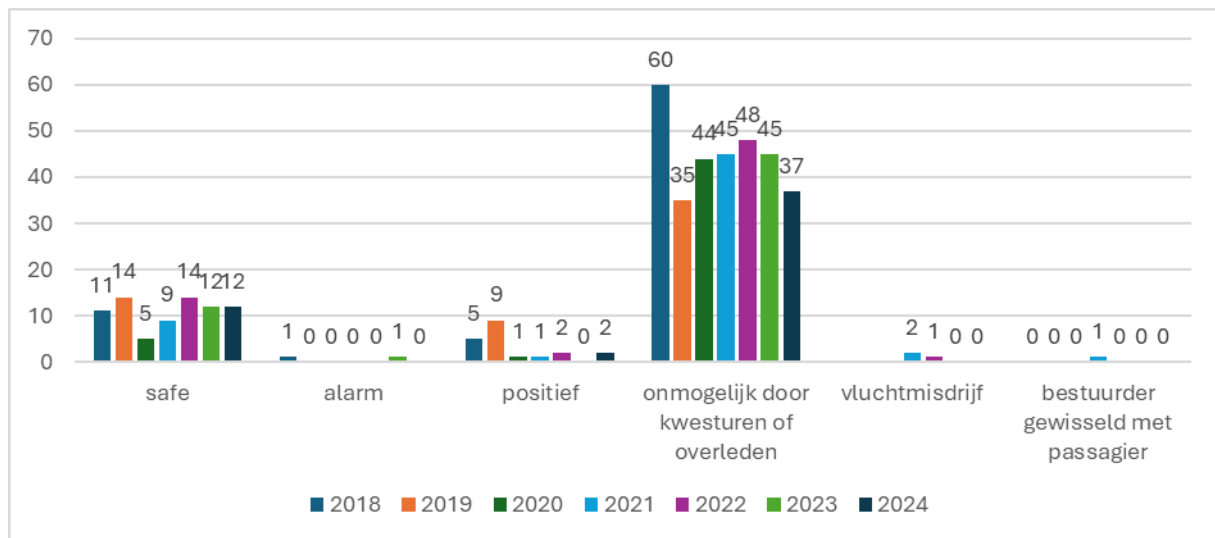
In 2018 was dit in 20 dossiers (25 %), het laagste percentage sinds de analyse.

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 33– Evolutie tussen 2018 en 2024 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzakers, West-Vlaanderen



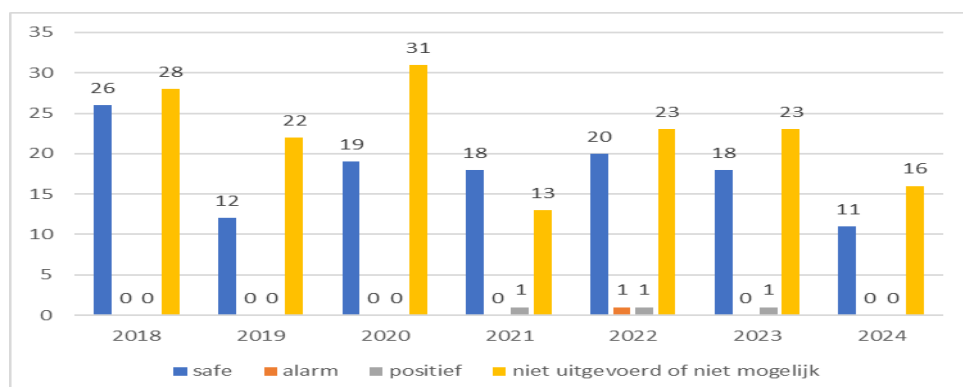
In 2024 kon in 37 dossiers (72 %) geen ademtest afgenomen worden bij veroorzakers hetzij door de aard van de verwondingen, het overlijden. Hierdoor zijn uitspraken of conclusies hierrond onmogelijk. Dit was in 2023 in 45 dossiers (78 %). In 2022 was dit in 48 dossiers (75 %); in 2021 in 45 dossiers, in 2020 in 44 dossiers, in 2019 in 35 dossiers en in 2018 in 60 dossiers.

In 2024 bliezen 2 veroorzakers positief (4 %). In 2023 blies niemand van de veroorzakers positief.. De cijfers liggen tussen de 1 (2020, 2021) en 9 (2019). 2019 lag opvallend hoog in vergelijking met de andere jaren.

In 2024 blies niemand alarm. In 2023 tekende 1 vermoedelijke veroorzaker een A. Dit kwam alleen in 2018 ook voor.

In 2024 bliezen 12 vermoedelijke veroorzakers negatief (24 %). In 2023 bliezen 12 vermoedelijke veroorzakers negatief (21 %). In 2022 waren dit er 14 (22 %). In 2021 waren dit er 09 (16 %). In 2020 waren dit er 05 (10 %), het laagste percentage sinds de analyse. In 2019 waren dit er 14 (25 %), het hoogste percentage sinds de analyse. In 2018 waren dit er 11 (14 %).

Figuur 34 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij slachtoffers, West-Vlaanderen



In 2024 kon in 16 dossiers (32 %) geen ademtest worden afgenomen van het vermoedelijke slachtoffer. In 2023 kon in 23 dossiers (40 %) geen ademtest afgenomen worden bij de vermoedelijke slachtoffers hetzij door de aard van de verwondingen, het overlijden. In 2022 was dit in 23 dossiers (35 %); in 2021 in 13 dossiers, in 2020 in 31 dossiers, in 2019 in 22 dossiers en in 2018 in 28 dossiers.

In 2024 blies niemand van de slachtoffers positief. In 2023 blies 1 vermoedelijk slachtoffer positief. Dit ligt in de lijn van 2022 en 2021.

Net als in 2023 tekende ook in 2024 geen enkel vermoedelijk slachtoffer A. Dit kwam alleen in 2012 voor.

In 2024 bliezen 11 vermoedelijke slachtoffers (22 %) negatief; in 2023 bliezen 18 (21 %) vermoedelijke slachtoffers negatief , het laagste percentage sinds de analyse. In 2022 waren dit er 20 (31 %). In 2021 waren dit er 18 (32 %). In 2020 waren dit er 19 (38 %), het hoogste percentage sinds de analyse. In 2019 waren dit er 12 (21 %), het laagste percentage sinds de analyse. In 2018 waren dit er 26 (33 %).

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 2024 van het aantal afgenomen speekseltest bij veroorzakers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest veroorzaker	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
uitgevoerd	5	6	5	2	3	8	3

In 2024 werden 3 speekseltesten (6 %) afgenomen bij de vermoedelijke veroorzakers. Dit is opvallend laag gezien de opdracht van het parket om bij verkeersongevallen met gewonden zo veel als mogelijk een speekseltest af te nemen, zeker bij symptomen en bij twijfel. Mogelijks speelde de beperkte beschikbaarheid van speekselcollectoren een rol. Maar ook de aard en ernst van de verwondingen spelen uiteraard mee. In 2023 waren dit er 8 (14 %).

Tabel 26 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal afgenomen speekseltest bij slachtoffers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

speekseltest slachtoffer	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
uitgevoerd	2	1	3	5	10	7	7

In 2024 werden 7 speekseltesten (14 %) afgenomen bij vermoedelijke slachtoffers. In 2023 werden **7 speekseltesten (12 %)** Dit ligt iets lager dan 2022 maar toch hoger dan de andere 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 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, West-Vlaanderen

vluchtmisdrijf	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	3	3	2	3	3	1	0

In 2024 werden geen dodelijke verkeersongevallen gepleegd met vluchtmisdrijf. Dit is het laagste sinds de start van de analyse. In 2023 stelde de politie 1 vluchtmisdrijf vast bij een dodelijk verkeersongeval. Het hoogste aantal waren 3 per jaar in 2018, 2019, 2021 en 2022.

7.8. Veiligheidsgordel

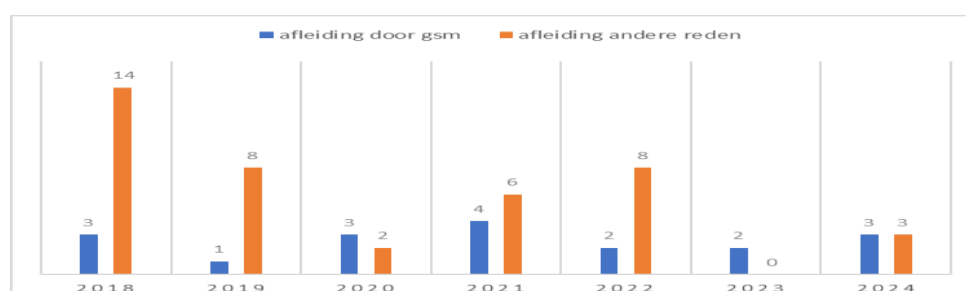
Tabel 28- Evolutie tussen 2018 en 2024 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

GORDELDRACHT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
inbreuk op gordeldracht	11	3	6	8	12	8	6

In 2024 stelde men in 6 dossiers (12 %) een inbreuk om de gordeldracht vast. In 2023 was dat in 8 dossiers (14 %). In 2022 stelde men in 12 dossiers (18 %) vast dat er één van de partijen, hetzij de bestuurder hetzij de passagier geen veiligheidsgordel droeg. Hiervan had 1 persoon een officiële vrijstelling. **Telkens blijkt dit één van de belangrijkste factoren om het verschil te maken tussen zwaar gewond of overleden.** 2018 en 2022 scoorden het hoogst in absolute cijfers met 11 en 12 dossiers.

7.9. Afleidingen

Figuur 35 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij een afleiding door gsm-gebruik of andere zaken oorzaak is, West-Vlaanderen

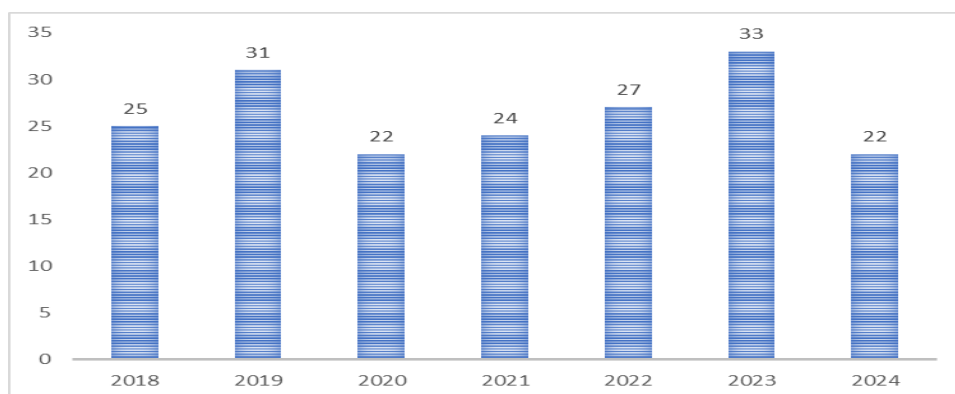


Afleiding door gsm of een andere reden is zeer moeilijk te bewijzen. Alleen als er camerabeelden zijn, kan afleiding worden bewezen of wanneer de gsm wordt uitgelezen nadien. Dit laatste zien we niet in het aanvankelijk proces-verbaal. **In 2024 stelde men in 6 dossiers (12 %) afleiding vast als mogelijke oorzaak van het ongeval. Hiervan bleek in 3 dossiers (6 %) mogelijk afleiding via gsm vast en in 3 dossiers (6 %) een andere vorm van afleiding vast zoals wegluchten van de politie, omkijken naar de achterbank, met vrienden een joyride doen.** Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

7.10. Verkeerde plaats op de weg

De 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,... Vaak gaat hier afleiding, onoplettendheid, misrekening, snelheid aan vooraf. De voorbije jaren stond dit vaak op nummer 1 en telkens in de top 3 van oorzaken en omstandigheden van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met verkeerde plaats op de weg als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 gebeurden 22 dodelijke verkeersongevallen (44 %) door de verkeerde plaats op de weg. Dit is het laagste in absolute cijfers sinds de analyse en even laag als in 2020. Procentueel zitten we tussen de voorbije jaren. Toch staat, net als in 2023, de verkeerde plaats op de weg op nummer 1.

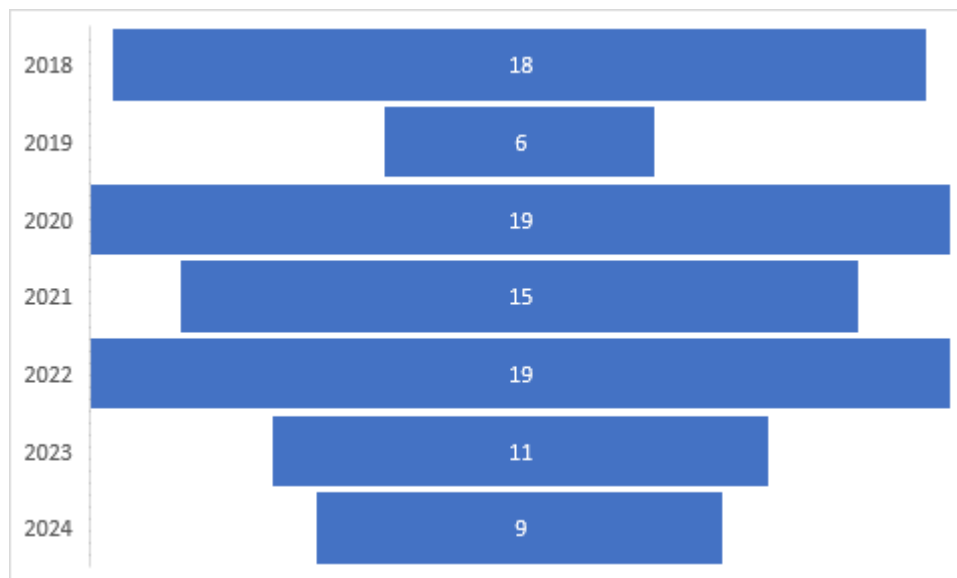
In 2023 haalden we nooit eerder een hoger cijfer: 33 (57 %). Er is bijvoorbeeld sprake van het belanden in de ingang van een winkel, op de treinsporen belanden, naast de pechstrook, in de gracht, in de grasberm, tegen een midden geleider, naast de rijbaan, een baan met plaatselijk verkeer en het rijvak van de tegenliggers, links van de rijbaan tegen een boom.

In 2022 waren dit er 27 (41 %) - in 2021 waren dit er 24 (41 %) - In 2020 waren dit er 22 (44 %) - In 2019 waren dit er 31 (53 %) - In 2018 waren dit er 25 (32 %), het laagste percentage sinds de analyse.

7.11. Geen voorrang verlenen

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

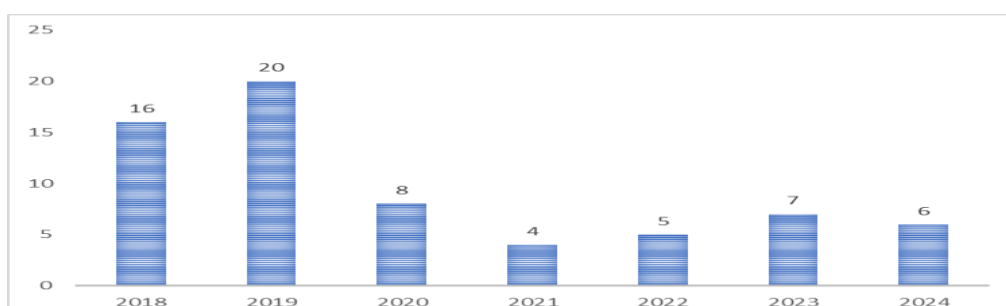
Tabel 36– Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met geen voorrang verlenen als oorzaak, West-Vlaanderen



Geen voorrang verlenen kwam in de vorige analyses vaak voor in de top 3 van oorzaken en omstandigheden. **In 2024 staat deze op de 3^e plaats met 9 dossiers (18 %).** In 2023 kwam geen voorrang verlenen in 11 dossiers (19 %) voor waardoor dit niet meer voorkomt in de top 3 maar naar de 5^e plaats wordt doorverwezen. Dit ligt, met uitzondering van 2019 lager dan de voorbije jaren. In 2022 waren dit er 19 (28 %). In 2021 waren dit er 15 (27 %). In 2020 waren dit er 19 (38 %), het hoogste percentage sinds de analyse. In 2019 waren dit er 6 (10 %), het laagste percentage sinds de analyse. In 2018 waren dit er 18 (23 %)

7.12. Uitwijken

Figuur 37 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met uitwijken als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 kwam uitwijken voor in 6 dossiers (12 %) en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren. Dit staat op de 4^e plaats.

In 2023 kwam uitwijken voor in 7 dossiers (12 %). In 2022 waren dit er 05 (08 %.)

in 2021 waren dit er 04 (07 %), het laagste percentage sinds de analyse.

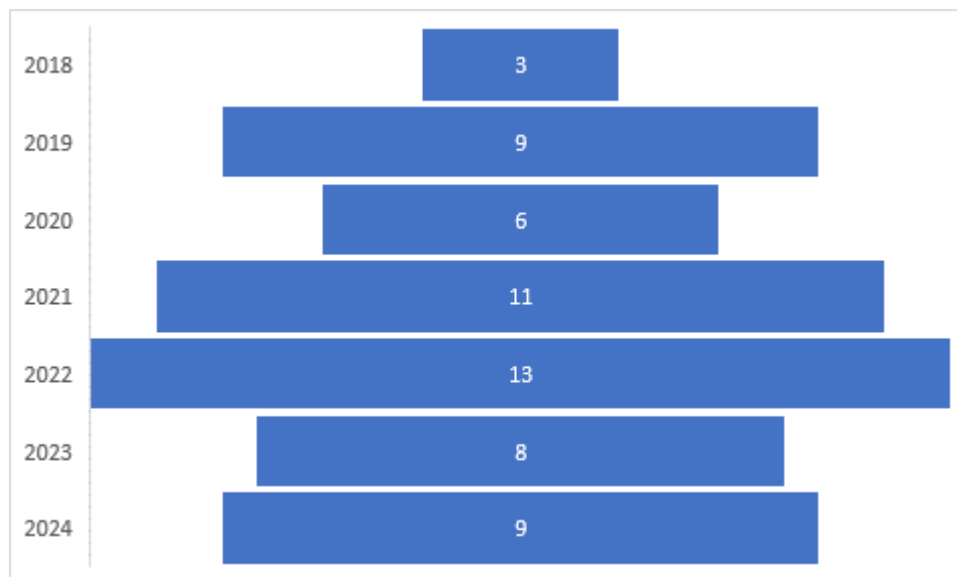
In 2020 waren dit er 08 (16 %)

In 2019 waren dit er 20 (34 %) het hoogste percentage sinds de analyse

In 2018 waren dit er 16 (20 %)

7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken

Figuur 38 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met afslaan als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 kwam afslaan 9 maal voor (18 %) en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren. Dit staat op de 3^e plaats, samen met val, geen voorrang verlenen en geen afstand houden. In 2023 kwam afslaan voor in 8 dossiers (14 %)

In 2022 waren dit er 13 (20 %)

in 2021 waren dit er 11 (19 %), het hoogste percentage sinds de analyse

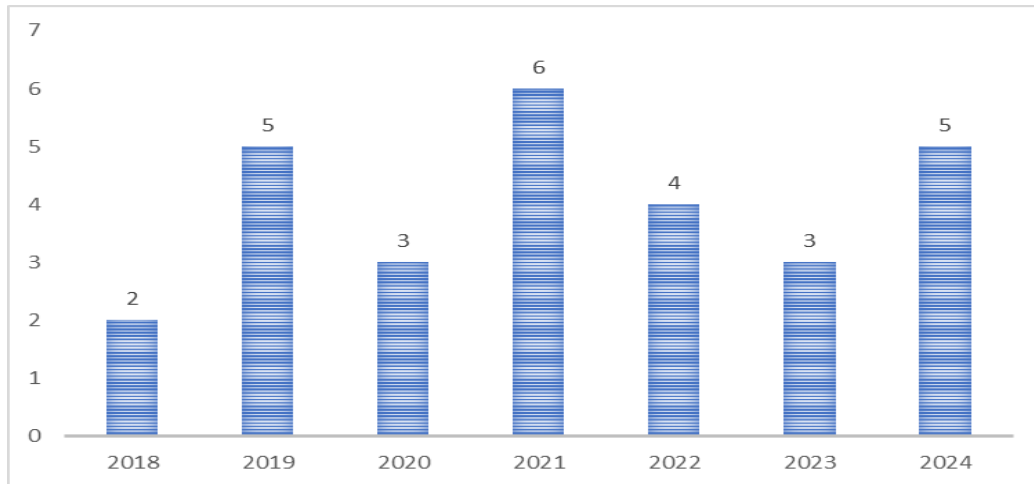
In 2020 waren dit er 06 (12 %)

In 2019 waren dit er 09 (16 %)

In 2018 waren dit er 03 (04 %), het laagste percentage sinds de analyse.

7.14. Dode hoek ongevallen

Figuur 39 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met dode hoek als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 gebeurden 5 dode hoek ongevallen (10 %) en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren. Dit staat op de 5 e plaats samen met een sterk vermoeden van zelfmoord.

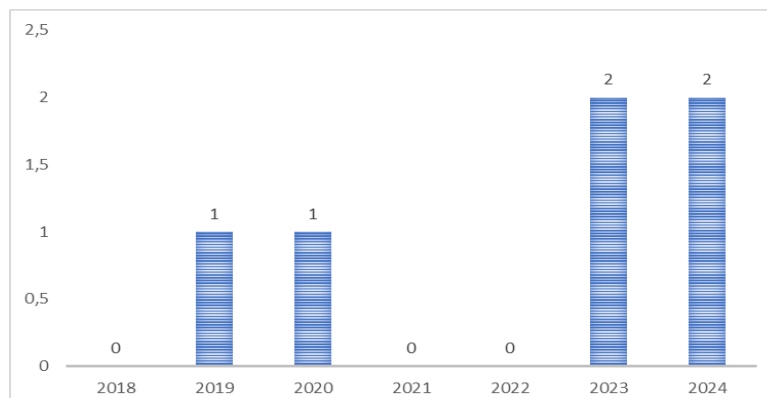
In 2023 gebeurden 3 dode hoek ongevallen (05 %). In 2022 waren dit er 4 (06 %) - in 2021 waren dit er 6 (11 %), het hoogste percentage sinds de analyse

In 2020 waren dit er 3 (06 %) - in 2019 waren dit er 5 (09 %) - In 2018 waren dit er 2 (03 %), het laagste percentage 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 40 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijke verkeersongevallen met gevaarlijk of fout parkeren als oorzaak, West-Vlaanderen



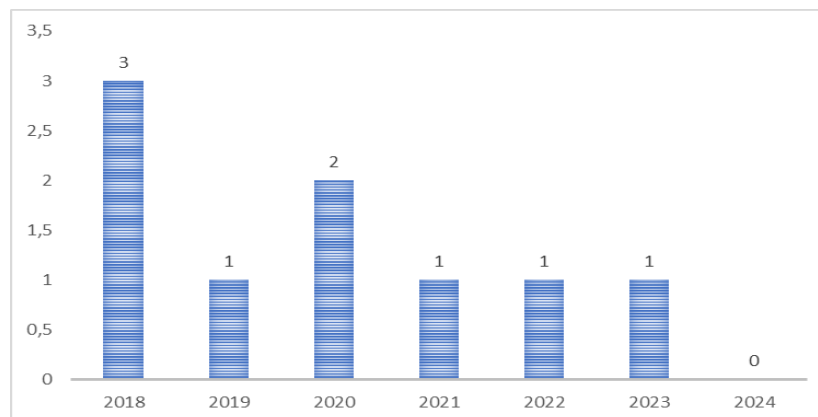
In 2024 gebeurden, net als in 2023, 2 dodelijke verkeersongevallen (4 %) waarbij geparkeerd werd door een vrachtauto op een gearceerde strook van de rijbaan en door te stoppen op de pechstrook langs de autosnelweg.

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.³

Figuur 41 – Evolutie tussen 2018 en 2024 van dodelijk verkeersongevallen met roodlichtnegatie als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 was er geen dodelijk verkeersongeval gekoppeld aan roodlichtnegatie. Net als in 2021 en 2022 negeerde in 2023, 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.

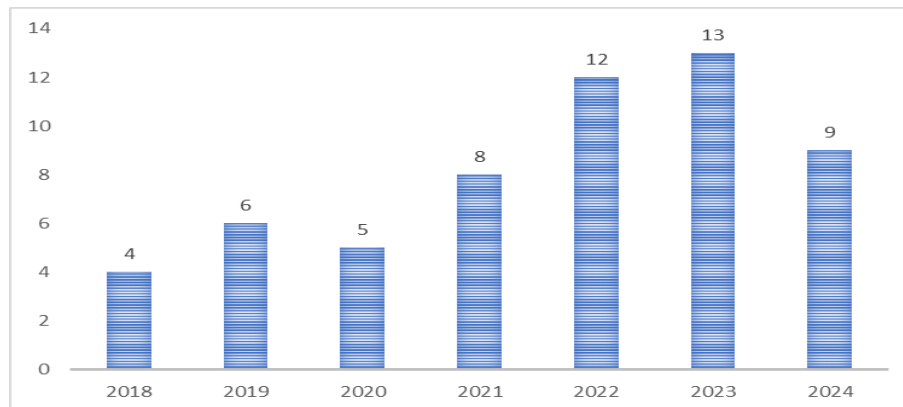
In 2018 leidde het negeren van het rode verkeerslicht in drie gevallen tot dodelijke verkeersongevallen.

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.

³ <https://www.wegenwiki.nl/Roodlichtnegatie>

Figuur 42- Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijk verkeersongeval met geen afstand houden als oorzaak, West-Vlaanderen

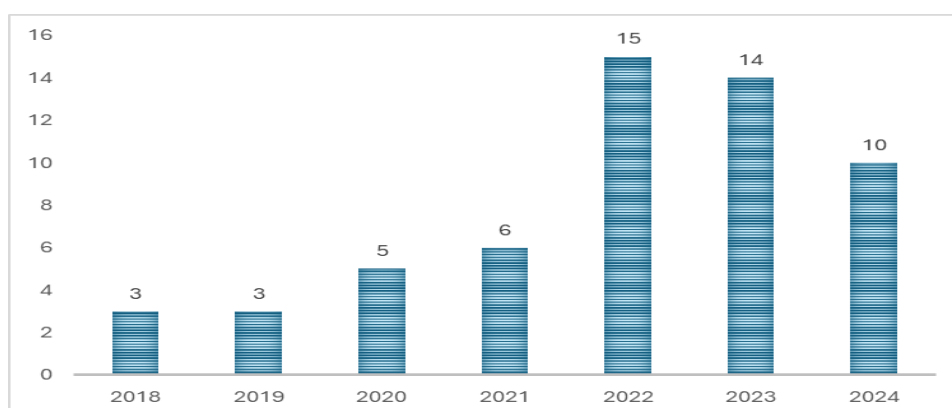


In 2024 bleek in 9 dossiers (18 %), geen afstand houden een belangrijke factor in het dodelijk verkeersongeval. In 2023 bleek dit in 13 dossiers (22 %) relevant. Na een stijging sinds 2018 daalt geen afstand houden. **Hierdoor komt geen afstand houden op de derde plaats terecht in 2024.** Ondanks het gebrek aan bewijs durven we te wijzen op een vorm van afleiding waardoor men de afstand tot de andere weggebruiker verkeerd inschat. In 2022 was dit in 12 dossiers (18 %). In 2021 was dit in 08 dossiers (14 %). In 2020 was dit in 05 dossiers (10 %). In 2019 was dit in 06 dossiers (10 %) . In 2018 kon dit in 04 dossiers (05 %), het laagste percentage sinds de analyse.

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 43– Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met een voorafgaande valpartij als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2024 kwamen 10 personen ten val (19 %): 2 motorfietzers en 8 fietsers. Hierdoor komt dit op de derde plaats samen met geen voorrang verlenen, afslaan en geen afstand houden. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren.

In 2023 kwamen 14 mensen (23 %) ten val. Dit is procentueel evenveel als in 2022.

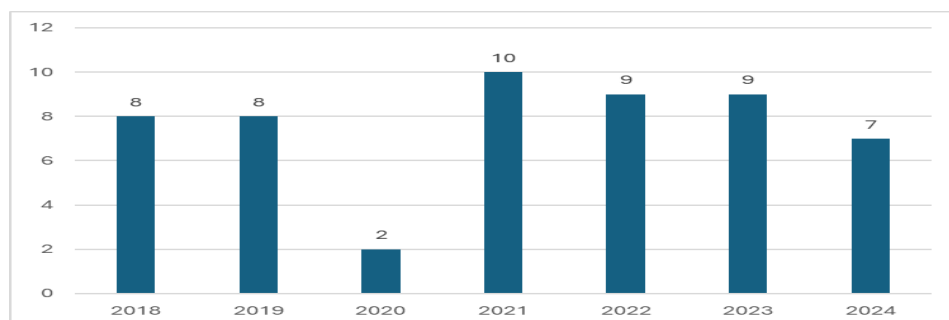
In 2022 kwamen 8 motorrijders en 6 fietsers waarvan 1 e step die ten val.

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 44– Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aandeel natuurlijk overlijden als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 bleek er in 7 dossiers (18 %) sprake van onwel worden, ziekte of natuurlijk overlijden. Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren. Hiermee komt dit op de vierde plaats naast geen veiligheidsgordel dragen en uitwijken.

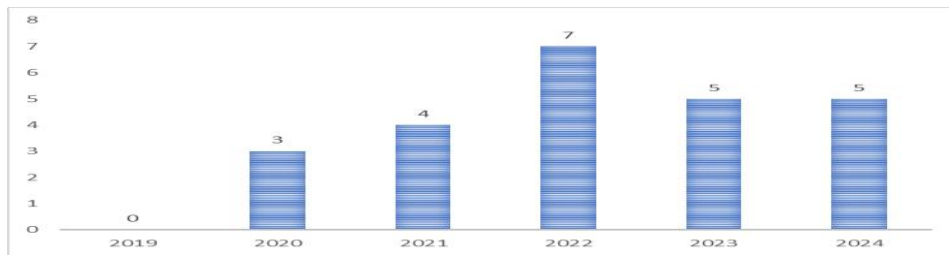
In 2023 waren dit 9 dossiers (16 %). In 2022 bleek dit ook in 9 dossiers (14 %) Alleen 2020 scoort veel lager dan de andere jaren met 2 dossiers.

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.

Figuur 45– Evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met zelfmoord als oorzaak, West-Vlaanderen



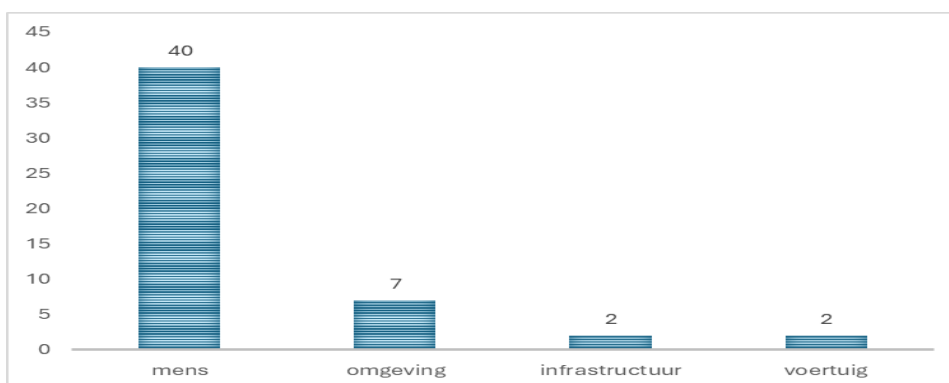
In 2024 bleek in 5 dossiers (10 %) een ernstig vermoeden van zelfmoord te bestaan. In 2023 waren dit eveneens 5 dossiers (09 %) sprake van een ernstig vermoeden van zelfmoord. Dit komt op de 5^e plaats samen met de dode hoekongevallen.

In 2022 was er in 7 dossiers (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.

7.21. Ongevalsfactor

In 2024 werd voor het eerst nagegaan welke ongevalsfactor het meest voorkwam bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. Met ongevalsfactoren bedoelen we waaraan het ongeval te wijten is: de mens zoals inschatting en gedrag; omgeving zoals regen, mist, geen openbare verlichting aanwezig, gladheid; infrastructuur zoals de breedte van een fietspad, verhoging en dergelijke of voertuig zoals een mankement. Uiteraard is een combinatie zeker mogelijk maar we keken naar de doorslaggevende factor.

Figuur 46– Ongevalsfactoren van de dodelijke verkeersongevallen 2024, West-Vlaanderen



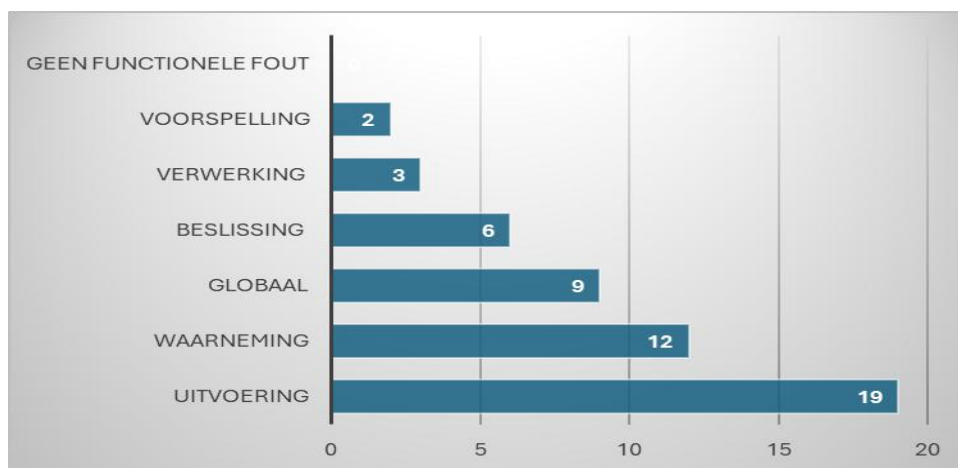
Uit deze grafiek van 2024 blijkt duidelijk dat de ongevalsfactor op de eerste plaats duidelijk afgetekend de mens is in 40 dossiers (78 %). Op de tweede plaats staat de omgeving met 7 dossiers (14 %). Zowel infrastructuur als voertuig staan op de derde plaats met respectievelijk 2 dossiers (4 %). Dit is van belang om te weten hoe we de cijfers naar beneden kunnen halen en welke inspanningen het meest effectieve zijn. Verder inzetten op het gedrag van de mens is duidelijk de boodschap. De vraag is natuurlijk hoe dit moet gebeuren.

7.22. Eerste fout

In 2024 werd ook nagegaan welke de eerste fout was die uiteindelijk resulteerde in het dodelijke verkeersongeval. Volgende zaken werden bekeken en benoemd:

- waarneming, zoals het zicht, fietslicht, fluovest, openbare verlichting, dode hoek
- verwerking, zoals de weg fout inschatten vb. put
- voorspelling, zoals het gedrag van een andere weggebruiker, manoeuvre niet aangeven
- uitvoering, zoals de verkeerde plaats op de weg, controleverlies, snelheid, niet kijken
- beslissing, zoals snelheid van iemand anders fout inschatten en toch oversteken
- globaal, hiermee bedoelen we alcohol, drugs, medische oorzaak
- geen functionele fout, hiermee wordt bedoeld bijvoorbeeld achteraan aangereden worden

Figuur 47– Eerste fout 2024 bij de dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het is natuurlijk niet eenvoudig, zeker als er geen verhoor mogelijk is van de betrokken partijen, om dit in kaart te brengen.

Vaak gaat het om een aaneenschakeling van feiten en is dit een interpretatie van het dossier.

Op nummer 1 staat de uitvoering met 19 dossiers (37 %);

gevolgd door waarneming met 12 dossiers (24 %) op nummer 2;

gevolgd door globaal met 9 dossiers (18 %) op nummer 3.

Samengevat

- Het gedrag van de mens staat op nummer 1 bij de ongevalsfactoren van 2024 gevolgd door omgeving. Op nummer 3 staan infrastructuur en voertuig.
- Als eerste fout staat uitvoering op nummer 1 in 2024 gevolgd door waarneming op nummer 2 en globaal op nummer 3.
- De oorzaken en omstandigheden in 2024 staan in volgende volgorde, en komen sterk overeen met 2023 en de voorbije jaren

nummer	Oorzaken/omstandigheden	Aantal	Vergelijking vorig jaar
1	de verkeerde plaats op de weg	22	laagste sinds de analyse (22-33)
2	overdreven of onaangepaste snelheid	18	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (17-29)
3	val	10	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (3-15)
4	geen afstand houden	9	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (4-13)
	geen voorrang verlenen	9	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (6-19)
	afslaan	9	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (3-13)
5	natuurlijk overlijden	7	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren
6	geen veiligheidsgordel dragen	6	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (3-12)
	uitwijken	6	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (4-20)
	afleiding	6	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren
7	dode hoek ongeval	5	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (2-6)
	ernstig vermoeden zelfmoord	5	Ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren (0-7)

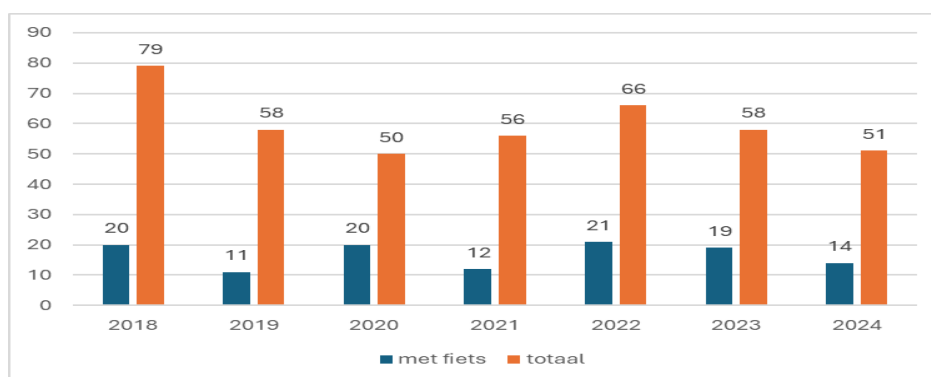
Komen niet voor in 2024: roodlicht negatie (laagste sinds de analyse: 1-3) en vluchtmisdrijf (laagste sinds de analyse: 1-3). Er is een sterk dark number rond alcohol, drugs en gsm gebruik tijdens het rijden.

8. Dodelijke fietsongevallen

Hierna onderzoeken we de dodelijke verkeersongevallen met fietsers in 2024 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 48 - Evolutie van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen



In 27 % van de dossiers was er een fiets betrokken in 2024. Dit was 21 % in 2023, 32 % in 2022, 21 % in 2021, 40 % in 2020, 19 % in 2019 en 25 % in 2018. In 2020 waren verplaatsingen, wegens corona, beperkt met de auto, waardoor meer met de fiets werd gereden. Dit verklaart het hoge percentage dat jaar. **In de 14 fietsongevallen, kwamen 14 personen om het leven (13 bestuurders en 1 passagier) en werd er 1 bestuurster licht gewond.**

Het weer speelt een belangrijke rol bij het gebruik van de fiets zowel functioneel, maar zeker recreatief en sportief. Zo kan niet ontkend worden dat 2024 een zeer nat jaar was, wat mogelijks een verklaring kan bieden voor de daling in de cijfers.

In 2024 was er geen dodelijk verkeersongeval waarbij meerdere fietsers betrokken raakten. In 2023 was dat opvallend hoog met 4 dossiers en in 2020 in 2 dossiers. **In 1 dossier waren twee fietsers betrokken op 1 longtail-bike. Hierbij kwam de passagier om het leven.**

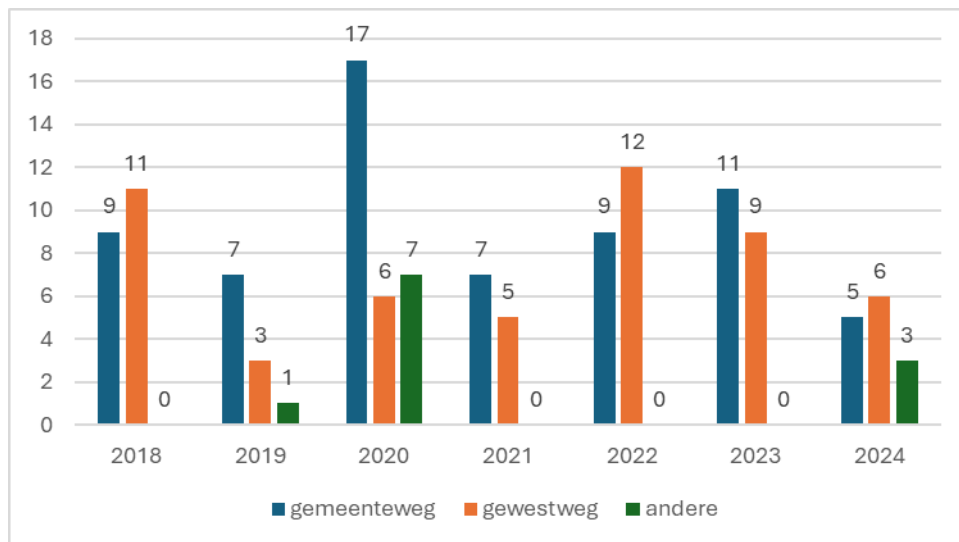
In 2023 gebeurden 20 dodelijke verkeersongevallen (34 %) waarbij 1 of meer fietsers betrokken waren. In totaal waren 24 fietsers effectief betrokken bij het ongeval. Hiervan kwamen 19 om het leven, werden 3 niet gewond en 1 licht gewond. In 1 dossier was de toestand van de fietser niet duidelijk. Dit was in 2022 in 21 dossiers (32 %). 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.

NOOT: Waar de analyse wegtype, tijdstip en omstandigheden bekijkt wordt dit berekend op 14. Wanneer het gaat om betrokkenen wordt dit berekend op 15.

8.2. Weginrichting

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

Figuur 49 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op het type weg, van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen



Van de 14 dodelijke verkeersongevallen in 2024 met de betrokkenheid van een fiets bleken 6 op een gewestweg (43 %), 5 op een gemeenteweg (36 %) en 3 (21 %) op een andere weg zoals een jaagpad, private weg of wandel- en fietspad. In 2018, 2022 en 2024 bleek ook de gewestweg op nummer 1 te staan.

Van de 20 dodelijk verkeersongevallen in 2023 met een fietser bleken 11 op een gemeenteweg (55 %), 9 op een gewestweg (45 %). Dit zit tussen de cijfers van de voorbije jaren. Het fenomeen dat een fietser op een autosnelweg belandde gebeurde tot nog toe gelukkig één maal in 2019.

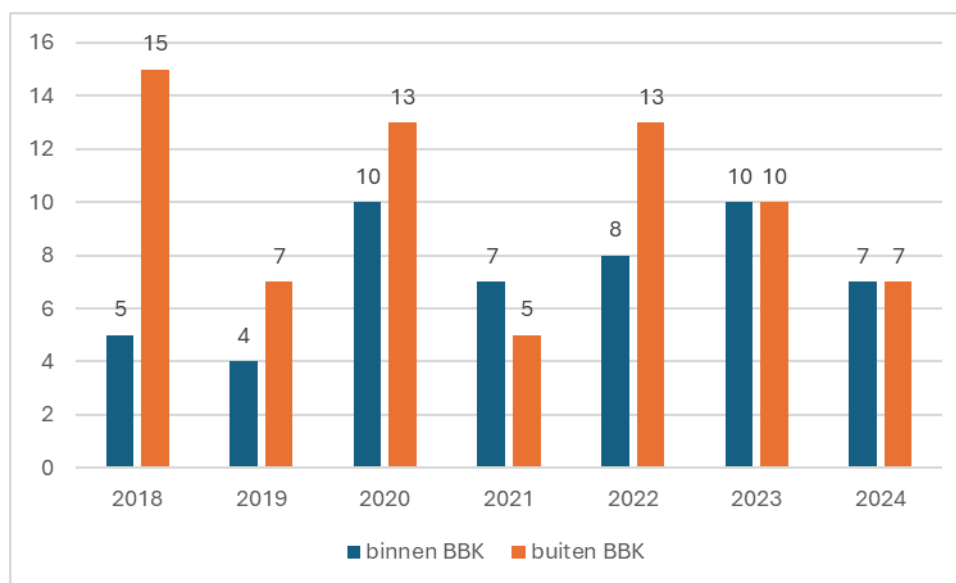
In 2022 gebeurden 21 dodelijke fietsongevallen: 43 % op een gemeenteweg – 57 % op een gewestweg. In 2021 gebeurden 12 dodelijke fietsongevallen: 58 % op een gemeenteweg – 42 % op een gewestweg.

In 2020 gebeurden 23 dodelijke fietsongevallen, het hoogste aantal sinds de analyse: 74 % op een gemeenteweg – 26 % op een gewestweg. Dit hoge aantal kan gelinkt worden aan de coronamaatregelen en het mooie weer waarbij massaal werd gefietst.

In 2019 gebeurden 11 dodelijke fietsongevallen, het laagste aantal sinds de analyse: 27 % op een gemeenteweg – 64 % op een gemeenteweg – 9 % langs een autosnelweg.

Ook in 2018 gebeurden 20 dodelijke fietsongevallen: 55 % op een gewestweg - 45 % op een gemeenteweg.

Figuur 50 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers binnen en buiten de bebouwde kom, van 2018 tot 2024 , West-Vlaanderen



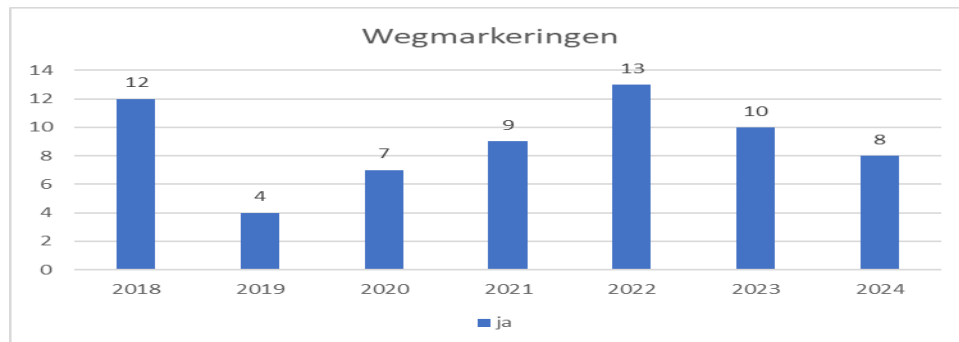
In 2024 gebeurden evenveel dodelijke fietsongevallen buiten als binnen de bebouwde kom, namelijk 7 (50 %). De 20 dodelijke fietsongevallen in 2023 gebeurden ook voor 50 % binnen en voor 50 % buiten de bebouwde kom. Alleen in 2021 gebeurden er meer dodelijke fietsongevallen binnen de bebouwde kom. In de andere jaren van de analyse gebeurden telkens meer dodelijke fietsongevallen buiten de bebouwde kom. 2024 ligt dus in de lijn.

Tabel 29 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers ter hoogte van of buiten een kruispunt, van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen

kruispunt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
thv	13	3	11	7	11	7	6
buiten	7	8	12	5	10	13	8

De meeste dodelijke fietsongevallen gebeurden in 2024 buiten een kruispunt, namelijk 8 (57 %). 6 hadden plaats ter hoogte van een kruispunt (43 %). In 2023 gebeurden van de 20 dodelijke fietsongevallen, 7 (35 %) ter hoogte van een kruispunt. In 13 dossiers (65 %) gebeurde dit buiten een kruispunt. Dit zijn exact dezelfde cijfers als in 2018 maar dan omgekeerd. In 2019 waren dit meer buiten en in 2021 dan weer meer ter hoogte van een kruispunt. In 2022, net als in 2020, was dit bijna 50-50. Er is dus geen duidelijke trend vast te stellen.

Figuur 51 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op rijbaan met wegmarkeringen, van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen

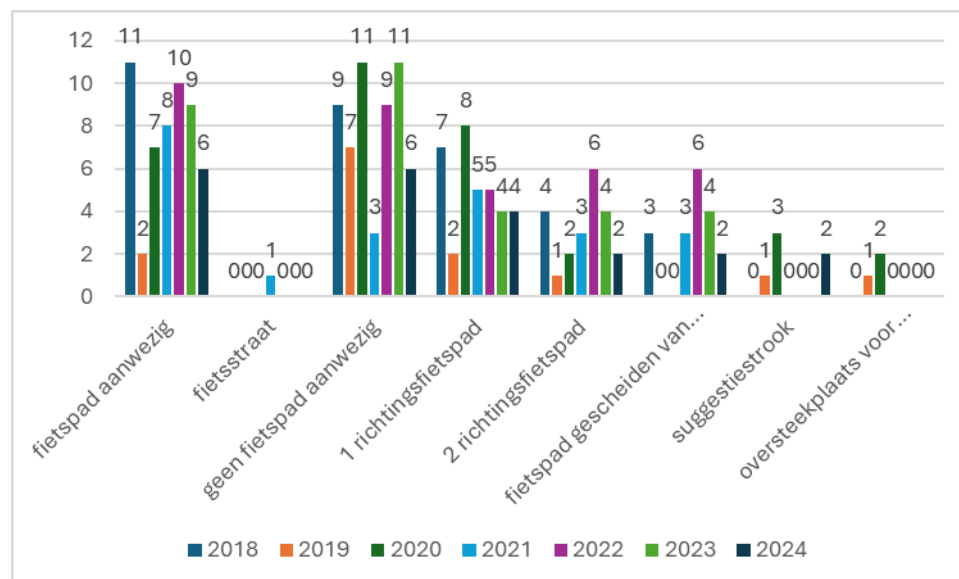


De visuele indeling van de weginfrastructuur met wegmarkeringen zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruiker en heeft als doel conflicten tussen weggebruikers te vermijden. Iedereen kent hierdoor zijn of haar plaats op de rijbaan. **In 2024 gebeurden 8 dodelijke fietsongevallen (57 %) op een plaats met wegmarkeringen en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.** De 20 dodelijke fietsongevallen in 2023 gebeurden voor 50 % op een weg met wegmarkeringen en voor 50 % op een weg zonder wegmarkeringen.

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 een weg met wegmarkeringen. In 2020, het coronajaar, bleek dit in 70 % dit op een rijbaan zonder wegmarkeringen.

8.2.2. Aanwezigheid fietspad

Figuur 52– Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024 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 2024 deden zich 6 dodelijke fietsongevallen voor op een locatie met fietspad (43 %). Hiervan bleek in 4 dossiers (29 %) het fietspad niet gescheiden van de weg en in 2 dossiers het fietspad gescheiden van de weg (15 %).

In 2024 bleek in in de 6 dossiers met fietspad het om 4 dossiers te gaan met een eenrichtingsfietspad (29 %). In 2 dossier was er sprake van een tweerichtingsfietspad (8 %).

In 2024 bleken in 6 dossiers geen fietspad aanwezig (43 %). Hiervan gebeurden 2 dodelijke fietsongevallen op een locatie met een fietssuggestiestrook (8 %).

In 2023 deden zich 9 dodelijke fietsongevallen voor op een locatie waar een fietspad aanwezig was (45 %). In 11 dossiers (55 %) was er geen fietspad aanwezig. 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, noch in 2023 noch in 2022 en 2018.

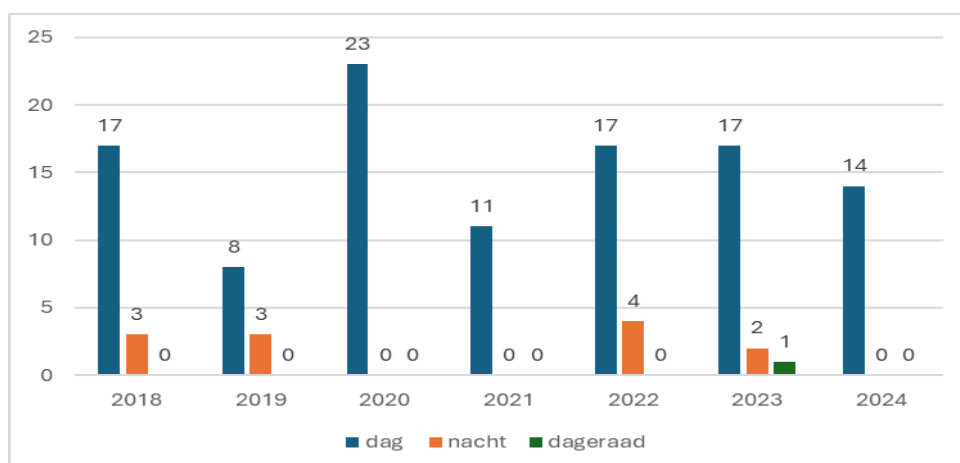
Van de dodelijke fietsongevallen op een fietspad, gebeurden 4 dossiers (50 %) op een tweerichtingsfietspaden in 2023 en 4 dossiers (50 %) op een eenrichtingsfietspad. Tevens bleek in 50 % het fietspad gescheiden van de rijbaan.

In 2022 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 53 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024 dag versus nacht, West-Vlaanderen



Bij de theoretische benadering is nacht altijd: 22-06u is en dag altijd 06-22u, ongeacht of het nu zomer of winter is. Echter wordt in de analyse de werkelijke toestand bekeken en niet de theoretische: is het donker of klaar is er dageraad of avondschemer wordt dit opgenomen in de statistieken.

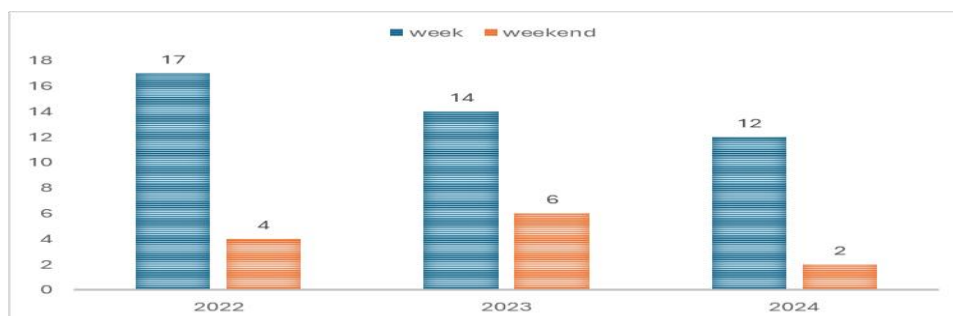
Het meeste van de dodelijke fietsongevallen gebeuren overdag. Deze trend zie je duidelijk in de statistieken. **In 2024 bleek dit opvallend in 100 % het geval.**

In 2023 waren 17 dossiers (85 %) overdag. 2 dossiers waren bij nacht (10 %) waarvan 1 fietser woon-werkverkeer en 1 dossier bij dageraad (5 %). Deze laatste fietser droeg een fluohesje en gebruikte verschillende werkende lichten op de fiets. Desondanks werd de fietser omver gereden door een vrachtauto die afsloeg.

In 2022 gebeurden het dubbel, namelijk 4 ongevallen (19 %) bij nacht. Gezien de lage absolute cijfers moet met de nodige omzichtigheid omgesprongen worden. Zowel in 2018 als in 2019 waren telkens 3 dodelijke fietsongevallen bij nacht.

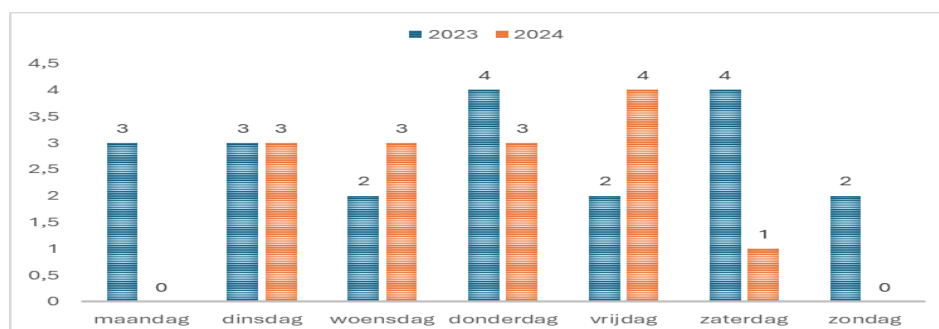
8.3.2. Week versus weekend

Figuur 54 – Het aantal dodelijke fietsongevallen in 2022 en 2024 week versus weekend, West-Vlaanderen



De voorbije jaren blijkt duidelijk dat het risico op een fietsongeval met doden groter is tijdens de week dan in het weekend. **Dit blijkt ook zo in 2024 met 12 dossiers (86 %) in de week en 2 dossiers (14 %) in het weekend. Gedeeld door het aantal dagen komt men bij de week op 2,6 dossiers per dag en in het weekend aan 0,5 dossiers per dag.** In 2023 telden we 14 dossiers (70 %) in de week en 6 in het weekend (30 %). In 2022 gebeurden 17 verkeersongevallen met fietsers in de week (81 %), versus 4 in het weekend (19 %). 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.

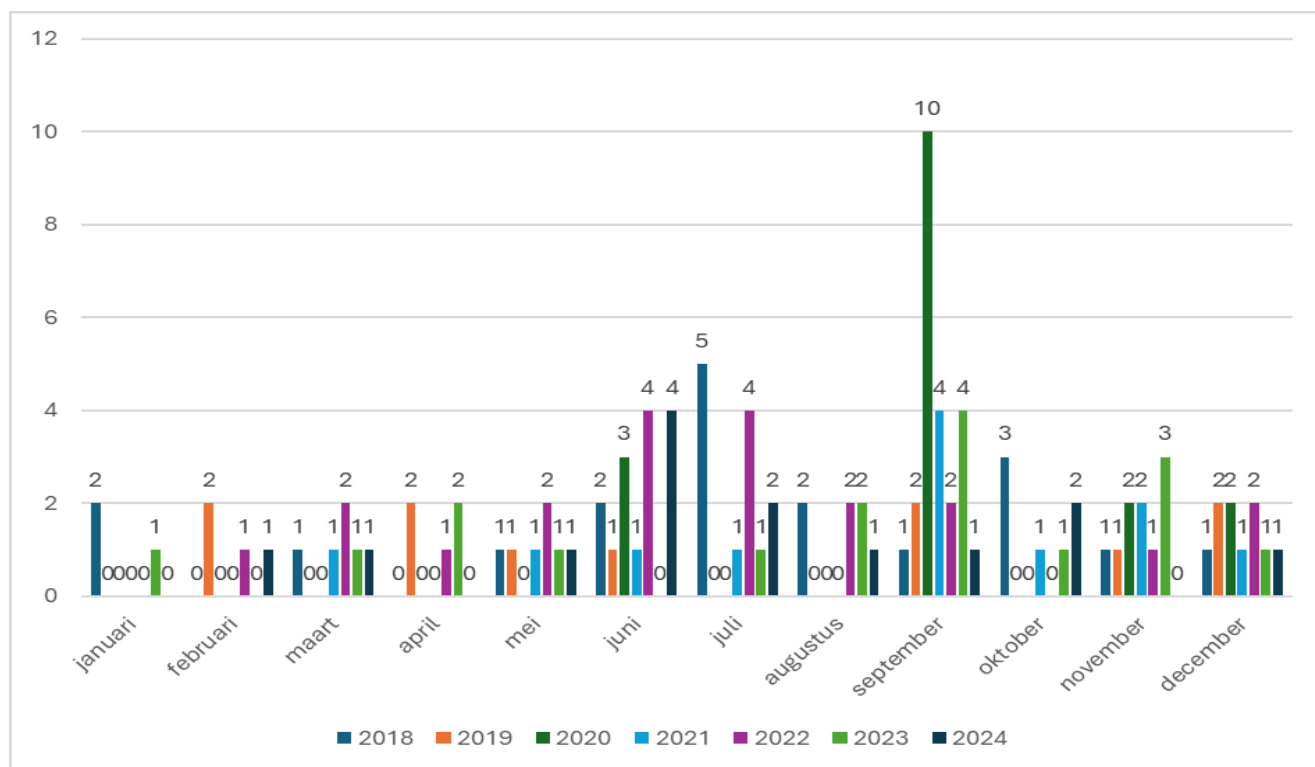
Figuur 55 – Het aantal dodelijke fietsongevallen in 2023 en 2024 volgens de dagen in de week, West-Vlaanderen



In 2024 staat vrijdag op nummer 1 met 4 dossiers (29 %), gevolgd door de dinsdag, woensdag en donderdag met telkens 3 dossiers (21 %). Opvallend voor 2024: de zaterdag staat op de 4^e plaats met 1 dossier (7 %). In 2023 bleek op nummer 1 de donderdag en de zaterdag te staan met telkens 4 ongevallen, gevolgd door de maandag en dinsdag met telkens 3 ongevallen, gevolgd door de woensdag, vrijdag en zondag met telkens 2 ongevallen. Hier blijkt, over de jaren heen, geen duidelijke dag uit te springen.

8.3.3. Meest risicovolle maanden

Figuur 56 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024 maanden, West-Vlaanderen



Hier blijkt, over de jaren heen, dat september de meest risico volle maand is. Maar dit wordt niet bevestigd in 2024. In 2024 bleek juni op nummer 1 te staan met 4 dodelijke fietsongevallen (29 %), gevolgd door juli en oktober respectievelijk met 2 dossiers (14 %).

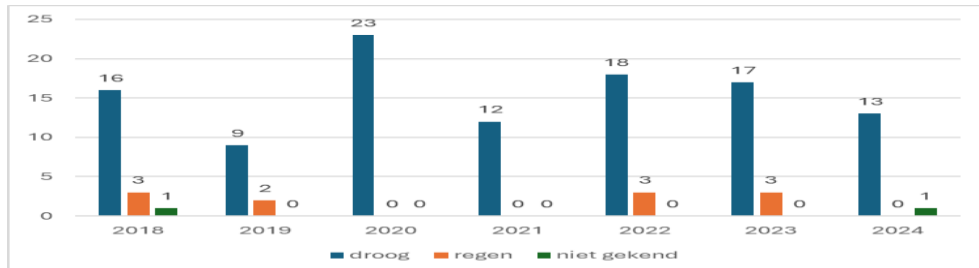
In 2023 staat september op nummer 1 met 4 dodelijke fietsongevallen (20 %). Op de tweede plaats staat november met 3 (15 %), gevolgd door augustus met 2 (10 %).

In 2022 waren 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.

Vooral 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

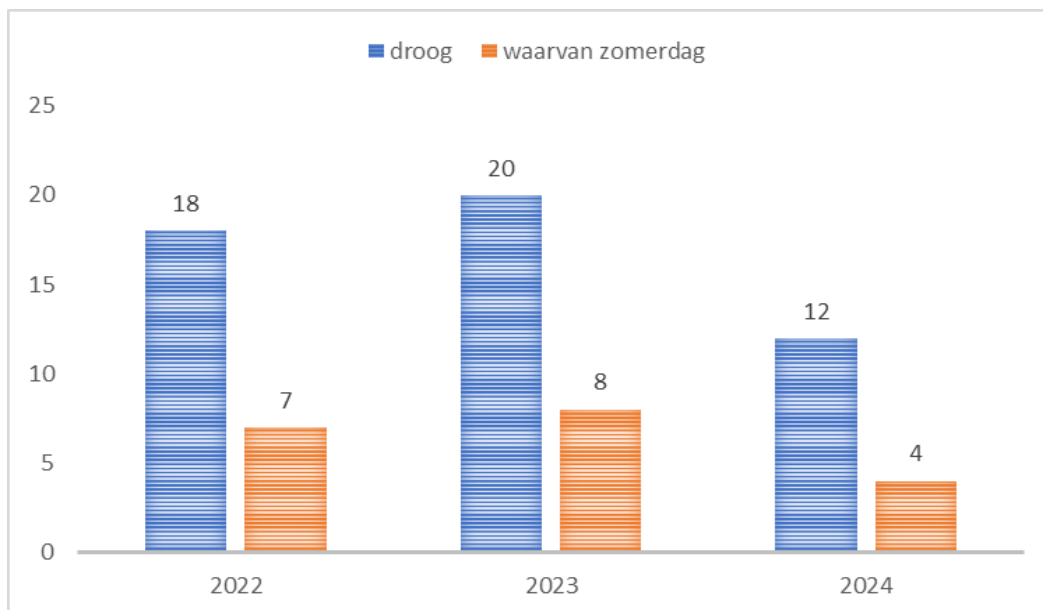
Figuur 57 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2024 weersomstandigheden , West-Vlaanderen



De meeste dodelijke fietsongevallen gebeuren bij droog weer. Deze trend zie je door de jaren van de analyse heen. In 2020 en 2021 was dit zelfs 100 %. **In 2024 waren dit er 13 bij droog weer (93 %).** **Er stond in 1 dossier niets vermeld omtrent de weersomstandigheden maar mogelijks gaat dit dus opnieuw om 100 % bij droog weer.**

In 2023 waren dit er 17 (85 %). In 2022 gebeurden 18 ongevallen bij droog weer (86 %).

Figuur 58 – De verhouding droog versus zomers en warm weer in 2022 en 2024, West-Vlaanderen

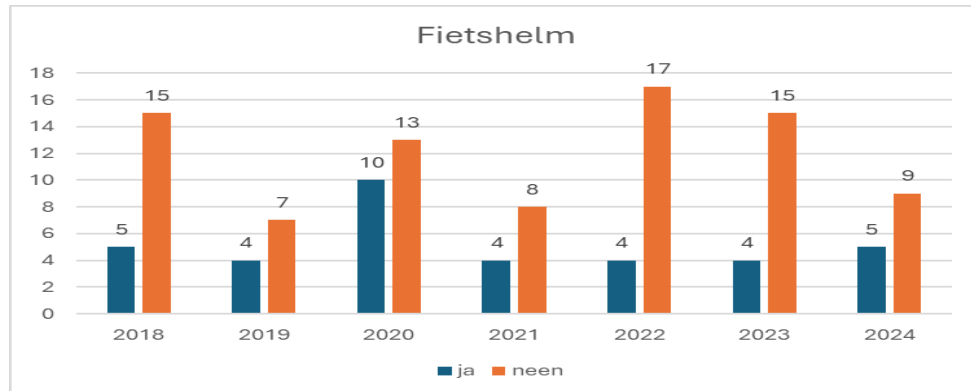


De stelling dat de meeste functionele, recreatieve en sportieve fietsers bij mooi weer rijden, waardoor het risico bij zomers weer verhoogt, werd bekeken. **In 2024 bleken 8 van de 12 dagen (66 %) met droog weer om zomerdagen te gaan (vanaf 25 graden C).**

In 2023 bleken 8 van de 20 dodelijke fietsongevallen bij zeer mooi weer (40 %). Hiervan gebeurden er 2 tijdens een hittegolf. In 2022 waren dit er 7 van de 18 (39 %)

8.3.5. Helmgebruik fietser

Figuur 59– Evolutie dragen fietshelm bij dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen

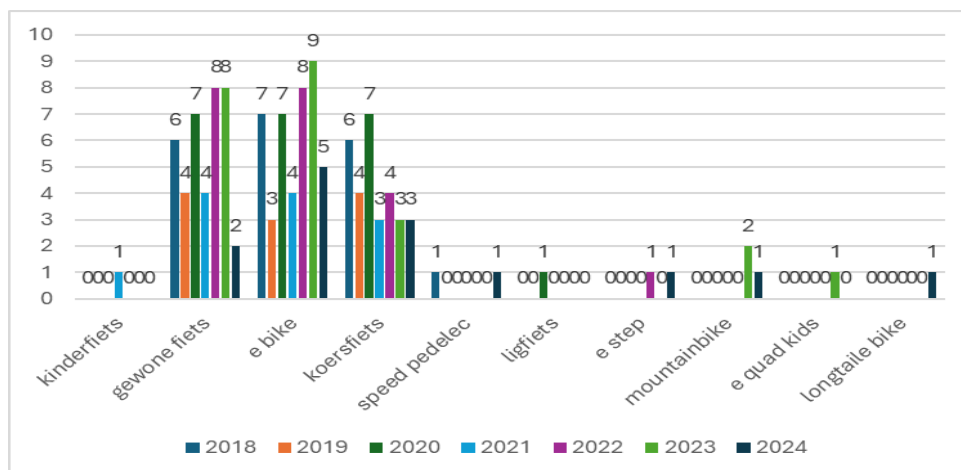


Het aantal dodelijke ongevallen waarbij de fietser een helm draagt, ligt jaarlijks rond de 4 gevallen.

In 2024 droeg men in 5 van de 14 gevallen een fietshelm (36 %). Zowel in absolute cijfers als percentages ligt 2024 tussen de voorbije jaren.

In 4 dossiers (20 %) droeg men in 2023 een fietshelm. In 15 dossiers of 80 % droeg men geen helm als fietser. Enkel in 2020 droegen meer mensen een fietshelm. De meeste dodelijke fietsongevallen in 2022 gebeurden bij fietsers die geen fietshelm droegen: 81 %.

Figuur 60 – Evolutie in verdeling soort fiets bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024, West-Vlaanderen



In 2024 staat de e-bike op nummer 1 en heeft voor het eerst de gewone fiets ingehaald met 5 fietsen (36 %). De koersfiets staat op nummer 2 met 3 fietsen (23 %) en de gewone fiets staat op nummer 3 met 2 fietsen (15 %). In deze statistieken komen in 2024 ook één longtail-bike, één speed pedelec; één mountainbike en een e-step voor. Ook bij koersfietsen en mountainbikes zien we ondertussen ook e-bikes opduiken. In 2023 had de e-bike de gewone fiets nog niet ingehaald met 7 (12 %) versus 11 (19 %). In 2022 was dit nog gelijk met respectievelijk 8 (12 %).

In 2023 waren meer gewone fietsen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval namelijk 11 in vergelijking met 7 e-bikes. Dit is opvallend, gezien de e-bike stilaan de gewone fiets aan het inhalen is. Er waren evenveel gewone fietsen als e-bikes betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in 2022: 8. Dit betreft telkens 38 %. In 2023 reden 3 betrokkenen met een koersfiets (15 %). In 2022 was dit 19 %. In 2023 waren 2 mountainbikers betrokken bij een dodelijk fietsongeval. Dit kwam de voorbije jaren niet voor. In 2023 was een e-quad voor kinderen betrokken bij een dodelijk fietsongeval; in 2022 was 1 e-step was betrokken bij een dodelijk ongeval na een val. De speed pedelec, kinderfiets en ligfiets kwam niet voor in de statistieken in 2023.

8.4. Profiel fietser

8.4.1. Geslacht

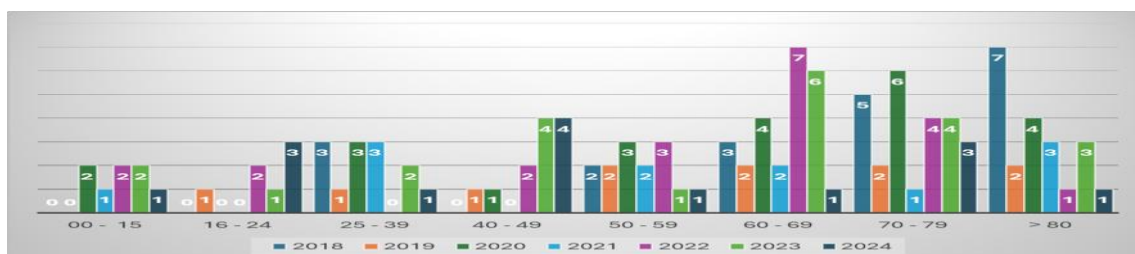
Tabel 30 - Evolutie aantal dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2024, geslacht, West-Vlaanderen

geslacht	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
man	12	8	18	9	12	14	12
vrouw	8	3	5	3	9	10	3

Waar bij de algemene dodelijke verkeersongevallen afgetekend de mannen op de eerste plaats staan, is dit bij dodelijke fietsongevallen, in principe, minder uitgesproken. In 2024 zien we toch ook 12 mannen goed voor 80 % en 3 vrouwen (20 %). In totaal waren 24 fietsers betrokken bij de dodelijke fietsongevallen in West-Vlaanderen in 2023. Hiervan waren 14 man (58 %) en 10 vrouw (42 %). De mannen blijven het vaakst betrokken bij dodelijke fietsongevallen, alhoewel het aantal vrouwen in 2023 het hoogste is sinds de analyse.

8.4.2. Leeftijd

Figuur 61 – Evolutie van de leeftijd bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2024, West-Vlaanderen



Ook in 2024 staat de leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen op nummer 1 met 4 personen (27 %). Hiervan bleken twee dossiers in de zomervakantie te zijn gebeurd waarvan één met een e-bike en 1 met een koersfiets. Twee dossiers lagen buiten de vakantieperiodes en betrof schoolwoonverkeer met een longtail-bike en één sportieve verplaatsing met een koersfiets.

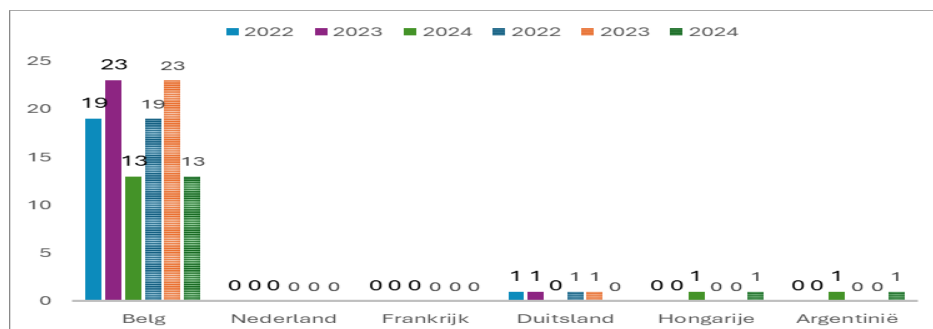
Ditmaal staan gezamenlijk op nummer 2 met respectievelijk 3 dossiers, de 16 tot 24 jarigen (20 %) en de 70 tot 79 jarigen (20 %). In 2024 komen de 80 jarigen 1 maal (7 %) voor en is de

leeftijdscategorie 0 tot 16 jarigen is er 1 dossier waarbij de passagier van de fiets om het leven kwam. Op nummer 1 staan de leeftijdscategorieën 40 tot 49 jarigen en 60 tot 69 jarigen in 2023 met telkens 5 personen (21 %). Op nummer 3 staat de 70 tot 79 jarigen en 80 jarigen en ouder met telkens 4 personen (17 %).

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

8.4.3. Nationaliteit

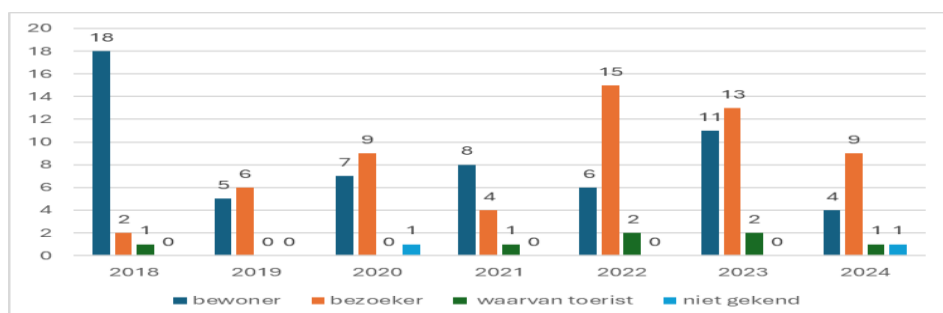
Figuur 62 – Evolutie van de nationaliteit bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2022 en 2024, West-Vlaanderen



Net als bij de algemene analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2024 zien we bij dodelijke fietsongevallen voornamelijk Belgen namelijk in bij 13 personen (87 %) in 14 dossiers. Opvallend zijn de 2 fietser uit Argentinië en Hongarije. De dame uit Argentinië bleek een toerist, de jongeman uit Hongarije bleek te verblijven in ons land. Zowel in 2023 als in 2022 bleek 1 fietser uit Duitsland.

8.4.4. Bewoner of bezoeker

Figuur 63– Evolutie bewoner of bezoeker bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2024, West-Vlaanderen

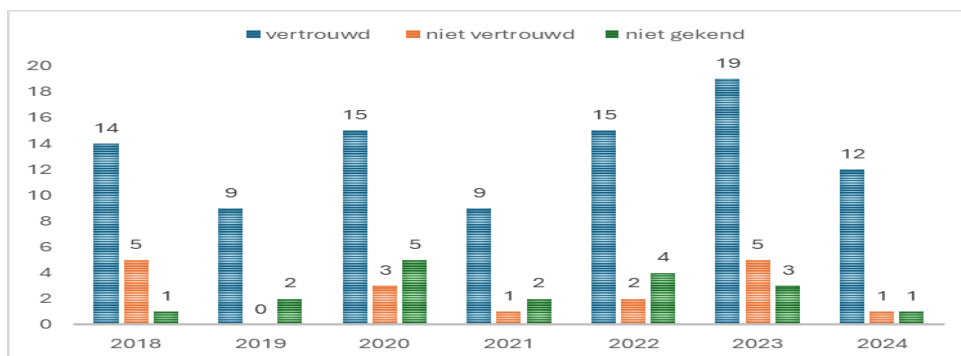


In 2024 bleek er in 9 dossiers sprake van een bezoeker (64 %) waarvan met zekerheid 1 toerist en in 4 dossiers sprake van een bewoner (29 %). In 1 dossier (7 %) kon dit niet worden achterhaald. Dit ligt in absolute cijfers en percentages tussen de voorbije jaren. In 2023 zijn er meer bezoekers 13 (54 %) (niet wonende in de gemeente van het ongeval) dan bewoners 11 (46 %). Van de bezoekers zijn 2 met zekerheid toerist. Dit is een duidelijke trend die enkel in 2020 (coronajaar) niet

klopt. In 2022 zijn 71 %. Bezoekers die betrokken waren bij een dodelijk fietsongeval: Dit ligt opvallend hoog in vergelijking met de voorbije jaren.

8.4.5. Vertrouwd met de omgeving

Figuur 64 – Evolutie vertrouwdheid met de omgeving bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2024, West-Vlaanderen

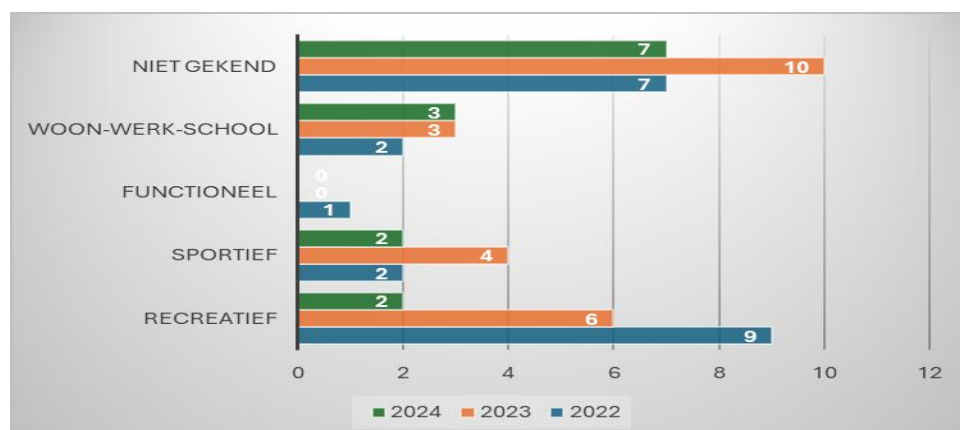


In 2024 bleken 12 personen (86 %) vertrouwd met de omgeving. Slechts in 1 dossier (7 %) bleek duidelijk dat betrokkene niet vertrouwd was met de weg en omgeving. In 1 dossier werd dit niet vermeld (7 %). Dit bevestigt de trend van de voorbije jaren dat de meeste fietsers de weg kennen.

In 2023 bleek 19 personen (79 %) vertrouwd met de omgeving en kende de weg. In 2022 was dit 71 %. Net als in 2022 bleek in 2023, 2 personen waren toeristen die recreatief aan het fietsen waren.

8.4.6. Reden van de verplaatsing

Figuur 65– Reden van de verplaatsing bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers in 2022 en 2024, West-Vlaanderen



De meeste redenen van de verplaatsingen met de fiets in 2024, namelijk in 7 dossiers (50 %) was dit niet duidelijk uit het proces-verbaal te destilleren. In 2023 waren dit er 10 (42 %) In 2022 betrof dit 33 %.

Op nummer 2 staat in 2024 het woon-werk-schoolverkeer met 3 dossiers (21 %). Op nummer 3 staan respectievelijk sportief en recreatief gebruik telkens met 2 dossiers (14 %).

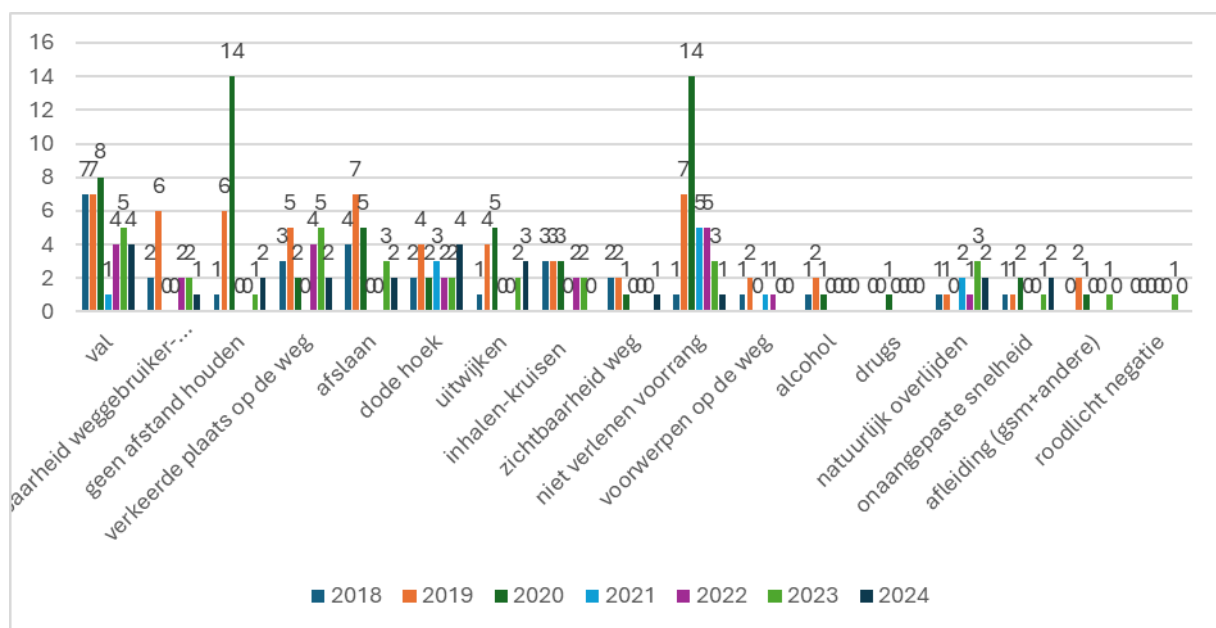
In 2023 stond het recreatief fietsgebruik met 7 personen (29 %) op nummer 2. De meeste verplaatsingen met de fiets in 2022 waren recreatief: 43 %.

Op nummer 3 stond in 2023 het sportieve fietsgebruik met 4 personen (17 %). In 2022 was dit 9 %.

In 2023 bleken 3 personen zicht te verplaatsen voor woon-werkverkeer (12,5 %). In 2022 was dit 10 %. In 2022 bleek 5 % boodschappen te doen.

8.5. Oorzaken en omstandigheden van het dodelijke fietsongeval

Figuur 66 – Evolutie van de oorzaken en omstandigheden bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers, tussen 2018 en 2024, West-Vlaanderen



In 2024 staat op nummer 1 dode hoek en val met telkens 4 dossiers (29 %), gevolgd door uitwijken met 3 dossiers (21 %) gevolgd en geen afstand houden, afslaan en onaangepaste snelheid op nummer 4 telkens met 2 (14 %). Er is geen duidelijke lijn te trekken de voorbije jaren in de oorzaken en omstandigheden bij dodelijke fietsongevallen, los uiteraard van een val.

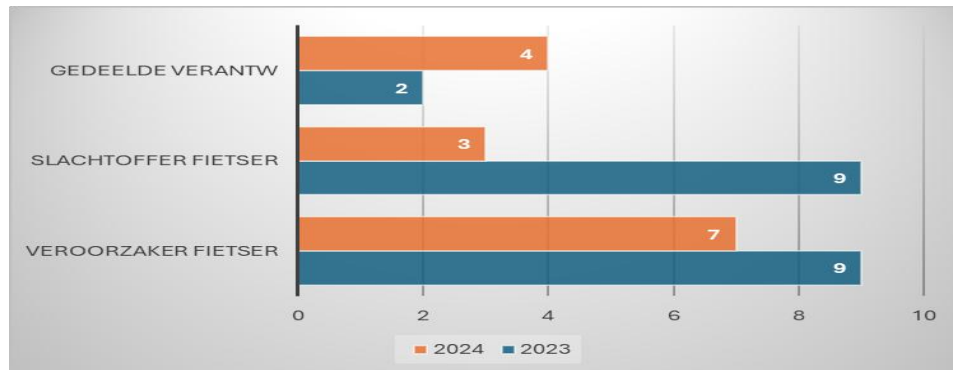
Opvallend zijn de pieken de voorbije jaren bij geen voorrang verlenen en geen afstand houden.

In 2023 staat op nummer 1 met telkens 5 op 20 dossiers (25 %) val en verkeerde plaats op de weg. Op nummer 3 staat met telkens 3 (15 %) natuurlijk overlijden, geen voorrang verlenen en afslaan.

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 %. 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.

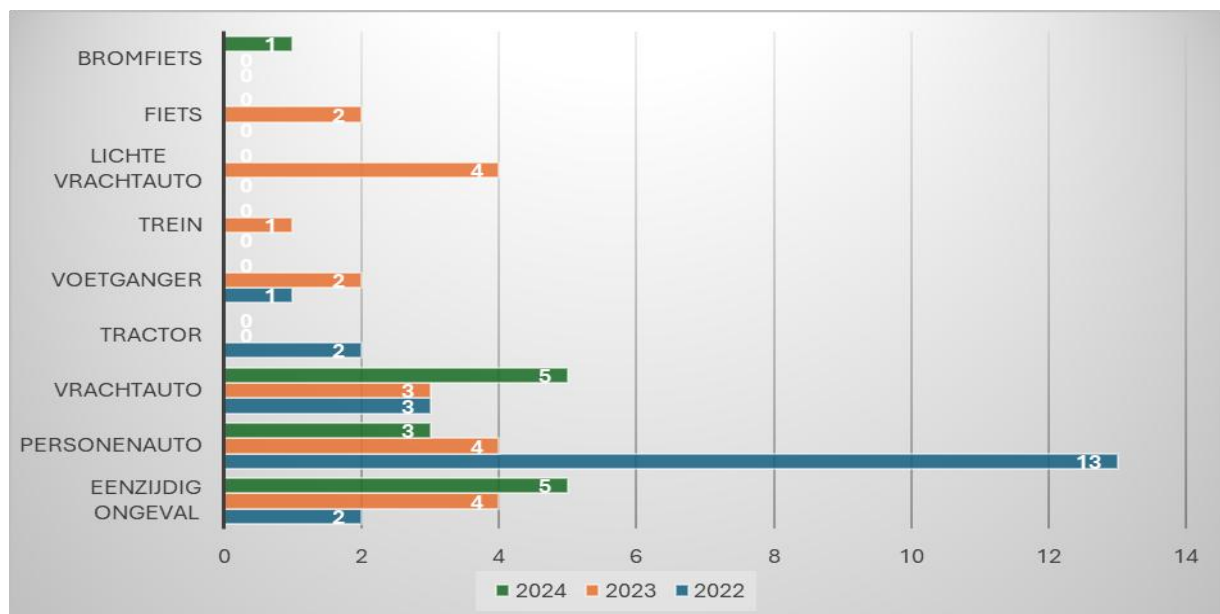
Figuur 67 – Verantwoordelijkheid bij dodelijk fietsongevallen in 2023 en 2024, West-Vlaanderen



In 2024 bleek in 7 dossiers (50 %) de vermoedelijke veroorzaker een fietser, terwijl in 3 dossiers (21 %) de fietser de vermoedelijke slachtoffer was. In 4 dossiers (29 %) is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid. Vooral de stijging van de gedeelde verantwoordelijkheid in 2024 valt op.

In 2023 bleek, onder voorbehoud, in 9 fietsongevallen (45 %) vermoedelijk persoonlijk verantwoordelijk voor het dodelijke verkeersongeval. 9 fietsers (45 %) waren vermoedelijk slachtoffer van het dodelijke verkeersongeval. In 2 dossiers (10 %) is er mogelijk sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid.

Figuur 68 – Aard weggebruiker tegenpartij van de fietser 2022 tot 2024, West-Vlaanderen



In 2024 staan samen op nummer 1 met telkens 5 dossiers (36 %) de vrachtauto als tegenpartij en de eenzijdige valpartijen. Op nummer 2 staat de personenauto als tegenpartij met 3 (21 %). Dit is een duidelijke afwijking van 2023 en 2022.

In 2023 bleek als tegenpartij op nummer 1 zowel de personenauto, lichte vrachtauto als zonder tegenpartij (eenzijdig ongeval) telkens in 4 dossiers (20 %). Dit wordt gevolgd door de vrachtauto met 3 dossiers (15 %)

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 % wat een voetganger tegenpartij en overleed terwijl de fietser ongedeerd bleef.

Samengevat:

- **In 27 % van de dodelijke verkeersongevallen is een fietser betrokken in 2024; dit ligt lager dan 2023 met 34 %.**
- **Van de 14 betrokken fietsen, bijna de helft minder dan 2023, waren in totaal 15 personen betrokken: 13 bestuurders kwamen om het leven en 1 passagier; 1 bestuurster werd licht gewond.**
- **Er waren geen dodelijke fietsongevallen met meerdere fietsers in 2024.**
- **De kans op een dodelijke fietsongeval in 2024 is het grootst**
 - **op een gewestweg**
 - **even groot buiten of binnen de bebouwde kom (50 %)**
 - **buiten een kruispunt**
 - **op een weg met wegmarkeringen**
 - **even groot met of zonder fietspad telkens (43 %)**
 - **overdag (93 %)**
 - **in de week (86 %)**
 - **op vrijdag**
 - **in juni**
 - **bij droog weer (93 %), op een zomerdag (66 %)**
- **Profiel fietser:**
 - **man (79 %)**
 - **leeftijdscategorie 40 tot 49 jaar (29 %)**
 - **Belg (86 %)**
 - **Bezoeker (64 %)**
 - **Kent de weg (86 %)**
- **Soort fiets:**

- de e-bike heeft in 2024 voor het eerst de gewone fiets ingehaald en staat op nummer 1
- de koersfiets staat op nummer 2
- de gewone fiets staat op nummer 3
- een speed pedelec en e-step kwam telkens 1 maal voor in 2024.
- Reden fietsgebruik:
 - In de helft van de dossiers was niet te achterhalen waarom men een fietsverplaatsing maakte. Daarom is het moeilijk hier een conclusie aan te koppelen. In 2023 en 2024 staat onbekend dus op nummer 1 (50 %)
 - staat werk-woon-schoolverkeer op nummer 2 (21 %)
 - staat respectievelijk sportief en recreatief gebruik op nummer 3 (14 %)
- Oorzaken en omstandigheden in 2024
 - niet onlogisch, val staat op nummer 1
 - uitwijken staat op nummer 2
 - geen afstand houden en geen voorrang verlenen staan respectievelijk op nummer 3.

Opvallend:

- De zaterdag schuift door naar de 4^e plaats. Toch opvallend gezien recreatief en sportief fietsen vooral in het weekend gebeurt. Ook dit kan gelinkt zijn aan het slechte weer.
- Geen voorrang verlenen en geen afstand houden komen in 2024 niet meer voor in de top 3.
- De vrachtauto en dus niet de personenauto, zoals in het verleden, komt het vaakst voor als tegenpartij in 2024 van de fietser.
- Waar in het verleden een 50-50 verhouding was van verantwoordelijkheid fietser versus de andere weggebruiker zien we in 2024, 50 % verantwoordelijkheid bij de fietser en in 29 % een gedeelde verantwoordelijkheid bij de dodelijke fietsongevallen. Dit laatste is een duidelijke stijging.
- Het dragen van de fietshelm daalt in 2024 (36 %) , zeker in vergelijking met 2020 toen dit 81 % bedroeg.

9. Quick scan

Sinds januari 2022 werd deze quick scan methode officieel toegepast op de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.

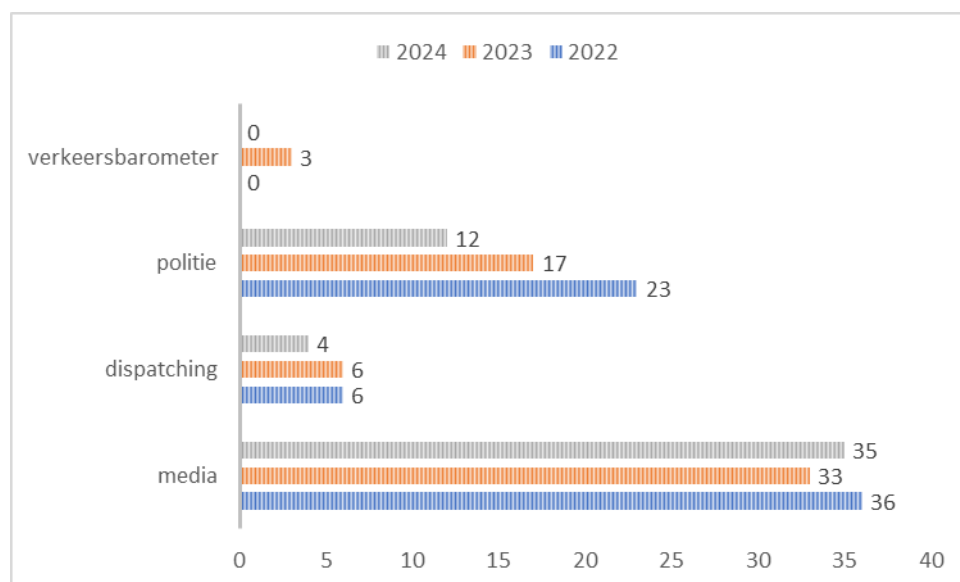
Deze procedure bevat 5 fasen.

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, nagaan verband omgeving en gedrag
4. Vraag aan de wegbeheerder
 - Korte termijn structurele maatregelen?
 - Middellange termijn structurele maatregelen?
5. Opvolging
 - na twee maanden
 - na een jaar

Hierbij is het partnerschap met de wegbeheerders cruciaal: remediëren waar mogelijk om een dodelijk ongeval te vermijden. Dit is het voornaamste doel van de quick scan en quick wins.

9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval

Figuur 69 – Manier van kennisname dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2024, West-Vlaanderen



Het eerste doel is om zo snel als mogelijk kennis te nemen van een dodelijk verkeersongeval of een verkeersongeval waarbij een betrokkene nadien overlijdt, in West-Vlaanderen om zo vlug als mogelijk een quick scan uit te voeren. Hiervoor gebruiken mijn diensten verschillende kanalen: de

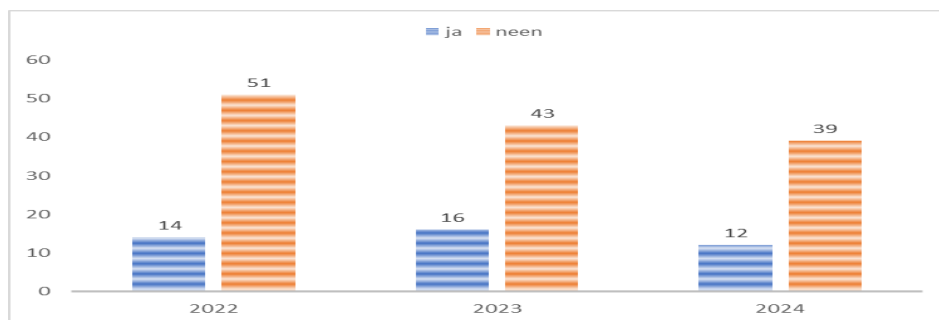
media, de vaststellende politiedienst, het CIC (coördinatie- en informatiecentrum), de verkeersbarometer als back-up systeem.

In 35 dossiers (69 %) gebeurde de kennisname via de media in 2024. In 12 dossiers (24 %) verwittigde de politie spontaan mijn diensten. In 4 dossiers (8 %) gebeurde de eerste kennisname via een melding van het CIC West-Vlaanderen. In 2024 gebeurden geen rechtzettingen via de verkeersbarometer. We zien een toename van de eerste kennisname via de media met 13 %.

In 2023 was de eerste kennisname via de media in 33 dossiers (56 %), in 17 dossiers (29 %) spontaan via de politie, in 6 dossiers (10 %) via het CIC en in 3 dossiers (5 %) via de verkeersbarometer.

In 2022 was de eerste kennisname via de media in 36 dossiers (55 %). De spontane kennisname via de politie gebeurde in 23 dossiers (35 %) en in 6 dossiers (9 %) verwittigde het CIC van de federale politie het snelst mijn diensten. In 2022 gebeurde geen correctie via de verkeersbarometer.

Figuur 70 – Spontaan ontvangen proces-verbaal dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2024, West-Vlaanderen



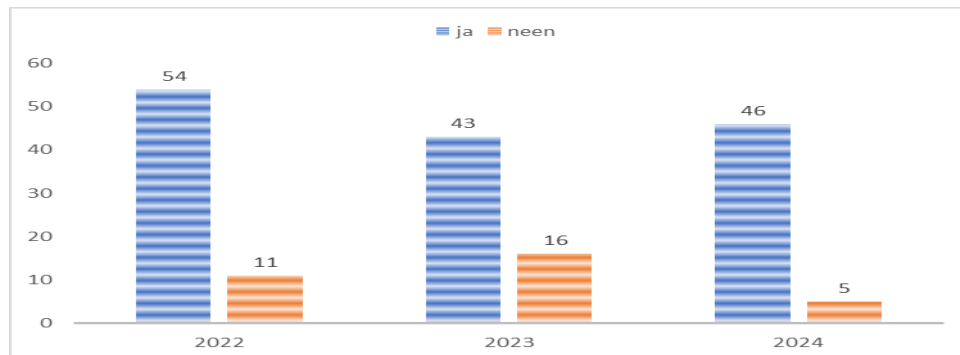
Het tweede doel is om de processen-verbaal spontaan te ontvangen van de vaststellende politiediensten, zowel bij de onmiddellijk overlijdens of de overlijdens nadien gelinkt aan het verkeersongeval. Een politie ambtenaar vertaalt en anonimiseert het proces-verbaal in een 100 tal parameters. Per dodelijk verkeersongeval wordt een geanonimiseerde werkfiche opgemaakt. Deze werkfiche wordt gebruikt in het opvolgingstraject en de keuze om al dan niet vragen te stellen aan de wegbeheerder of deze laatste in kennis te stellen van het dodelijke verkeersongeval.

In 2024 ontvingen mijn dienst in 12 dossiers (24 %) spontaan het proces-verbaal. In 2023 was dit in 16 dossiers (27 %) van de gevallen en in 2022 was dit in 14 dossiers (22 %). 2024 ligt in percentage tussen de andere jaren.

Er is een verschil tussen de kennisgeving van het verkeersongeval en het ontvangen van het proces-verbaal. Verschillende diensten zijn hierbij betrokken. Zo kan een verkeerscoördinator mijn diensten inlichten terwijl het pv wordt doorgestuurd door het lokaal informatie kruispunt (LIK). Het blijven sensibiliseren van de lokale informatie kruispunten bij de politiediensten is hierbij noodzakelijk.

9.2. Uitvoeren van de quick scan analyse binnen de week

Figuur 71– Behandeling van het dodelijke verkeersongeval binnen de week in 2022 en 2024, West-Vlaanderen



In 46 dossiers (90 %) werd de doelstelling gehaald in 2024 om het dossier binnen de week te behandelen. In 2023 was dit in 43 dossiers (73 %) en in 2022 in 54 dossiers (83 %).

In 5 dossiers (10 %) werd deze doelstelling niet gehaald in 2024. Dit was in 2023 nog in 16 dossiers (27 %) en in 2022 in 11 dossiers (17 %).

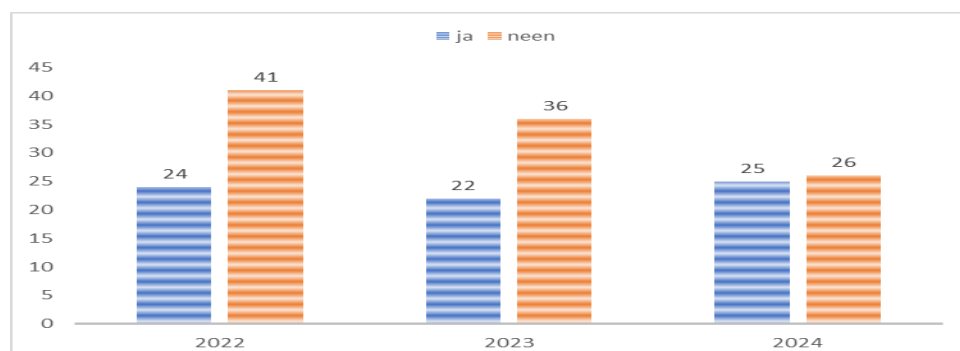
De redenen waarom deze doelstelling niet gehaald werd:

- bij een ongeval met een overlijden na een week of langer
- wanneer het proces-verbaal niet direct dient afgewerkt te worden volgens het parket.

In 2024 werden meer dossiers behandeld binnen de week in vergelijking met de voorbije jaren.

9.3. Contact met de wegbeheerder

Figuur 72 – Aantal vragen aan de wegbeheerders naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen van 2022 tot 2024, West-Vlaanderen

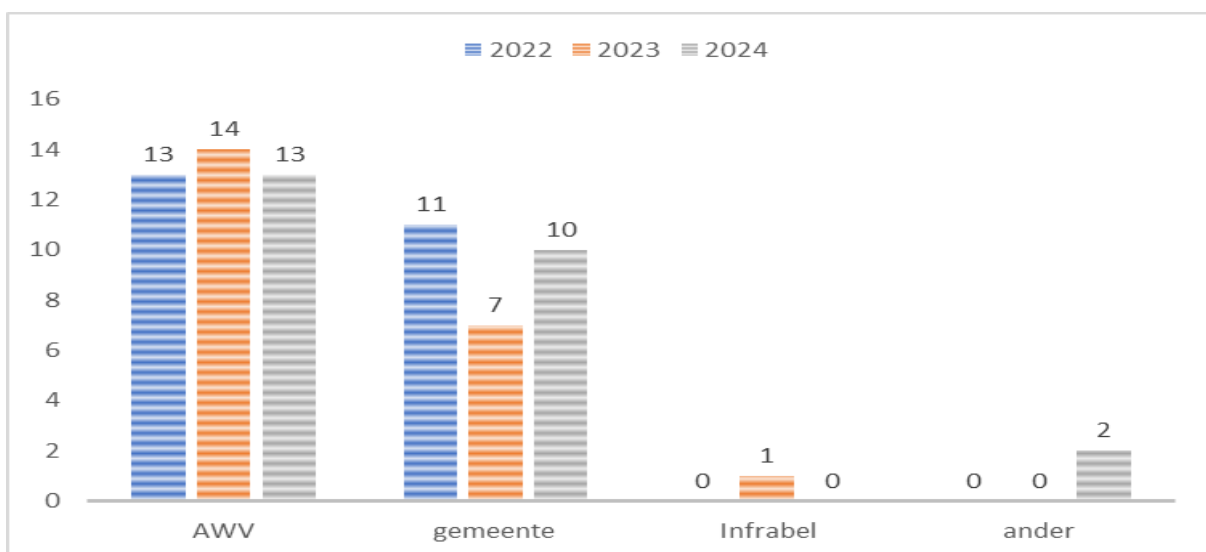


In 2024 bleek er in 26 dossiers (51 %) geen vragen gesteld aan wegbeheerder en in 25 dossiers (49 %) wel. Dit betekent een stijging van 12 % in vergelijking met 2023 en 2022 inzake de contactname met de wegbeheerder.

In 2023 bleek in iets meer dan één derde van de dossiers, namelijk in 22 dossiers (37 %) van de dodelijke verkeersongevallen een vraag gestuurd naar de wegbeheerder om na te gaan of er mogelijks structurele maatregelen overwogen werden op de plaats van het ongeval. Dit is procentueel identiek aan 2022 met 24 dossiers (37 %). In 2023, net als in 2022 bleek dit in 63 % niet relevant.

NOOT: Vanaf hier worden de percentages berekend op basis van het aantal dossiers waarbij een vraag gesteld werd aan de wegbeheerder: dit was voor 2024 in 25 dossiers van de 51, in 2023 in 22 dossiers van de 59 en in 2022 in 24 dossiers van de 65.

Figuur 73 –Wegbeheerder bij de dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2024, West-Vlaanderen



In 2024 bleek in 13 dossiers (52 %) een vraag werd gesteld AWV de wegbeheerder. In 2023 bleek dit in 14 dossiers (58 %) en in 2022 in 13 dossiers (54 %). **2024 ligt procentueel tussen de voorbije jaren.**

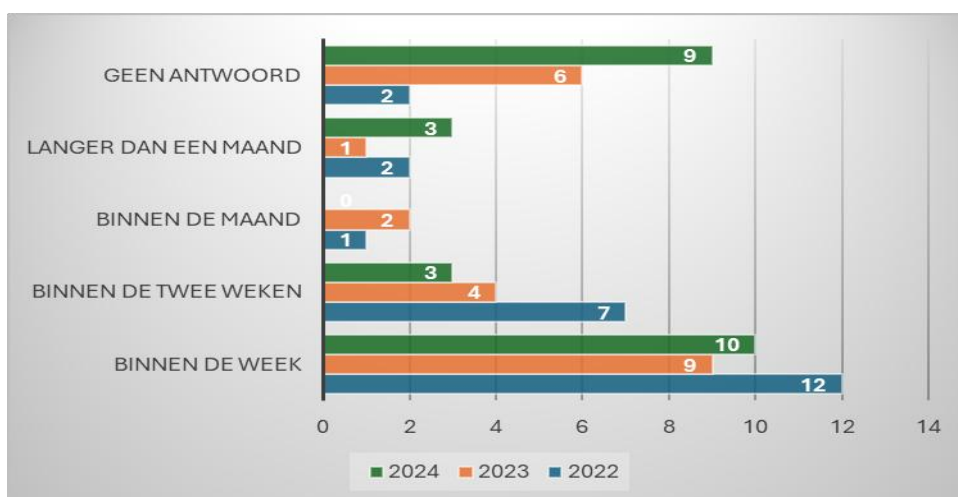
In 2024 bleek in 10 dossiers (40 %) een vraag gesteld aan de stad/gemeente als wegbeheerder. In 2023 bleek dit in 7 dossiers (32 %) en in 2022 in 11 dossiers (46 %).

In 2023 bleek in 1 dossier (5 %) een vraag gesteld aan Infrabel als wegbeheerder. Dit kwam niet voor in 2022 en 2024.

Met “andere” wordt bijvoorbeeld een jaagpad of havengebied of private oprit bedoeld waarbij de wegbeheerder niet de doorsnee beheerders zijn. **In 2024 bleek dit in 2 dossiers (9 %) het geval en werd een vraag gesteld aan de wegbeheerder.** Dit kwam niet voor in 2022 en 2023.

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

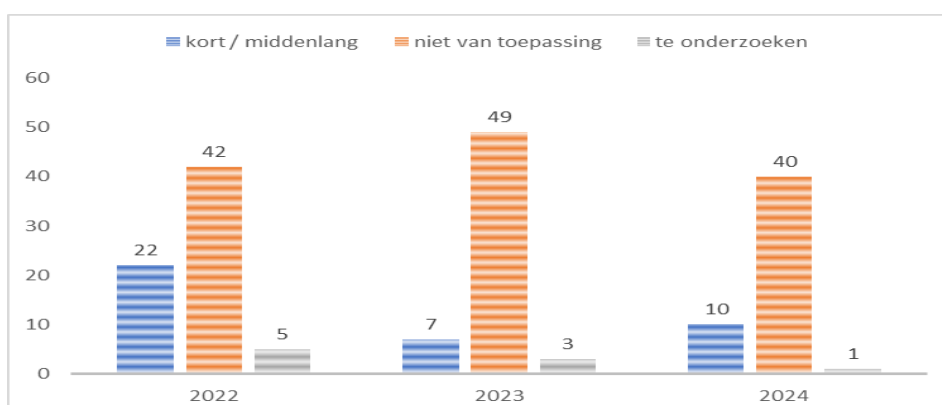
Figuur 74 – Reactietijd wegbeheerder bij de eerste vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2024 reageerde de wegbeheerder in 10 dossiers (40 %) binnen de week, dit is een daling ten opzichte van de vorige jaren. In 2023 reageerde de wegbeheerder in 9 dossiers (41 %) binnen de week. In 2022 was dit nog in 12 dossiers (50 %). In 2024 reageerde de wegbeheerders in 3 dossiers (12 %) binnen de twee weken. In 2023 reageerde de wegbeheerder in 4 dossiers (18 %) binnen de twee weken. In 2022 was dit in 3 dossiers (12 %). In 2024 reageerde de wegbeheerder in 3 dossiers (12 %) na een maand. Dit was in 2023 in 1 dossier (5 %) en in 2022 in 2 dossiers (8 %). In 2024 bleef in 9 dossiers (36 %) een reactie uit. In 2023 bleef in 6 dossiers (27 %) een reactie van de wegbeheerder uit. In 2022 was dit nog 2 dossiers (8 %).

Zowel de reactie als reactiesnelheid van de wegbeheerder dalen in vergelijking met de voorbije jaren.

Figuur 75 – Reactie wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

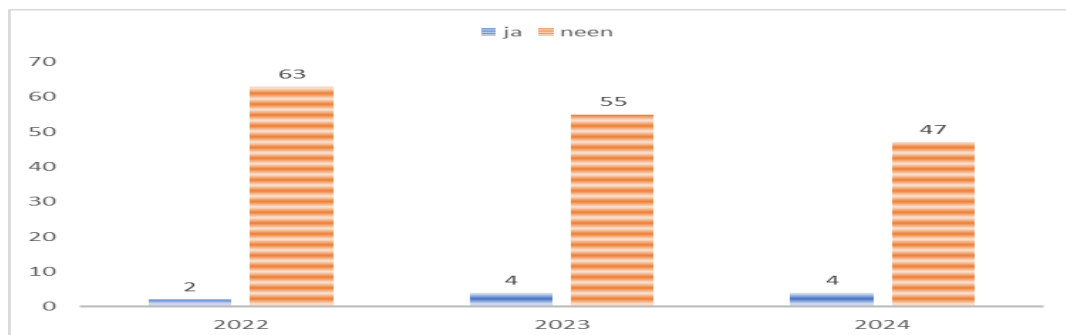


In 2024 was er in 10 dossiers (20 %) sprake van mogelijke infrastructurele maatregelen. In 40 dossiers (78 %) was dit niet van toepassing. In 1 dossier (2 %) zou de wegbeheerder dit verder onderzoeken.

Ook in 2023 en 2022 werden in de meeste dossiers geen infrastructurele maatregelen overwogen.

Uiteraard kan dit gekoppeld worden aan de ongevalsfactor, mens, zie puntje 7.21. MOW Vlaanderen zet daarom in op de link tussen omgeving en gedrag en beperkt zich niet tot infrastructurele maatregelen. Ook sensibilisering en educatie komen aan bod. Zij bieden in sommige gevallen gratis de analyse een verkeersdeskundige aan en advies van een verkeerspsycholoog.

Figuur 76 – Organisatie structurele debriefing na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

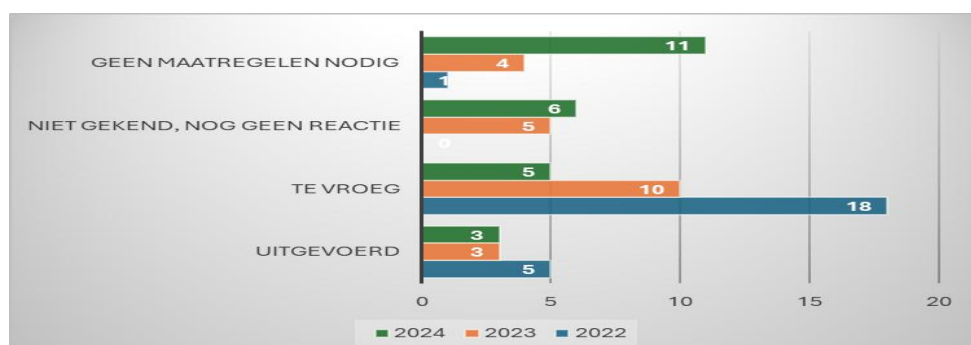


In 2024 werd in 4 dossiers (16 %) een structurele debriefing georganiseerd, ditmaal in 2024 telkens met MOW Vlaanderen. Net om de link tussen gedrag en omgeving te detecteren, werden bij dossiers met zwakke, jonge weggebruikers een debriefing georganiseerd.

In 2023 werd een structurele debriefing georganiseerd in 4 dossiers (18 %). Hier zaten complexe dossiers tussen met een lange termijn oplossing en infrastructurele aanpak voorbeeld de volledige heraanleg van een weg of kruispunt. De betrokkenheid van de Waalse partners zoals SPW, maken het dossier er niet eenvoudiger op. In 2022 bleek in 2 dossiers (8 %) ingegaan op het voorstel om een structurele debriefing te organiseren in de stad/gemeente van het ongeval om snel de partners rond de tafel te brengen. In beide dossiers leidde dit tot een snelle en korte termijn oplossing.

9.5. Opvolging

Figuur 77 – Timing uitvoering structurele maatregelen bij vraag aan de wegbeheerder, bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen

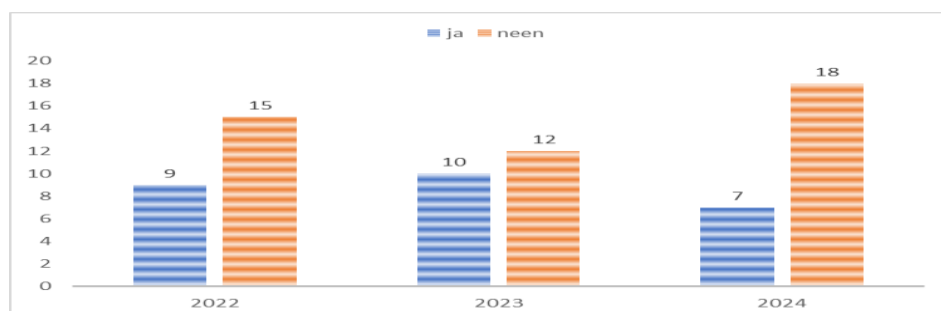


In 3 dossiers (12 %) werd er in 2024 een korte termijn oplossing uitgevoerd: muur herstellen, afsluiten doorsteek gewestweg, inhaalverbod voorzien. In 2023 was dit in 3 dossiers (14 %) en in 2022 was dit in 5 dossiers (21%).

In 5 dossiers (20 %) gaat het in 2024 om grotere infrastructurele maatregelen die meer tijd nodig hebben waardoor het te vroeg is om de timing van de uitvoering te kennen. Dit bleek in 2023 om 10 dossiers te gaan (45 %) en in 2022 om 18 dossiers (75 %).

In 11 dossier (44 %) bleek geen maatregel nodig volgens de wegbeheerder in 2024. Dit was in 2023 het oordeel van de wegbeheerder in 4 dossiers (18 %), en in 2022 in 1 dossier (4 %).

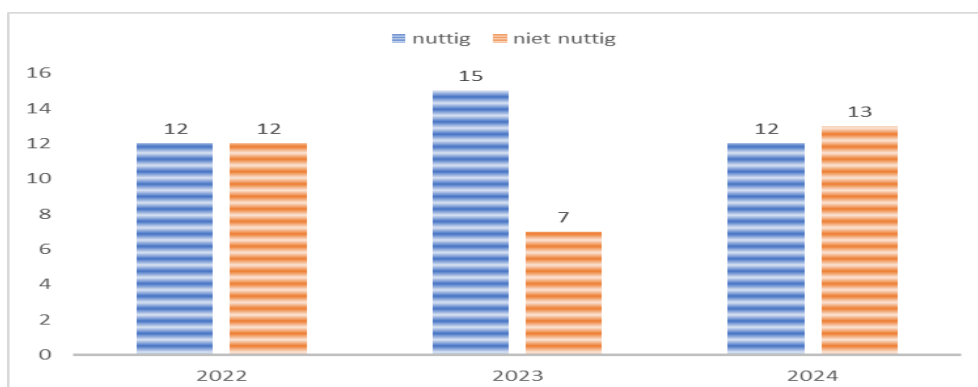
Figuur 78 – Opvolging na twee maanden



In 2024 bleek in 7 dossiers (28 %) een opvolging na twee maanden wenselijk. Dit is de toestand begin 2025. Hier kunnen nog dossiers bijkomen. Dit is een daling in vergelijking met de voorbije jaren. In 2023 was dit in 10 dossiers (45 %) In 2022 bleek dit in 9 dossiers (37 %) relevant.

Bij dossiers met een lange termijn oplossing, wordt niet altijd een herinnerings e-mail gestuurd na 2 maanden, gezien dit duidelijk is dat er meer tijd nodig is voor de planning en uitvoering. Dit verklaart waarom het aantal dossiers op te volgen na ene jaar, zie hierna, hoger ligt.

Figuur 79 – Opvolging na een jaar



In 2024 bleek in 12 dossiers (48 %) een opvolging na een jaar nuttig. Dit is althans de toestand begin 2025. Er kunnen hier dus nog dossiers bijkomen. Dit zit procentueel tussen de cijfers van de voorbije jaren. In 2023 was dit in 15 dossiers (68 %) en in 2022 bleek dit in 12 dossiers (50 %) relevant. Dat gaat vooral om de middellange termijn infrastructurele aanpassingen en voorstellen.

Samengevat:

- De eerste doelstelling om zo snel als mogelijk kennis te nemen van het dodelijk verkeersongeval, gebeurt hoofdzakelijk via de actieve opvolging van de media; 69 % in 2024, een stijging met 13 % in vergelijking met de voorbije jaren;
- De tweede doelstelling om door de politie spontaan te worden verwittigd, zit in 2024 procentueel tussen de cijfers van de voorbije jaren; 32 % (zowel via de eerste vast stellers als via het CIC);
- De derde doelstelling om het dossier binnen de week te behandelen, wordt makkelijk gehaald in 2024 met 90 %; alleen bij een overlijden na een week of wanneer het dossier niet onmiddellijk dient afgewerkt in opdracht van het parket, zit er vertraging op;
- In 2024 bleek in 25 van de 51 dossiers het nuttig om een vraag te richten aan de wegbeheerder (49 %). Dit was in 2023 in 22 van de 59 dossiers (37 %) nuttig en in 2022 in 24 van de 65 dossiers (37 %). Procentueel zijn er dus meer dossiers in 2024 waarbij een vraag werd gesteld aan de wegbeheerder.
- Zowel de reactie als de reactiesnelheid van de wegbeheerders dalen; in 2024 was dit in 40 % binnen de week, terwijl in 2023 dit in 41 % was en in 2022 in 50 %;
- In 20 % van de dossiers is er uiteindelijk effectief sprake van mogelijke infrastructurele maatregelen in 2024;
- Het aantal structurele debriefings blijft gelijk in 2024 met 4 dossiers, maar er is een accentverschuiving naar de samenwerking met MOW Vlaanderen; die de nadruk legt op omgeving en gedrag; vooral bij dossiers met zwakke, jonge weggebruikers;
- In 3 dossiers (12 %) werd in 2024 een korte termijn oplossing uitgevoerd; zoals het herstellen van een muur, het invoeren van een inhaalverbod, afsluiten van een doorsteek;
- In 5 dossiers (20 %) gaat het in 2024 om langere termijn oplossingen die een opvolging vereisen; dit daalt in vergelijking met vorige jaren;
- De opvolging na 2 maanden ligt op 28 % van de dossiers; dit is een daling ten opzichte van de voorbije jaren;
- De opvolging na een jaar ligt op 28 % van de dossiers. Uiteraard is dit begin 2025 te vroeg om als definitief te beschouwen.

10. Aanbevelingen – de 5 E's

10.1. Evaluation

Uit de analyse van de voorbij 7 jaar zijn zowel trends te zien als zaken die occasioneel voorkomen. Daarom is een jaarlijkse analyse belangrijk. Specifieke analyses naar type weggebruikers, bevorderen verder de inzichten.

In 2018 telden we het meeste aantal dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen met 79 dodelijke verkeersongevallen sinds deze analyse. Dit was ook de aanleiding voor de opstart ervan. Sindsdien halen we, gelukkig, dit cijfer niet meer.

2020 en 2021 zijn niet representatief omdat de coronamaatregelen een rechtstreeks effect hadden op de verkeersveiligheid. In denk maar aan de lock-down, beperkte verplaatsingen, herbergen die dicht moesten om 23 uur.

Zowel 2019, 2021 en 2023 liggen in dezelfde lijn met respectievelijk 58, 57 en 58 dodelijke verkeersongevallen. Alleen 2022 scoorde hoger met 65 dodelijke verkeersongevallen.

2024 lag lager met 51 dodelijke verkeersongevallen. Hoe komt dit? Welke factoren speelden hierbij een rol? Kunnen we deze inzichten gebruiken om zaken te voorspellen en weggebruikers vooraf te waarschuwen?

De link tussen omgeving en gedrag, zoals de recente aanpak en onderzoek door MOW Vlaanderen, bij dodelijke verkeersongevallen met jongeren en de proefanalyse van AWV West-Vlaanderen bij het IDVO project waarbij dodelijke verkeersongevallen met zwakke weggebruikers worden onderzocht, zijn toe te juichen.

Ook het diepteonderzoek naar de oorzaken van ernstige ongevallen met fietsers in Vlaanderen, door Vias Institute, Rapport nr. 2024-R-01-NL, gepubliceerd op 07/05/2024, en in opdracht van MOW Vlaanderen, biedt waardevolle inzichten.

Een verder onderzoek naar de redenen van de verplaatsing van de fietser, is vaak niet uit de processen-verbaal te halen. Toch is dit belangrijke informatie om doelgericht te kunnen werken. Een verdere analyse, verder werkende op het diepteonderzoek van Vias Institute, lijkt daarom aan te raden.

Leveren steden/gemeenten, als wegbeheerders, voldoende inspanningen bij de analyse en onderzoek van de verkeersongevallen op hun wegen, zeker als we zien dat de reactie en reactiesnelheid daalt bij vragen bij de quick scans? Heeft men oog voor snelle oplossingen? Investeert men voldoende in infrastructurele projecten? Hoe zit het met de verschillen tussen de aanpak in steden en de kleinere gemeenten die soms zelfs geen mobiliteitsambtenaar hebben? Een onafhankelijk onderzoek zou hierin een interessante beeldvorming kunnen bieden.

Verder wetenschappelijk onderzoek is nodig hoe het komt dat mannen veel vaker voorkomen bij dodelijk verkeersongevallen dan vrouwen. Rijden mannen meer kilometers en zijn ze daarom oververtegenwoordigd in de cijfers? Is dit de enige uitleg of is er meer aan de hand? Klopt het dat

ze betere chauffeurs dan vrouwen en rijden ze daarom misschien roekelozer of spelen er andere factoren zoals alcohol en drugs een grotere rol dan bij vrouwen?

In 2024 leidde het natte jaar tot een bijna halvering van het aantal dodelijke fietsongevallen. Daarom is de link met de weersomstandigheden nuttig om diepgaander te onderzoeken. Zeker bij dodelijke fietsongevallen zien we dat slecht weer leidt tot zowel het verkiezen van de auto voor de functionele verplaatsingen als het schrappen of uitstellen van sportieve en recreatieve verplaatsingen bij regen.

We durven zelfs te stellen, dat het natte weer, meer voertuigen op de baan brengt, met meer files tot gevolg. Dit weerspiegelt zich mogelijks in het dalen van het aantal dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen. Ook dit zou onderwerp kunnen uitmaken van de analyse naar de relatie tussen de weersomstandigheden en de dodelijke verkeersongevallen.

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.

Op basis van de conclusies uit de onderzoeken lijken specifieke sensibiliseringscampagnes voor specifieke doelgroepen op hun plaats.

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 65 % is er sprake van een menselijke factor in het diepteonderzoek fietsongevallen van Vias Institute. Volgens de analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2024 is er sprake van 78 % menselijke factor.

Op nummer 1 staat de uitvoering met 19 dossiers (37 %); gevolgd door waarneming met 12 dossiers (24 %) op nummer 2; gevolgd door globaal met 9 dossiers (18 %) op nummer 3.

Daarom blijft inzetten op onderwijs en leren als weggebruiker misschien zelfs levenslang, essentieel.

Zeker nu de e-bike op nummer 1 staat en de gewone fiets heeft ingehaald en de e-bike ook bij mountainbikes en koersfietsen terug te vinden is, is educatie, leren rijden met deze rijwielen sterk aangeraden, los van de leeftijd.

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 78 % van de oorzaken hoofdzakelijk te wijten is aan gedrag van de weggebruikers, is in 12 % 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.

In gesprek gaan met de wegbeheerder en samen onderzoeken welke mogelijke infrastructurele maatregelen op korte en middellange termijn mogelijk zijn is de winst van de quick scan en blijft best behouden. De structurele debriefings brengen de partners samen los van bestaande overlegstructuren en bieden een meerwaarde enerzijds in het zoeken naar quick wins maar ook in complexe dossiers.

10.5. Enforcement

Op nummer 1 staat de verkeerde plaats op de weg. Dit is vaak het gevolg van onoplettendheid, een verkeerde inschatting, snelheid. Politici die beweren dat trajectcontroles niet werken en enkel dienen om de kas te vullen, bewijzen met deze populistische praat, vooral gehoord voor de verkiezingen, de verkeersveiligheid geen dienst.

Goed werkende trajectcontroles moeten een prioriteit zijn van alle wegbeheerders om de snelheid naar beneden te krijgen en zo de ernst van een mogelijk ongeval te verminderen. De capaciteitsproblemen van de server en de vertraging om trajectcontroles te laten immigreren, naar een centraal digitaal platform, zijn schrijnende vaststellingen in onze welvaartstaat. Dit dossier moet prioritair aangepakt worden zodat alle trajectcontroles constant kunnen werken zonder beperkingen.

Ook de verwerking van de inbreuken via de gewestelijke verwerkingscentra moet herbekeken worden. In Frankrijk lukt een veelvoud aan verwerkingen, via digitalisering. Dit zou ook in België prioritair moeten bekeken worden.

Bespaar als politiedienst niet op de capaciteit voor verkeersacties. De pakkans verhogen is belangrijk om gedrag af te dwingen. Vooral bij alcohol, drugs en gsm gebruik tijdens het rijden, moet de pakkans drastisch omhoog. Het Zweeds model kan hier als voorbeeld dienen. Zet de capaciteit slim in op de tijdstippen en plaatsen die relevant zijn op basis van analyses en niet op basis van het beste persoonlijke verdienmodel.

Er moet dringend werk gemaakt worden om afleiding achter het stuur via camera's wettelijk mogelijk te maken en te bestraffen. Privacy en GDPR blokkeren dossiers die maatschappelijk belangrijk zijn. Gelukkig is dit opgenomen in het regeerakkoord. Nu nog afwachten hoe lang het zal duren eer ANPR camera's kunnen gebruikt worden o gsm'en achter het stuur effectief te beboeten.