

Analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2019

Carl Decaluwé
Gouverneur van West-Vlaanderen
12 november 2020

Inhoudstabel

1. Inleiding	5
2. De beleidscontext	6
“Vision Zero” van de Europese Unie	6
De krachtlijnen van “Vision Zero”	6
Verplichting geavanceerde veiligheidsapparatuur	7
De federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	7
De Kadernota Integrale Veiligheid - gecombineerde aanpak handhaving en sensibilisering	8
Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan	8
De Zonale Veiligheidsplannen en verkeersveiligheid	9
3. Het voertuigen- en fietspark blijft aangroeien	10
4. De verkeersveiligheidsbarometer van 2019	11
5. Dodelijke fietsongevallen	13
Weginrichting	13
Aanwezigheid fietspad	14
Tijdstip en uitrusting fietser	14
Tijdstip dodelijk fietsongeval	14
Uitrusting fietser	14
Profiel fietser	15
Leeftijd	15
Oorzaak van het ongeval	16
6. Algemene analyse	17
Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	17
Overlijden	17
Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen	18
7. Situatie van de weg	19
Wegtype	19
Bebouwde kom	20
Kruispunt	21
Snelheidsregime	22
Werking openbare verlichting	23
Rechte weg, bocht of rotonde	23
Wegbedekking en staat van het wegdek	24
Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken	25

Brug, gracht en hindernis	26
Wegenwerken	27
Oversteekplaats voetgangers en voetpad.....	27
8. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen	28
Maand	28
Dag van de week	28
Moment van de dag	29
9. Profiel veroorzaker	31
Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval.....	31
M/V.....	31
Leeftijd.....	32
Bewoner of bezoeker	32
Vertrouwd met de omgeving	33
Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	33
Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker	34
10. Profiel slachtoffer.....	35
M/V.....	35
Leeftijd.....	35
Medische toestand.....	36
11. Betrokken vervoermiddel	37
12. Omstandigheden en oorzaken	38
Weersomstandigheden	38
Gladheid wegdek.....	38
Verkeersomstandigheden	39
Zichtbaarheid.....	39
Onaangepaste snelheid.....	41
Rijden onder invloed	41
Ademtest	41
Bloedproef.....	42
Speekseltest.....	43
Toxicologisch onderzoek	43
Valhelmen en kinderzitje.....	43
Veiligheidsgordel	44
Afleidingen	45
Verkeersmanoeuvres	45
Uitwijkmanoeuvres	47

Vluchtmisdrijf	47
Dodehoekongevallen.....	48
Gevaarlijk parkeren	48
Roodlichtnegatie	48
Geen afstand houden.....	49
Valpartij	49
Ziekte of onwel worden	50
Aanstelling van verkeersdeskundige	50
13. Afhandeling door politie	51
14. Beschouwingen en conclusie	52
Fietsongevallen.....	52
Algemeen.....	52
Situatie van de weg	52
Tijdstip	53
Profiel veroorzaker	53
Profiel slachtoffer	53
Omstandigheden en oorzaken	53
Slechte zichtbaarheid betrokkenen.....	54
Onaangepaste snelheid	54
Rijden onder invloed	54
Uitrusting en rijgedrag.....	54
Grootste (mede)veroorzakers	55
15. Lijst begrippen	56

1. Inleiding

Vorig jaar nam gouverneur Decaluwé het initiatief om de dodelijke ongevallen in onze provincie voortaan jaarlijks grondig te analyseren op basis van de gerechtelijke dossiers. West-Vlaanderen blijft immers een bovengemiddeld aantal verkeersdoden betreuren.

Het verkeer is een dynamisch gegeven, onderhevig aan frequenties, technologie en tijdsgeest. Wie eraan participeert, draagt een medeverantwoordelijkheid voor de algemene veiligheid, maar heeft ook recht op een veilig algemeen verkeerssysteem. Daarom moet veilig verkeersgedrag de norm zijn voor iedere verkeersdeelnemer. Wetenschappelijke studies leren dat onze verkeersveiligheid hoofdzakelijk wordt beïnvloed door de verkeersparticipanten zelf (90 à 95%). Verkeersveiligheid is duidelijk meer dan secure weginfrastructuur en veilige voertuigen. Onaangepaste en overdreven snelheid en alcoholgebruik in het verkeer zijn problematisch in West-Vlaanderen. Dat bleek uit de analyse van de verkeersdoden in 2018. Informatie uit concrete dossiers wordt vertaald naar verkeersveiligheidsdata waar verder mee aan de slag kan worden gegaan.

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.

Dit is de analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 in West-Vlaanderen, opnieuw gebaseerd op informatie uit de gerechtelijke dossiers van deze verkeersongevallen. Dit is een vorm van accidentologie, met de begrensde focus op de context en oorzaken van dodelijke verkeersongelukken in West-Vlaanderen.

2. De beleidscontext

Het verkeersveiligheidsbeleid is niet enkel reactief gebaseerd op ongevallen- en slachtoffercijfers. De verschillende beleidsniveaus zetten allemaal proactief in op de indicatoren van gevaarstelling in het verkeer. Specifieke onderdelen van het verkeerssysteem worden geïdentificeerd, gemeten en gemonitord. Verplichte veiligheidskenmerken beogen een drastische vermindering van het aantal verkeersdoden, aangezien menselijke fouten bij ongeveer 95% van alle verkeersongevallen zijn betrokken.

Veiligheid – waaronder ook verkeersveiligheid ressorteert - is geen exclusieve opdracht van de geïntegreerde politie, justitie en andere overheidsdiensten¹. Verkeersveiligheid moet ook door en vanuit de burgerlijke samenleving worden gerealiseerd.

“Vision Zero” van de Europese Unie

Het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 zet in op “Vision Zero” en herbevestigt de doelstelling op lange termijn: nul verkeersdoden tegen 2050. Door de verklaring van Valletta over verkeersveiligheid van maart 2017 te bekrachtigen in de conclusies van de Raad, hebben de ministers van vervoer van de EU voor het eerst ook een streefcijfer voor de beperking van het aantal zwaargewonden in de EU vastgesteld, namelijk een halvering tegen 2030 ten opzichte van het referentiejaar 2020. De “Vision Zero”-benadering is gebaseerd op Europese beste praktijken en wordt wereldwijd aanbevolen door de Wereldgezondheidsorganisatie. Het is een nieuw kader voor het verkeersveiligheidsbeleid door de nadruk te leggen op het voorkomen van doden en zwaargewonden.

De krachtlijnen van “Vision Zero”

Alle besluitvorming over verkeersveiligheid in de EU-lidstaten moet als uitgangspunt hebben dat verlies van mensenlevens onaanvaardbaar is. De kern van de opgelegde “Safe System”-benadering wordt gevormd door veilige voertuigen, veilige infrastructuur, veilig weggebruik (veilige snelheid, niet rijden onder invloed, gebruik van veiligheidsgordels en helmen) en betere zorg na ongevallen. De EU stelt tevens voorop dat we moeten klaar zijn om het hoofd te bieden aan nieuwe tendensen, zoals het toenemende verschijnsel van afleiding door mobiele apparaten.

Technologische doorbraken, vooral op het gebied van connectiviteit en automatisering bieden nieuwe mogelijkheden op vlak van verkeersveiligheid, omdat ze de kans op menselijke fouten doen afnemen. In de overgangsfase zullen nieuwe risico's opduiken, bijvoorbeeld omdat het verkeer zal bestaan uit een mix van voertuigen met sterk uiteenlopende capaciteiten op het gebied van automatisering of connectiviteit, gewone voertuigen, en kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders, fietsers en voetgangers. Ook hierop wordt ingezet.

¹ Kadernota Integrale Veiligheid 2016-2019.

Het nieuw EU-beleidskader geeft ook aandacht aan de noodzakelijke ontwikkeling van synergiën tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen in grote en kleine steden: minder autogebruik in steden, in combinatie met een veiliger omgeving voor voetgangers en fietsers².

Verplichting geavanceerde veiligheidsapparatuur

Het Europees parlement stemde op 16 april 2019 in met de nieuwe Europese regels van verplichte geavanceerd veiligheidsapparatuur in alle nieuwe wegvoertuigen die verkocht worden in de EU. Het gaat onder meer om de introductie van een intelligent systeem dat bestuurders volledig bewust maakt van wanneer ze te hard rijden. Zo worden snelheidsovertredingen voorkomen.

Voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden noodremsystemen verplicht, evenals een systeem dat de bestuurder waarschuwt bij uitvaring van de rijstrook. Deze zijn reeds verplicht voor vrachtwagens. Vrachtwagens en bussen worden gevraagd direct-zichtfuncties te installeren die ervoor zorgen dat bestuurders kwetsbare weggebruikers vanuit de bestuurdersstoel kunnen zien zonder het gebruik van spiegels of camera's. Waarschuwingssystemen die de directe nabijheid van fietsers en voetgangers detecteren worden ook noodzakelijk³.

De federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

De vigerende Kadernota Integrale Veiligheid 2016 – 2019 situeert de strategische doelstellingen van het federaal niveau en van de gewesten inzake verkeersveiligheid.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 15 december 2015 formuleerde nieuwe aanbevelingen om de onveiligheid op de Belgische wegen verder terug te dringen. Er werd vooropgesteld dat er tegen 2020 een halvering van het aantal overledenen 30 dagen ten aanzien van 2010 moet zijn.

In uitvoering van de richtlijnen van de Staten-Generaal focust de Kadernota Integrale Veiligheid op controles op de prioritaire fenomenen en doelgroepen. Er is het blijvend streefdoel van een kwaliteitsverbetering van de controles en vaststellingen, met een handhaving die informatiegedreven wordt georganiseerd. De ongevalregistratie wordt geoptimaliseerd. Er wordt maximaal ingezet op automatisatie van de verkeerscontroles. Er wordt een efficiëntere procedure ontwikkeld voor alcohol- en drugscontroles, objectieve vaststellingen van gsmgebruik en pv op het terrein.

Daarnaast is er dit federaal engagement:

- De federale wetgeving zal permanent geëvalueerd en aangepast worden om de technologische evoluties te kunnen ondersteunen (ISA, autonome voertuigen, enz.).
- De federale regering werkt aan een systematische aanpak van de recidive.
- Het gebruik van de fiets zal gestimuleerd worden en er zal gewerkt worden aan een daling van het aantal verkeersslachtoffers onder voetgangers, (brom-)fietsers en motorfietsers.

² Europese Commissie (2019), "EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030. Volgende stappen op weg naar "Vision Zero".

³ www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/society/20190307STO30715/verkeersveiligheid-nieuwe-eu-maatregelen-om-verkeersongevallen-te-verminderen.

- De registratie van de ongevallen zal verbeterd worden, met inbegrip van de gegevens van de ziekenhuizen en de verzekeringsmaatschappijen. De accidentologie zal mogelijk gemaakt worden.
- Tenslotte zal de Wegcode geactualiseerd worden, in overleg met de regio's.

De Kadernota Integrale Veiligheid - gecombineerde aanpak handhaving en sensibilisering

De Kadernota Integrale Veiligheid vermeldt de beleidsdoelstelling op vlak van een gecombineerde aanpak van handhaving en sensibilisering van doelgroepgerichte handavingscampagnes het hele jaar door om de objectieve en subjectieve pakkans te verhogen.

Deze controles moeten focussen zowel op risicomomenten (bijvoorbeeld 's nachts, in het weekend) als op risicoplatsen of risicogedragingen (bijvoorbeeld overdreven of onaangepaste snelheid). De voorkeur gaat uit naar innovatieve slimme oplossingen voor gerichte controle voor deze fenomenen:

- Snelheid,
- rijden onder invloed van alcohol of drugs,
- persoonlijke beveiligingsmiddelen,
- afleiding,
- vermoeidheid,
- zwaar vervoer,
- zichtbaarheid in het verkeer.

Daarnaast moet er ook extra aandacht besteed worden aan voldoende controles van vrachtwagens langs de weg. Wat zichtbaarheid in het verkeer betreft moet het systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie verder uitgebouwd worden⁴.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan beoogt een significante vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door middel van ongevalpreventie en ernstreductie. Hoe meer ongevallen kunnen voorkomen worden, hoe minder curatieve maatregelen er achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen plaatsvinden, wordt gestreefd naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen)⁵.

Ook het Vlaams Verkeersveiligheidsplan van 2017 focust daartoe sterk op het menselijke gedrag. Er is bijzondere aandacht voor het belangrijk front van kordate handhaving binnen de Vlaamse bevoegdheidsmogelijkheden. Het Vlaams beleid gaat radicaal digitaal en wil de flitspalen in de toekomst een pak meer laten flitsen. Daarnaast wordt er sterk ingezet op trajectcontrole. In samenwerking met het federale niveau wordt verder werk gemaakt van een gebiedsdekkend web van camera's, die ingezet worden voor criminaliteits- en terreurbestrijding, maar ook dienst kunnen doen

⁴ Kadernota Integrale Veiligheid 2016-2019.

⁵ www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be/docs/2018-2019-voortgangsrapport.pdf.

om verkeersovertreders een halt toe te roepen. Zo wordt de subjectieve en objectieve pakkans voor snelheidsduivels verhoogd.

Het Vlaams Gewest wil onderzoek doen naar elektronische snelheidssloten, die verplicht geïnstalleerd zouden kunnen worden in de wagens van veroordeelde snelheidsduivels. Een slim elektronisch snelheidsslot zou het overschrijden van een bepaalde snelheidslimiet eenvoudigweg onmogelijk moeten maken.

Ondertussen is 70 km/u de norm op gewestwegen en 90 km/u per uur de uitzondering.

Het Vlaams Gewest maakt ook werk van slimmere wegen, die de kans op ongevallen zoveel mogelijk verkleinen met ook zoveel mogelijk conflictvrije kruispunten. Overal waar dat mogelijk is, worden de stromen van sterke en meer kwetsbare weggebruikers gescheiden.

Op het front van de verkeerseducatie is de lat hoger gelegd. Er wordt meer kennis en kunde gevraagd van beginnende chauffeurs, met een hertimmerde rijopleiding.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bevat een arsenaal aan maatregelen, die vertaald zijn in 25 maatregelfiches met concrete acties⁶.

De Zonale Veiligheidsplannen en verkeersveiligheid

Voor de lokale politiezones is verkeer een basisfunctionaliteit met minimumdoelstellingen. In alle zonale veiligheidsplannen van de lokale politiezones van West-Vlaanderen staat verkeersveiligheid als prioritair vermeld. Verkeersveiligheid is sterk verankerd in de reguliere werking.

⁶ www.mobienvlaanderen.be/docs/beleidsplannen/2017-03-28-vvvp.pdf.

3. Het voertuigen- en fietspark blijft aangroeien

Het Vlaamse Gewest telde in 2018 539 personenwagens per 1.000 inwoners. Dat is iets meer dan het EU-gemiddelde⁷. Het voertuigenpark blijft aangroeien. In 2020 zijn er bijna 3,6 miljoen personenwagens ingeschreven in het Vlaamse Gewest. Dat zijn er ruim 600.000 meer dan in 2006. Het aantal personenwagens blijft jaar na jaar licht stijgen, maar die stijging neemt in de meest recente jaren wel duidelijk af⁸.

Cijfers van Febiac geven aan dat de groeiende verkoop van bestelwagens zich verder zet. Ook de zwaardere vrachtvoertuigen kennen een groeiende verkoop⁹.

De elektrische fiets blijft aan populariteit winnen, waardoor zijn marktaandeel verder opklimt tot bijna 50%. Ook de speed pedelec wordt steeds populairder: bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit zijn in 2019 liefst 13.416 speed pedelecs ingeschreven, 40 procent meer dan het jaar daarvoor en goed voor een aandeel van 3% van de verkochte fietsen. Op die manier komen we in totaal uit op ongeveer 30.000 ingeschreven speed pedelecs, waarvan bijna de helft het voorbije jaar 2019 werd ingeschreven (Statbel, 2019).

In Vlaanderen zijn er naar schatting ongeveer 6.500.000 fietsen; slechts 0,5% daarvan zijn speed pedelecs. De meest gebruikte fiets is nog steeds de gewone stadsfiets (5.550.000 stuks), waarvan ongeveer 1.000.000 met trapondersteuning tot 25km/u. Het aantal bakfietsen wordt geschat op 195.000, waarvan 1/3 eveneens elektrische trapondersteuning heeft¹⁰.

⁷ www.statistiekvlaanderen.be/personenwagenpark-#autobezit_in_vlaams_gewest_net_boven_europees_gemiddelde

⁸ www.statistiekvlaanderen.be/personenwagenpark-0.

⁹ www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1241&lang=NL.

¹⁰ www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be/docs/jaarrapport-verkeersveiligheid-2018.pdf.

4. De verkeersveiligheidsbarometer van 2019

De verkeersveiligheidsbarometer van VIAS Institute wordt trimestrieel gepubliceerd en geeft een overzicht van het aantal letselgevallen en slachtoffers die zich sinds het begin van het meest recente jaar hebben voorgedaan. Deze publicatie is een onmisbaar instrument om snelle en gerichte bijsturingen van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken.

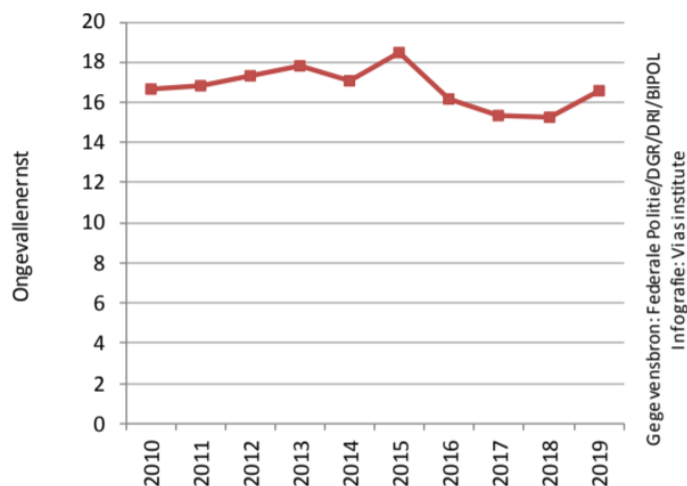
Omdat de hier voorliggende analyse focust op de verkeersdoden in West-Vlaanderen in 2019, is het relevant om met de jaarcijfers 2019, waarover VIAS Institute in de Verkeersveiligheidsbarometer rapporteert, te laten contextualiseren.

Figuur 1 – Evolutie van het aantal geregistreerde verkeersdoden, België



Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2019.

Figuur 2 - Evolutie van de ongevallenernst (aantal doden per 1.000 letselgevallen) 2010-2019, België



Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2019.

Tabel 1 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal verkeersslachtoffers, Vlaams Gewest

	2018	2019
Totaal verkeersslachtoffers	30 033	22 890
• Doden	297	304
• Gewonden	29 736	28 520

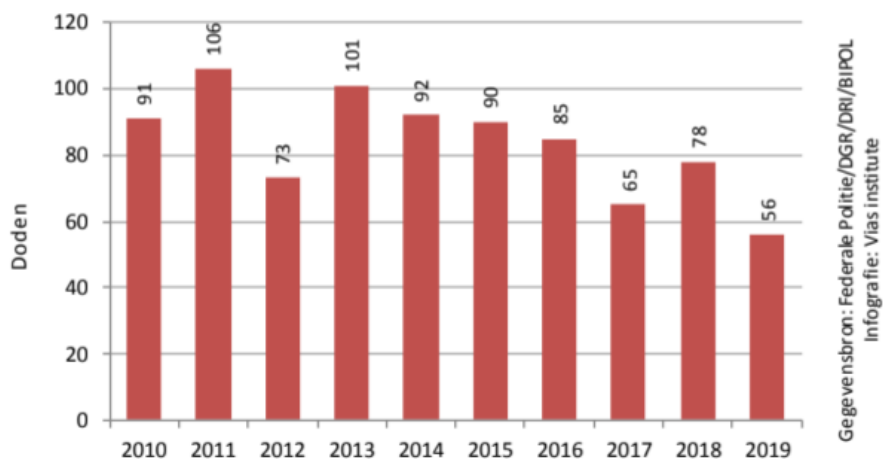
Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2019.

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal verkeersdoden, per provincie, Vlaams Gewest

	2018	2019	Evolutie '18-'19 #
Antwerpen	61	77	+16
Limburg	56	57	+1
Oost-Vlaanderen	68	66	-2
Vlaams-Brabant	34	48	+14
West-Vlaanderen	78	56	-22
Vlaams Gewest	297	304	+7

Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2019.

Figuur 3 - Evolutie van het aantal verkeersdoden, West-Vlaanderen



Bron: Verkeersveiligheidsbarometer 2019.

De voorliggende analyse telt een verschil naar aantal doden en dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. In 2018 waren er 79 dossiers dodelijke verkeersongevallen, met 82 doden. In 2019 waren er 58 verkeersdoden bij 58 dodelijke verkeersongevallen.

5. Dodelijke fietsongevallen

De duidelijke trend van fietsen, zowel functioneel als recreatief, zorgt voor meer fietsers in het verkeer. Daarom wordt in dit jaarrapport in eerste instantie ingezoomd op de dodelijke fietsongevallen in 2019.

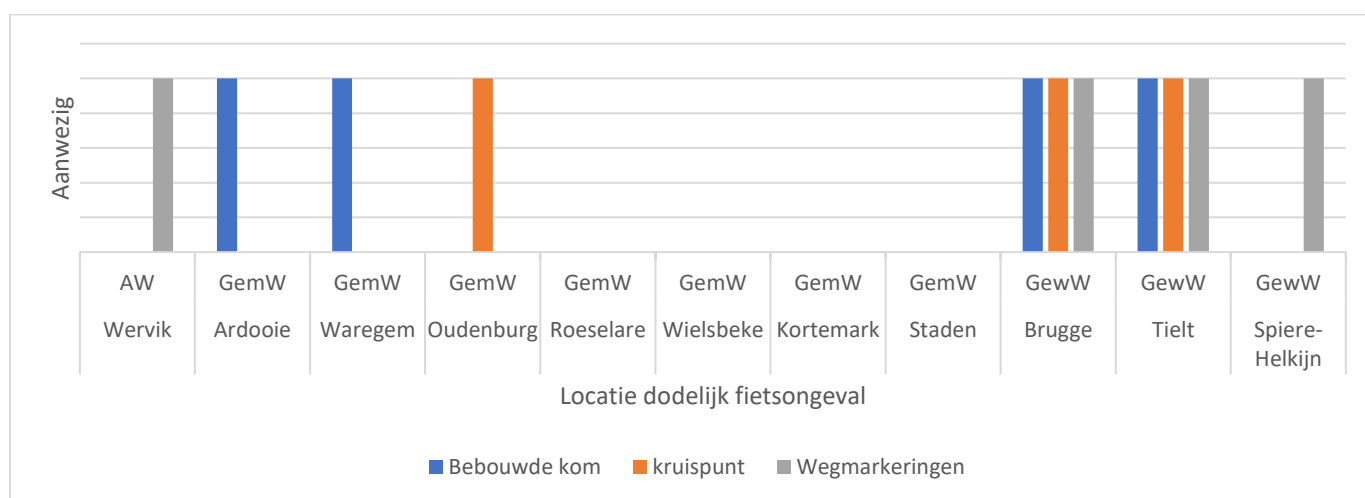
In 2019 waren er 11 fietsongevallen met dodelijke afloop in West-Vlaanderen. Een fietser is kwetsbaar in het verkeer. Motorvoertuigen zijn groter, zwaarder en overheersend. Als het tot een aanrijding komt met een motorvoertuig zijn de lichamelijke gevolgen dikwijls zwaar voor fietsers.

Artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 biedt deze zwakke weggebruiker extra bescherming. Bij een ongeval moet de verzekeraar van het voertuig de lichamelijke en kledijschade aan de zwakke weggebruiker betalen, en dat staat los van aansprakelijkheid.

Elk dodelijk ongeval is schrijnend en een dodelijk fietsongeval des te meer. Er is immers het grote belang van bescherming door een fietsveilige weginrichting en het dragen van fietshelmen.

Weginrichting

Figuur 4 – Locaties dodelijke fietsongevallen in 2019 met aanduiding type weg, bebouwde kom, kruispunt en wegmarkering, West-Vlaanderen

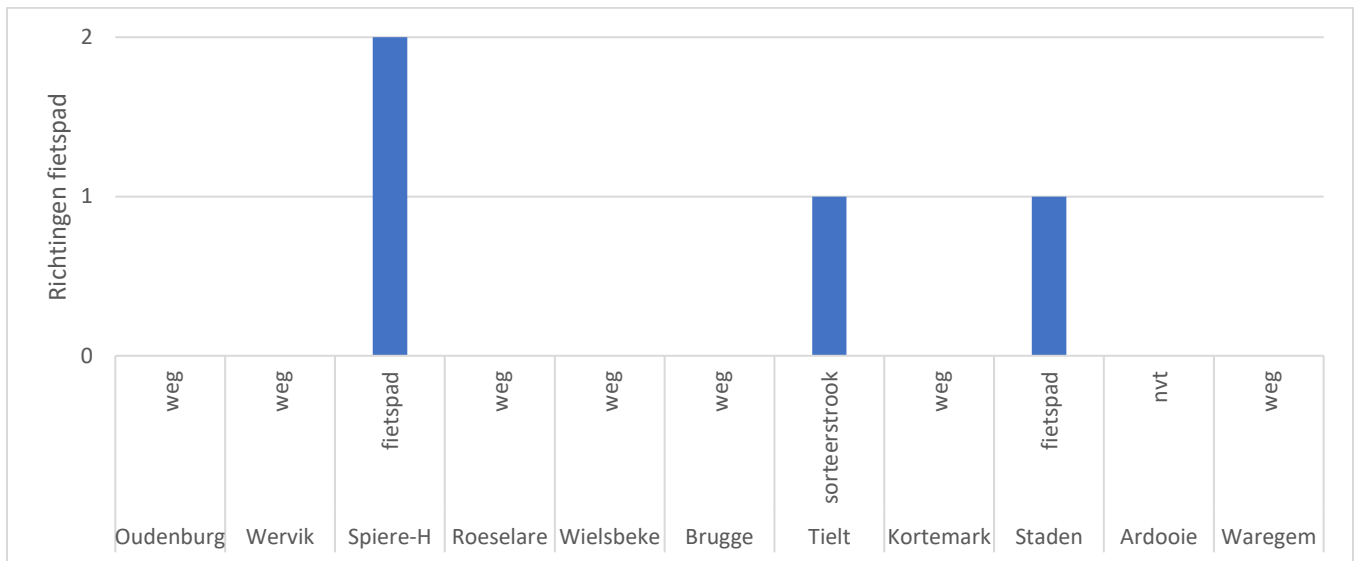


AW = Autosnelweg
 GemW = Gemeenteweg
 GewW = Gewestweg

63,6 % van de dodelijke fietsongevallen gebeurt op gemeentewegen, zonder wegmarkeringen. 71,4 % van de fietsongevallen langs gemeentewegen gebeurt buiten de bebouwde kom. Van alle dodelijke fietsongevallen vond 36,4 % plaats binnen de bebouwde kom.

Aanwezigheid fietspad

Figuur 5 – Locaties dodelijke fietsongevallen in 2019 met aanduiding aanwezigheid fietspad en aantal richtingen, West-Vlaanderen



27 % van de dodelijke fietsongevallen gebeurde op een weg met fietspad.

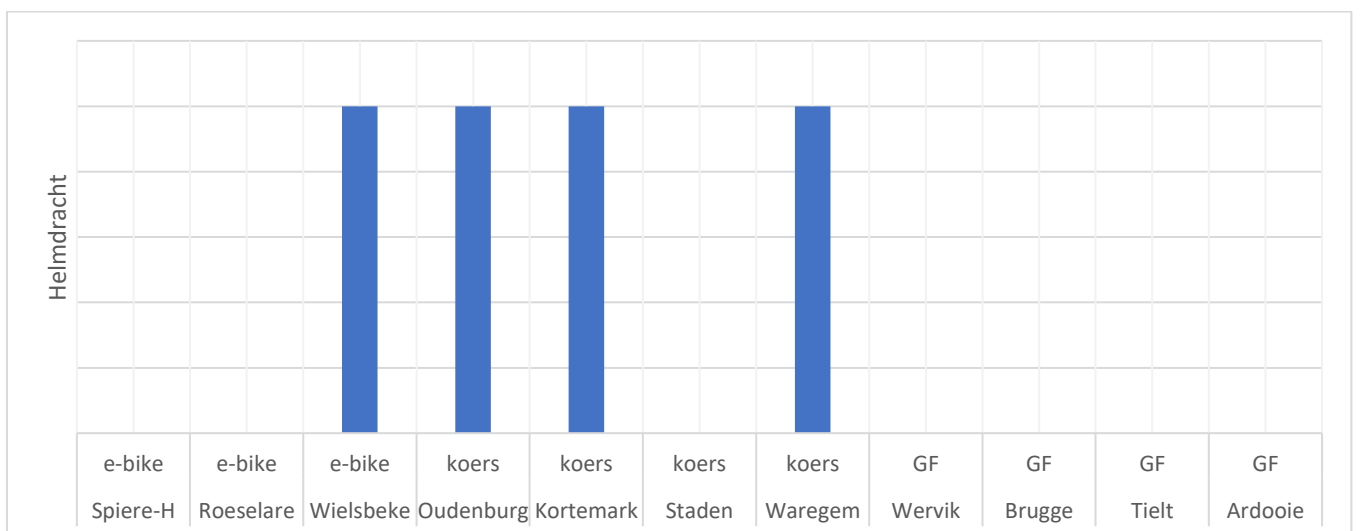
Tijdstip en uitrusting fietser

Tijdstip dodelijk fietsongeval

In 72 % van de gevallen gebeurt het dodelijk fietsongeval tijdens de dag.

Uitrusting fietser

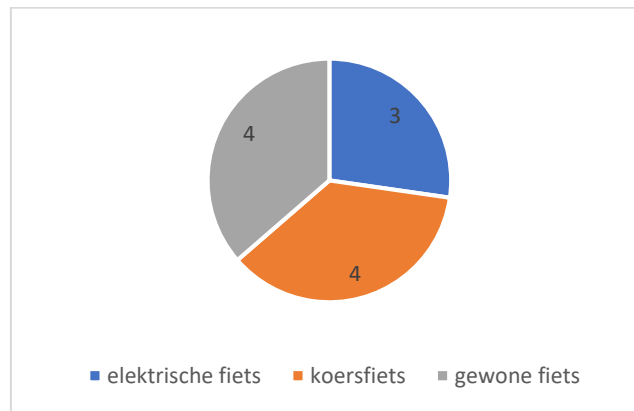
Figuur 6 - Locaties dodelijke fietsongevallen in 2019 met aanduiding helmduchicht en type fiets, West-Vlaanderen



GF = gewone fiets
 Koers = koersfiets
 e-bike = elektrische fiets

Bij de drie dodelijke fietsongevallen in 2019 met elektrische fietsen droeg slechts 1 fietser een helm. 75 % van de koersfietsers bij dodelijke verkeersongevallen in 2019 was beschermd met een valhelm.

Figuur 7 – verdeling type fiets bij dodelijk fietsongeval in 2019, West-Vlaanderen



Profiel fietser

Tabel 3 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal fietsdoden M/V, West-Vlaanderen

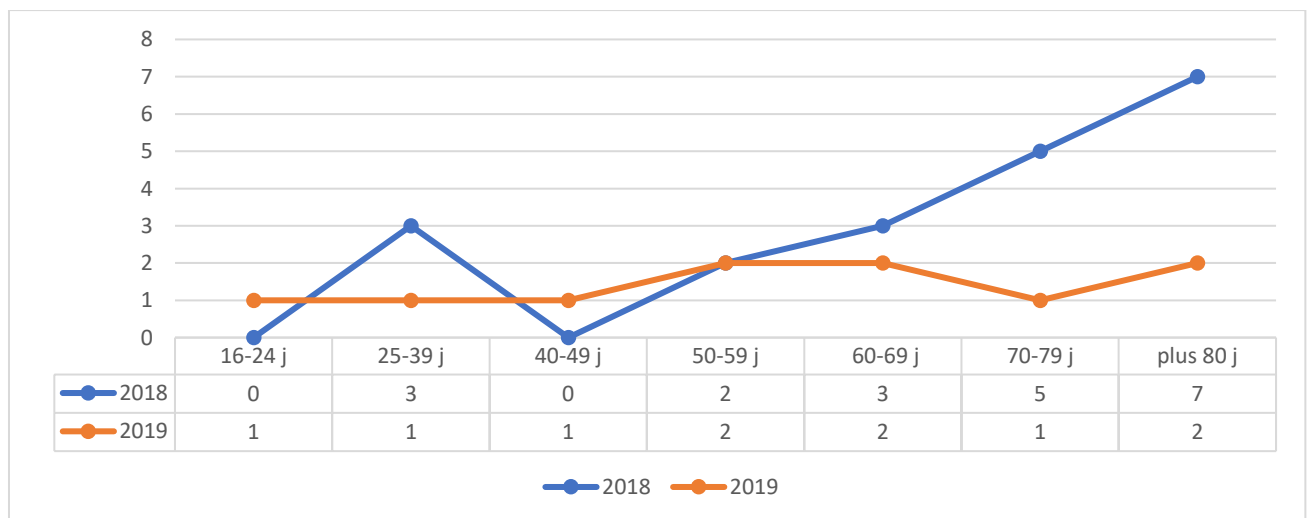
	2018	2019
Vrouw	8	3
Man	12	8

72,7 % van de fietsdoden in 2019 is een man.

Bij de dodelijke fietsongevallen in 2019 zijn de 5 veroorzakers verantwoordelijk voor het ongeval. Vier van de zes slachtoffers zijn deels verantwoordelijk;

Leeftijd

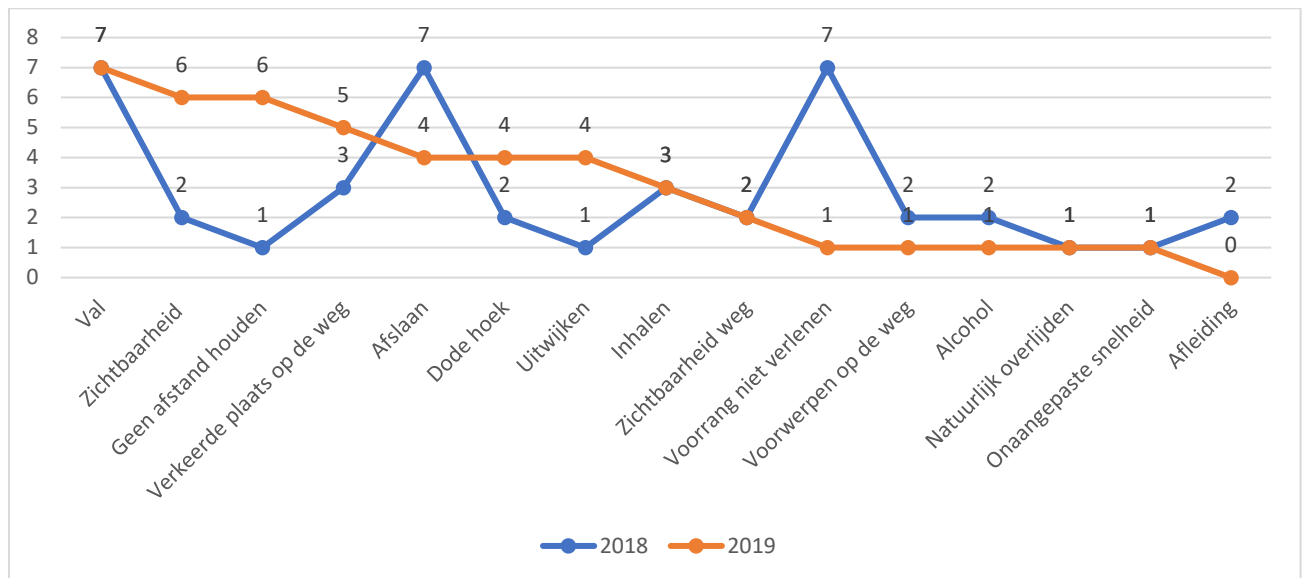
Figuur 7 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de leeftijdsgroepen van de fietsdoden, West-Vlaanderen



De fietsdoden komen meer voor in de leeftijdsgroepen 50 tot 69 jaar en + 80 jaar.

Oorzaak van het ongeval

Figuur 8 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de oorzaak dodelijke fietsongevallen, West-Vlaanderen



Bij 7 dodelijke fietsongevallen in 2019 ligt een valpartij van de fietser aan de oorzaak. Die valpartijen zijn het gevolg van:

- Gebrek aan stuurervaring met een elektrische fiets en zodoende bij het uitwijken in mul zand terecht komen en een dodelijk val maken;
- Tegen een stoeprand rijden;
- Rijden over een tuinslang;
- Het niet opmerken van een wegversmalling of asverschuiving;
- Combinatie van alcohol en medicatie;
- Natuurlijk overlijden.

Ook het aantal fietsdoden in 2019 door onvoldoende zichtbaarheid van de weggebruiker is significant.

Bij zes dossiers is er sprake van fietsers die zich op de verkeerde plaats van de weg bevonden bij het dodelijk fietsongeval in 2019. Dat is:

- Links van de rijbaan rijden en plots oversteken;
- Op een autosnelweg rijden;
- In de gracht terecht komen;
- Afslaan, uitwijken;
- Op een rondpunt de voorrangsregels niet respecteren.

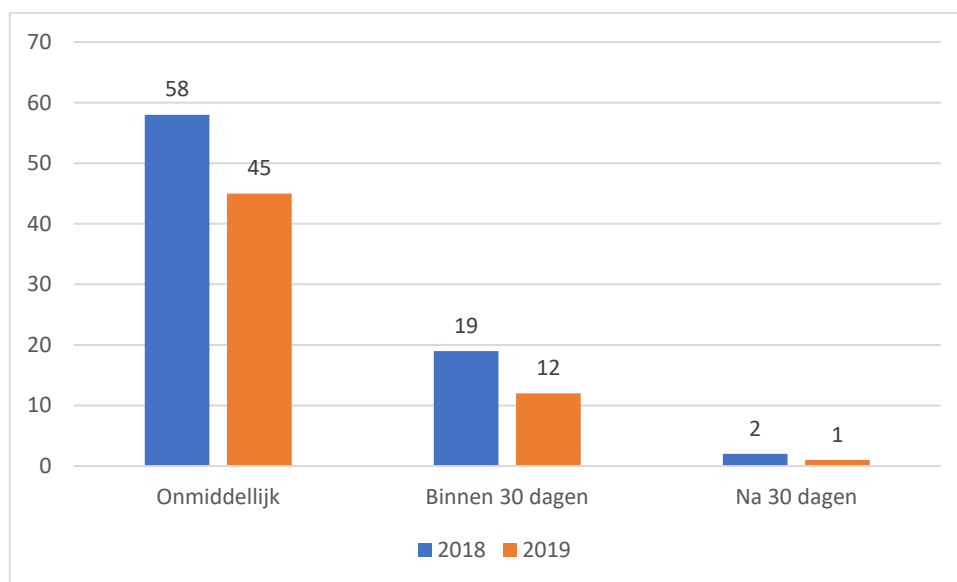
6. Algemene analyse

Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden

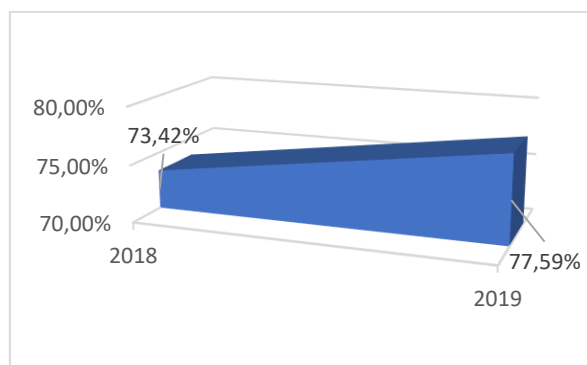
Het aantal gerechtelijke dossiers van dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen daalt in 2019 met 21 dossiers (2019: 58 en 2018: 79). Dat is een daling van 27 %. Het aantal gerechtelijke dossiers is gelijk aan het aantal verkeersdoden (58).

Overlijden

Figuur 9 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal directe en latere overlijdens bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Figuur 10 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het percentage onmiddellijke overlijdens bij dodelijke ongevallen, West-Vlaanderen



Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen

Tabel 4 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dossiers van dodelijke verkeersongevallen per parketafdeling, West-Vlaanderen

	2018	2019
Brugge	42	28
Ieper	10	6
Kortrijk	20	19
Veurne	7	5
West-Vlaanderen	79	58

Tabel 5 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

	2018	2019
PZ Arro Ieper	10	6
PZ Bredene – De Haan	1	2
PZ Brugge	4	6
PZ Damme-Knokke Heist	7	4
PZ Gavers	2	1
PZ Grensleie	3	1
PZ Kouter	6	3
PZ Middelkerke	1	3
PZ Midow	4	2
PZ Mira	1	7
PZ Oostende	1	1
PZ Polder	5	3
PZ Regio Tielt	6	3
PZ Riho	3	3
PZ Spoorkin	0	1
PZ Vlas	6	2
PZ Westkust	1	1
SPC spoorwegpolitie	0	1
DAH wegpolitie	12	8

Het meest opvallend is het hoog stijgend aantal verkeersdoden binnen de Politiezone MIRA in het werkingsgebied Anzegem, Avelgem, Spiere-Helkijn, Waregem en Zwevegem. Vier van de zeven dodelijke ongevallen gebeurden in de bebouwde kom. In drie dossiers was er sprake van onaangepaste snelheid. Drie dossiers leidden tot dagvaarding voor snelheidsovertreding en overmatig alcoholgebruik. Bij één dossier betreft het een natuurlijk overlijden.

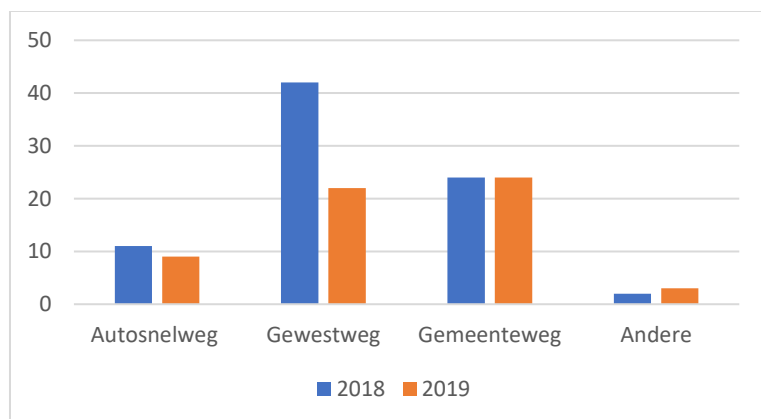
7. Situatie van de weg

Wegtype

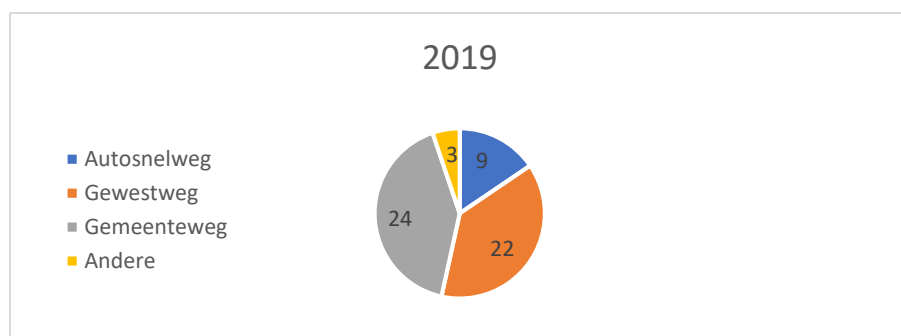
Tabel 8 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

	2018	2019
Autosnelweg ¹¹	11	9
Gewestweg ¹²	42	22
Gemeenteweg ¹³	24	24
Andere ¹⁴	2	3

Figuur 8 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen



Figuur 9 – Aandeel wegtypes van de locatie van dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen



¹¹ Autosnelwegen zijn doorgaande snelwegen, met meerdere, gescheiden rijstroken, zonder gelijkvloerse kruisingen, en waarop geen particuliere wegen zijn aangesloten.

¹² Gewestwegen zijn belangrijke verbindingswegen op landelijk en regionaal niveau, die geen autosnelweg zijn. Ze worden beheerd door de gewesten.

¹³ Gemeentewegen zijn in beheer van een gemeente.

¹⁴ Het dodelijk verkeersongeval gebeurde buiten de autosnel-, gewest- en gemeentewegen, zoals op een treinoverweg

Er is een lichte daling van het aantal dodelijke ongevallen op autosnelwegen in West-Vlaanderen. In vergelijking met de andere provincies heeft West-Vlaanderen weliswaar relatief weinig autosnelwegen: doorkruising van E17 en E40 met terminus Oostende, de E403, A11, A18 en A19 en een aantal ringwegen. De daling tegenover 2018 is enigszins te wijten aan het feit dat toen 5 dodelijke ongevallen overstekende transmigranten betrof. Het fenomeen van wegvluchtende transmigranten langsheen snelwegparkings is op humane wijze ingedamd. In 2019 was er op de autosnelweg een dodelijk ongeval met een spookrijdende fietser.

Opvallend is het aandeel van de gewestwegen in 2019 (37,93 %) daalde met 15,23 % tegenover 2018 (53,16 %). de quasi halvering van het aantal dodelijke ongevallen in 2019 op de gewestwegen.

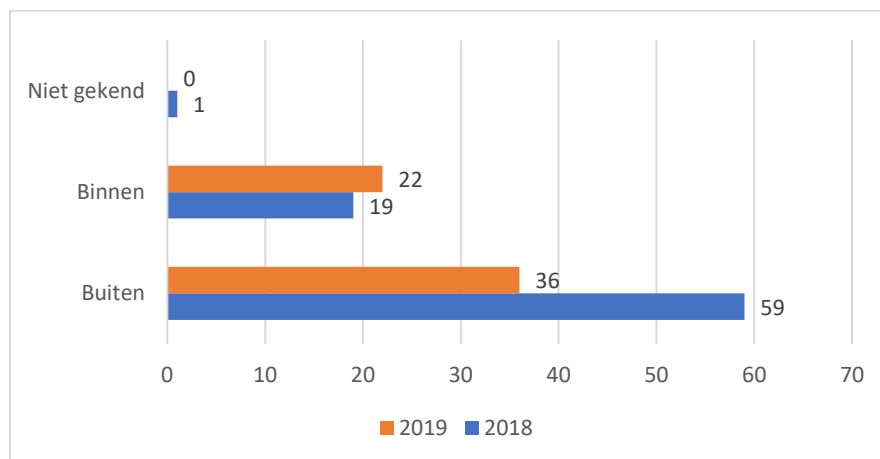
Langs de gemeentewegen stijgt het aantal dodelijke verkeersongevallen veroorzaakt door onaangepaste snelheid op locaties met een snelheidsbeperking van 50 km/u. De stijging in absolute cijfers evolueert van 4 dossiers in 2018 naar 7 in 2019.

Twee dodelijke ongevallen in 2019 gebeurden op een treinoverweg en één op een parking van een winkelcentrum. Deze drie verkeersdoden waren allemaal voetgangers.

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.

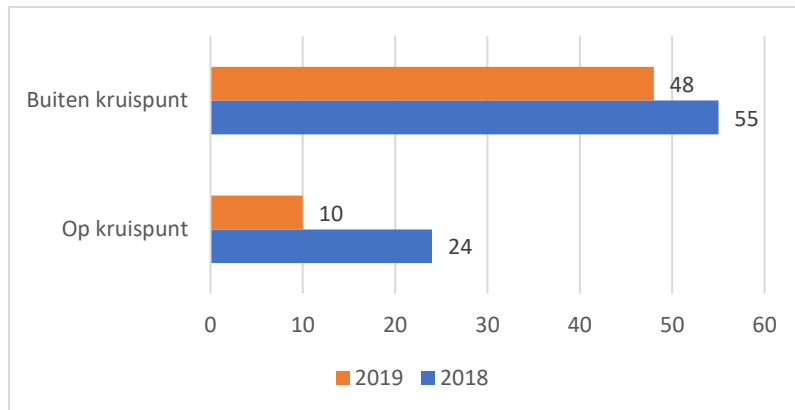
Figuur 10 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locatie dodelijke verkeersongevallen binnen of buiten bebouwde kom, West-Vlaanderen



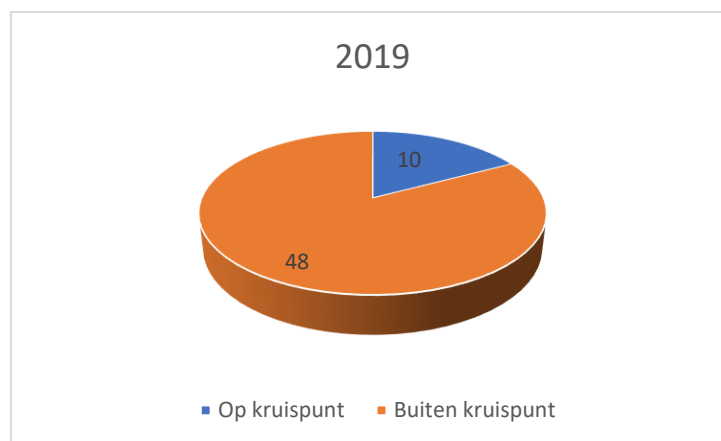
Het aantal dodelijke verkeersongevallen in de bebouwde kom steeg met 13,9 %: een evolutie van 24,05 % in 2018 naar 37,93 % in 2019.

Kruispunt

Figuur 11 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locatie dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen



Figuur 11 – Locatie dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt in 2019, West-Vlaanderen



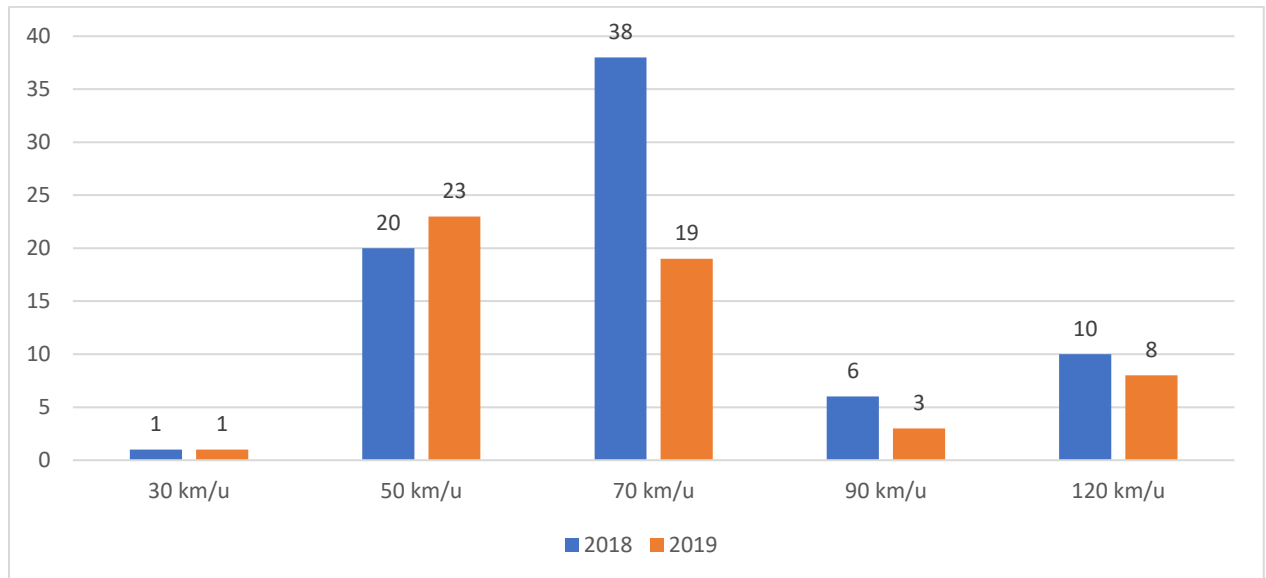
Opvallend is de daling met 13,14 % van de dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in 2019 (17, 24 %) tegenover het jaar voordien (30,38 %).

De meeste dodelijke ongevallen op een kruispunt gebeurden bij het afslaan (4 ongevallen), door onaangepaste snelheid (4 gevallen) en door geen voorrang te verlenen (3 gevallen) in 2019.

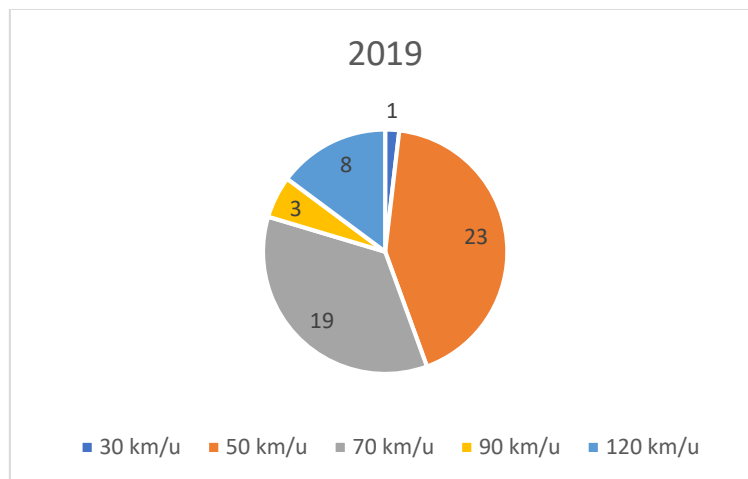
Opvallend is dat er bij de ongevallen op kruispunten veel minder fietsers waren betrokken in 2019 (3) tegenover 2018 (13).

Snelheidsregime

Figuur 12 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het geldend snelheidsregime op locaties dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Figuur 13 – Verdeling geldende snelheidsregimes op aantal locaties dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen



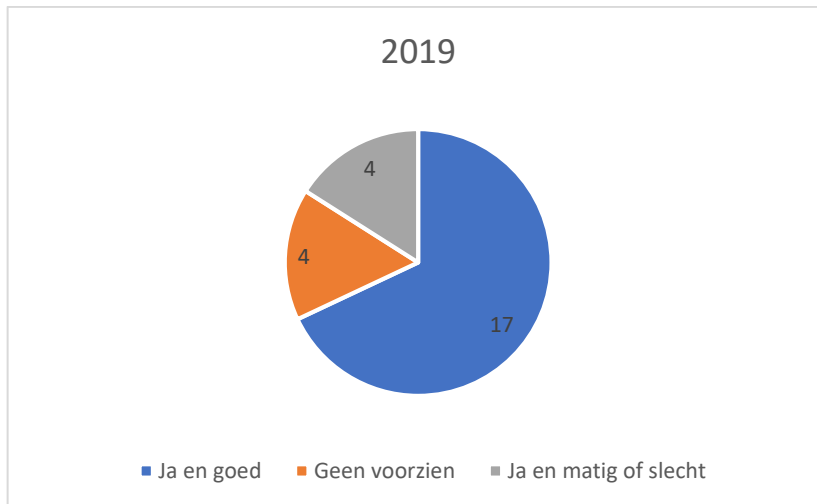
In 2019 gebeurden 32,76 % van de dodelijke verkeersongevallen op wegen met een snelheidsregime van maximum 70 km/u.

Er gebeurden 14,34 % meer ongevallen (2018: 25,32 %) op de West-Vlaamse wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u in 2019 (39,66 %).

Werking openbare verlichting

In 2019 gebeurt 43,1 % van de dodelijke verkeersongevallen tijdens de nacht.

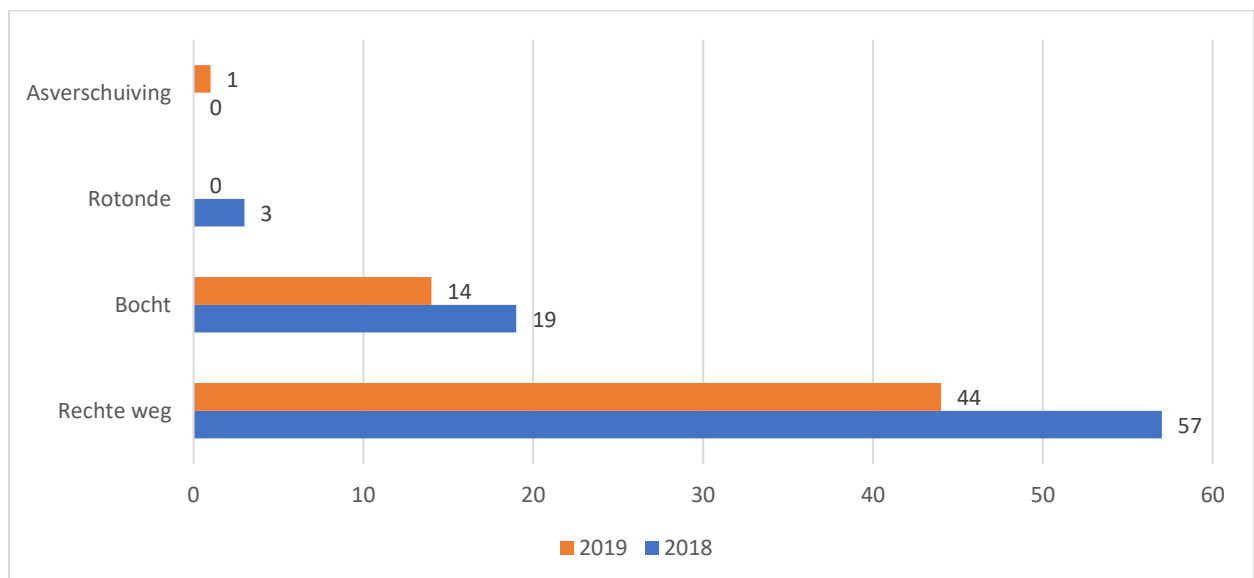
Figuur 14 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen



In 68 % van de nachtelijke dodelijke verkeersongevallen functioneerde de openbare verlichting goed. Er is een aanzienlijk percentage van locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen waar er geen, een matige of slechte openbare verlichting was: 32 %.

Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 15 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht, rotonde of asverschuiving, West-Vlaanderen

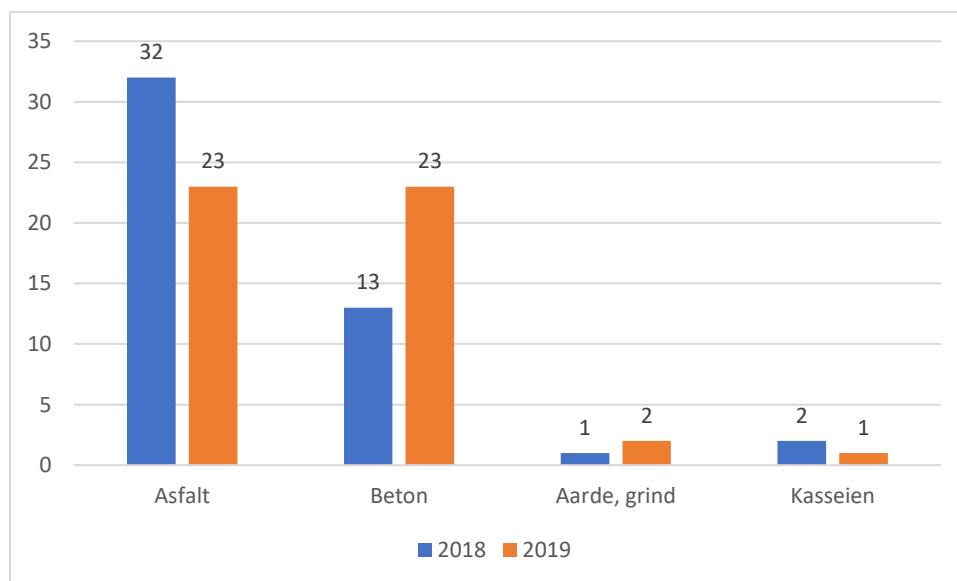


75,86 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 gebeurden op een rechte weg.

Bij een asverschuiving loopt de as van de weg niet meer rechtdoor maar verspringt deze naar links of rechts, vaak in een S-vorm. Meestal wordt een asverschuiving aangebracht als snelheidsremmer of poort voor een bebouwde kom. In 2019 viel er 1 dodelijk verkeersongeval te betreuren ter hoogte van een asverschuiving: de bromfietser reed rechtdoor op een paal.

Wegbedekking en staat van het wegdek

Figuur 16 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen type wegbedekking, West-Vlaanderen



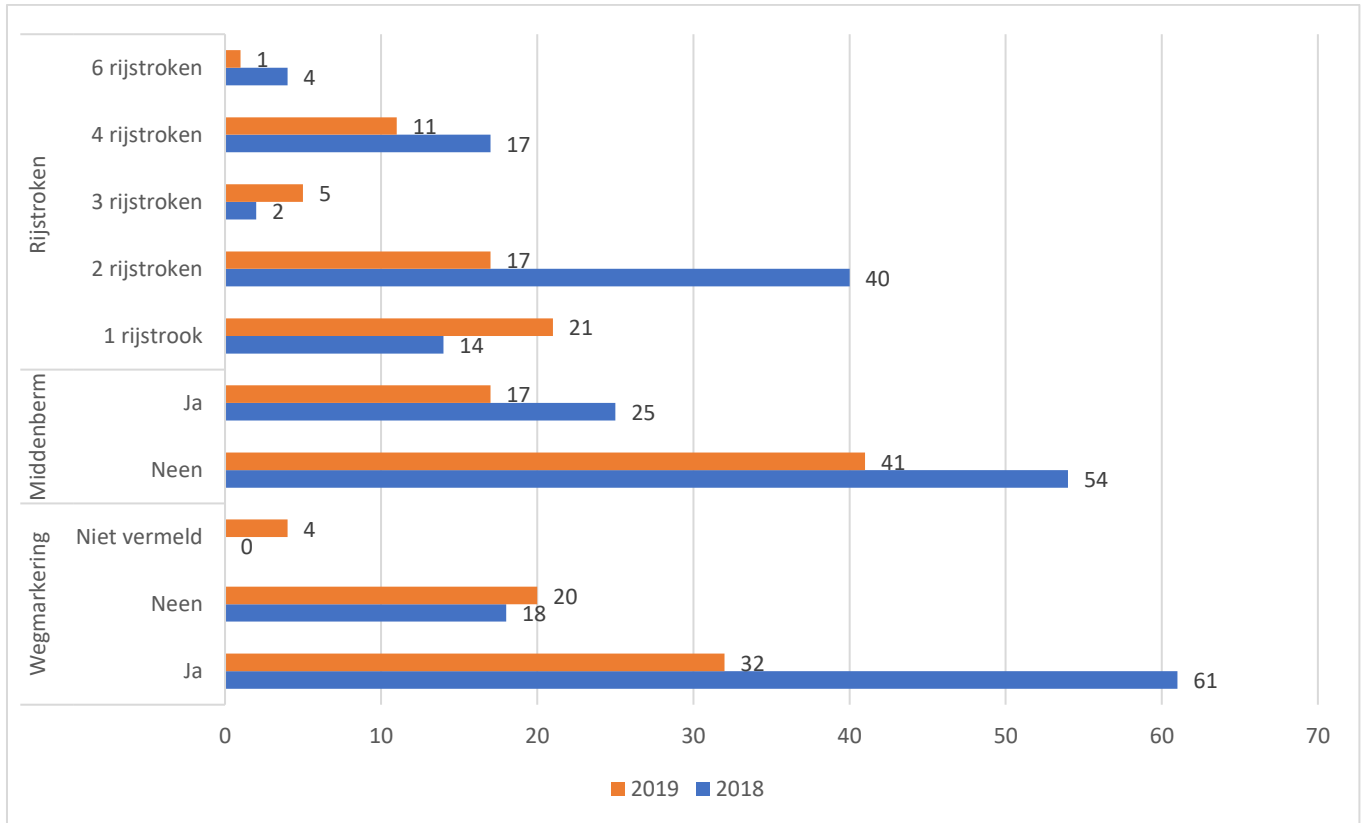
Tabel 9 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen weg in goede of slechte staat, West-Vlaanderen

	2018	2019
Goede staat	24	0
Slechte staat	1	1
Niet vermeld	54	58

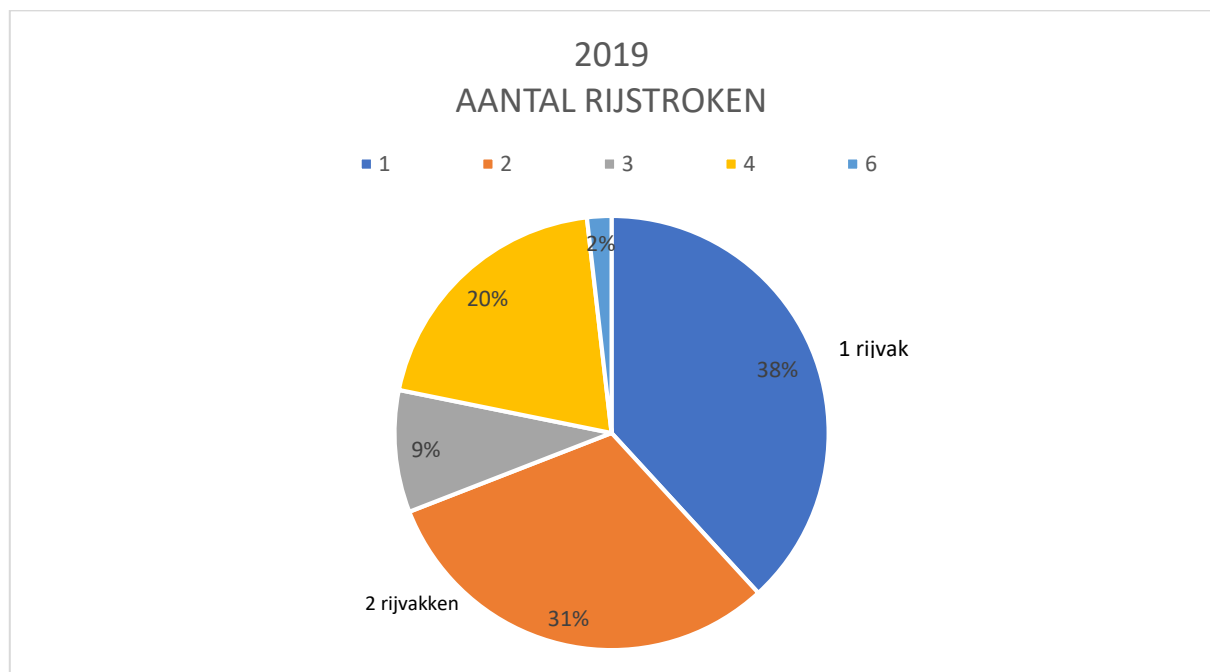
Net als in 2018 staat ook in 2019 bij het merendeel van de dossiers dodelijke verkeersongevallen niet expliciet vermeld hoe de staat van de weg is. In 1 dossier verongelukte een fietser fataal bij het uitwijken voor een put in het wegdek op het moment dat een lichte vrachtauto voorbijstak.

Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

Figuur 17 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen aanwezigheid wegmarkeringen, middenberm en aantal rijstroken, West-Vlaanderen

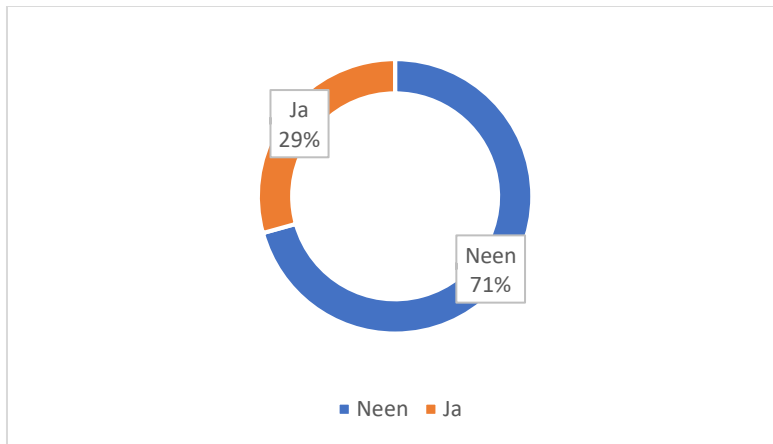


Figuur 18 – Aandeel locaties dodelijke verkeersongevallen aantal rijstroken in 2019, West-Vlaanderen



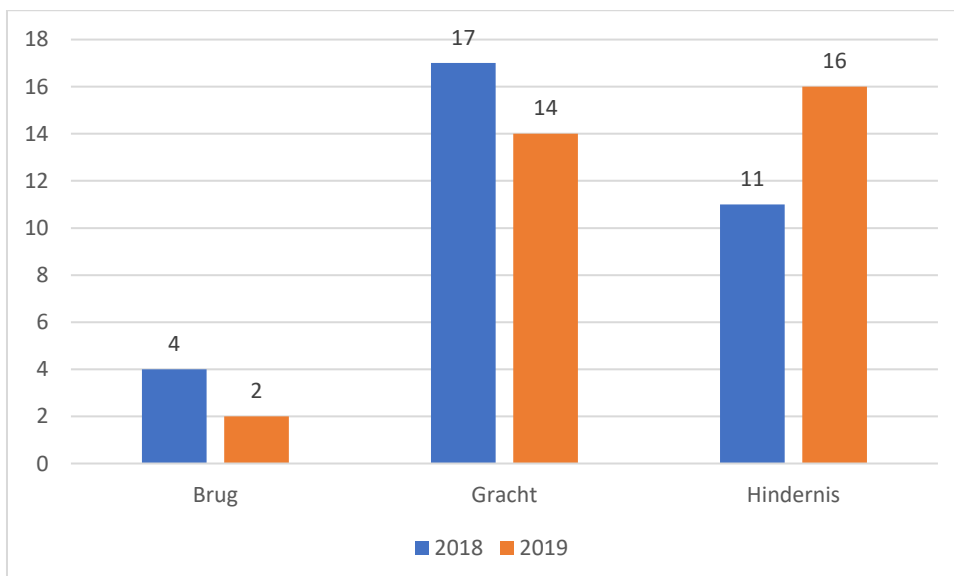
In 2019 gebeuren 36 % van de dodelijke ongevallen op een rijbaan zonder rijstroken. Dat zijn meestal ook de wegen zonder wegmarkeringen: in 2019 is er in 34,48 % van de dodelijke verkeersongevallen geen markering op de weg waar het ongeval plaatsgreep.

Figuur 19 – Aandeel locaties dodelijke verkeersongevallen weg met of zonder middenberm in 2019, West-Vlaanderen



Brug, gracht en hindernis

Figuur 20 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



Bij 3,44 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 is er een brug oorzakelijk betrokken:

- De bestuurder van een personenauto reed ter hoogte van de brug in de waterweg.
- Een bromfietser reed tegen een slagboom van een brug.

24,14 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 zijn gelinkt aan een gracht. Dat is een stijging van 2,62 % tegenover 2018.

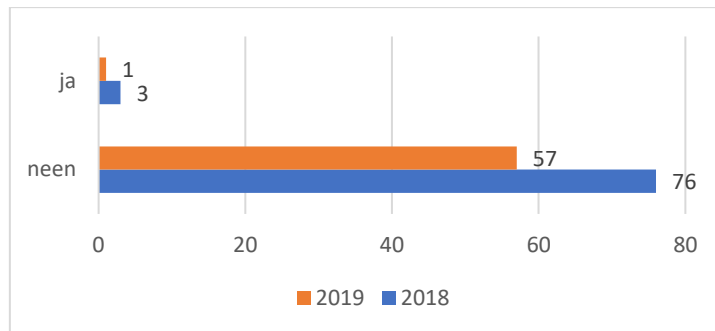
Het aandeel van dodelijke verkeersongevallen die gelinkt zijn aan een hindernis verdubbelde in 2019:

- 2018: 13,92 %
- 2019: 27,58 %.

De hindernissen zijn een slagboom, elektriciteitsplan, duiker of verhoogde middenberm, vangrail, witten betonnen wegverrijver, boom, wegversmalling, verkeersheuvel en verlichtingspaal.

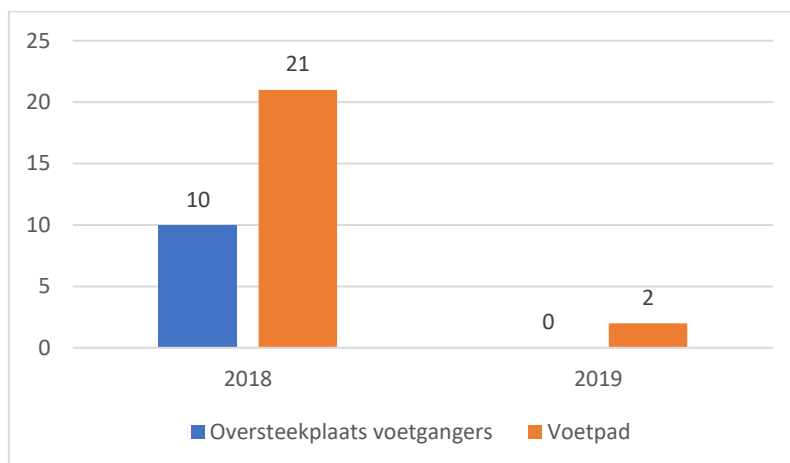
Wegenwerken

Figuur 21 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de locaties dodelijke verkeersongevallen al dan niet bij wegenwerken, West-Vlaanderen



Oversteekplaats voetgangers en voetpad

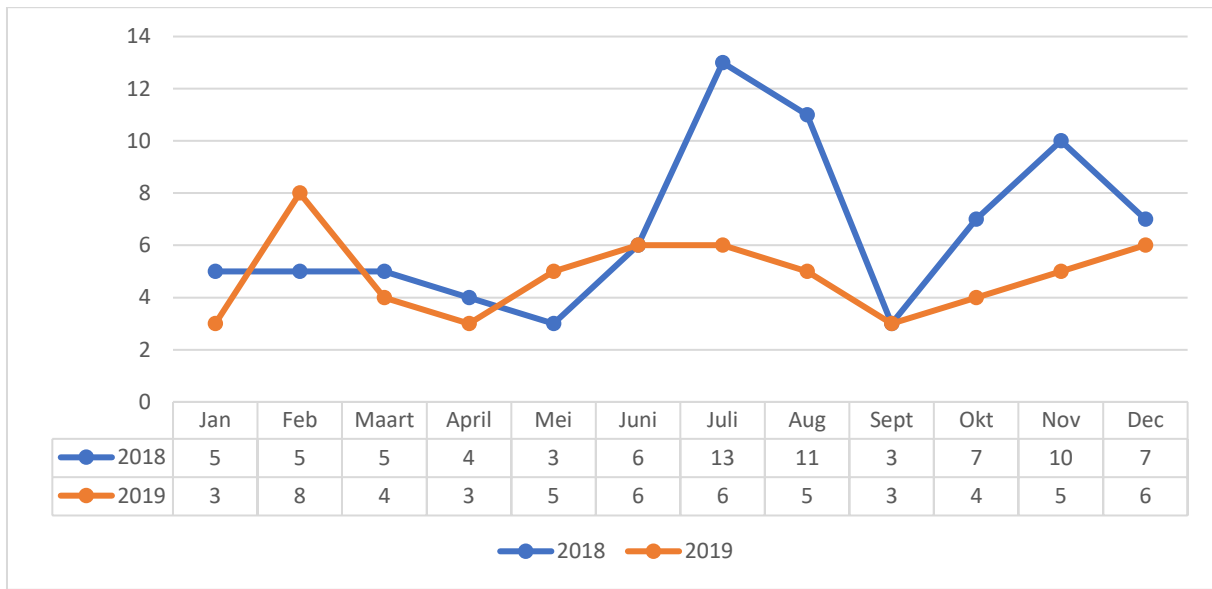
Figuur 22 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers en een voetpad, West-Vlaanderen



8. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

Maand

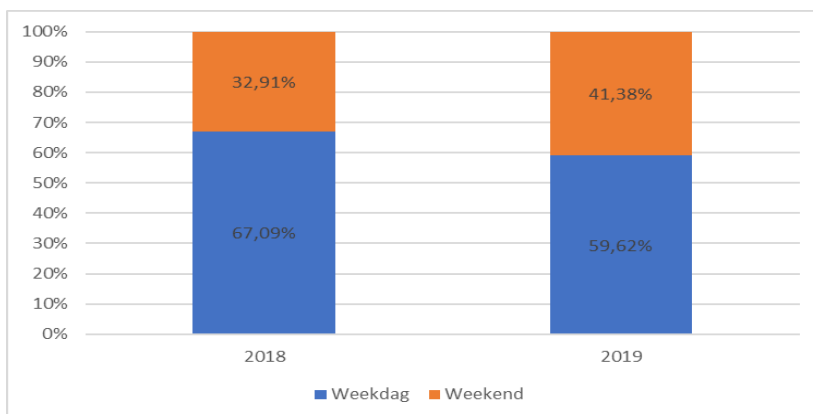
Figuur 23 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2019 gebeurden er meest dodelijke verkeersongevallen in februari. Het is opvallend hoe het aantal verspreid is over 2019, met een gemiddelde van 4,8 dodelijke ongevallen per maand. Daartegenover had 2018 eerder twee pieken.

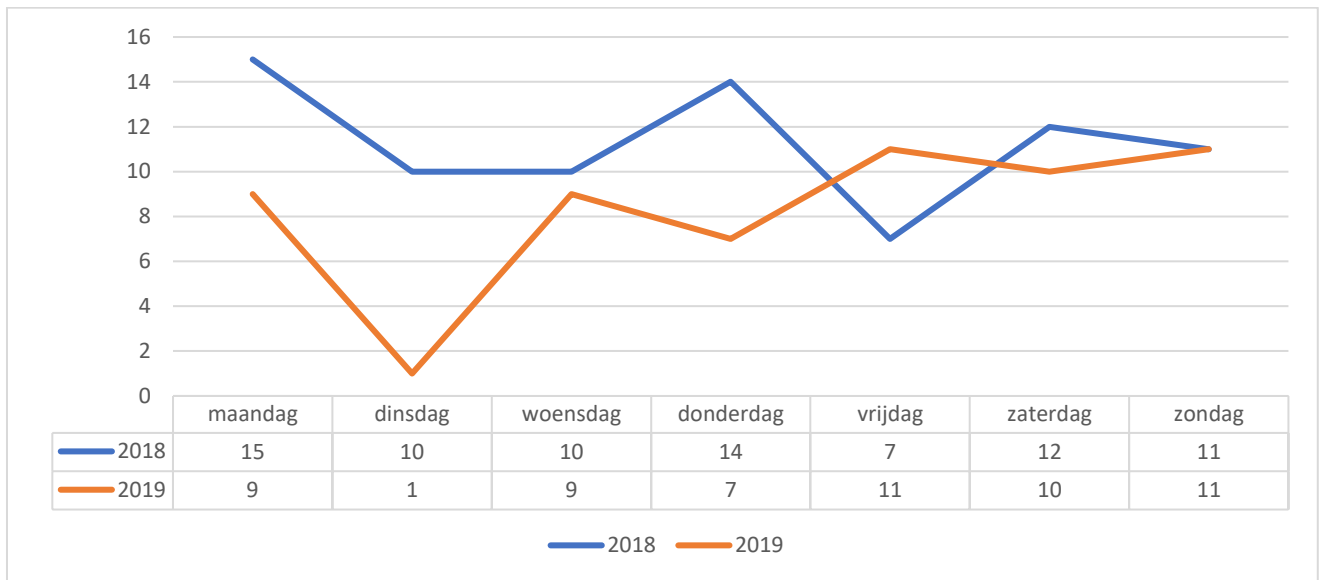
Dag van de week

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2019 aandeel dodelijke weekendongevallen, West-Vlaanderen



Het aandeel dodelijke weekendongevallen in het verkeer in 2019 steeg met 8,47 % tegenover 2018.

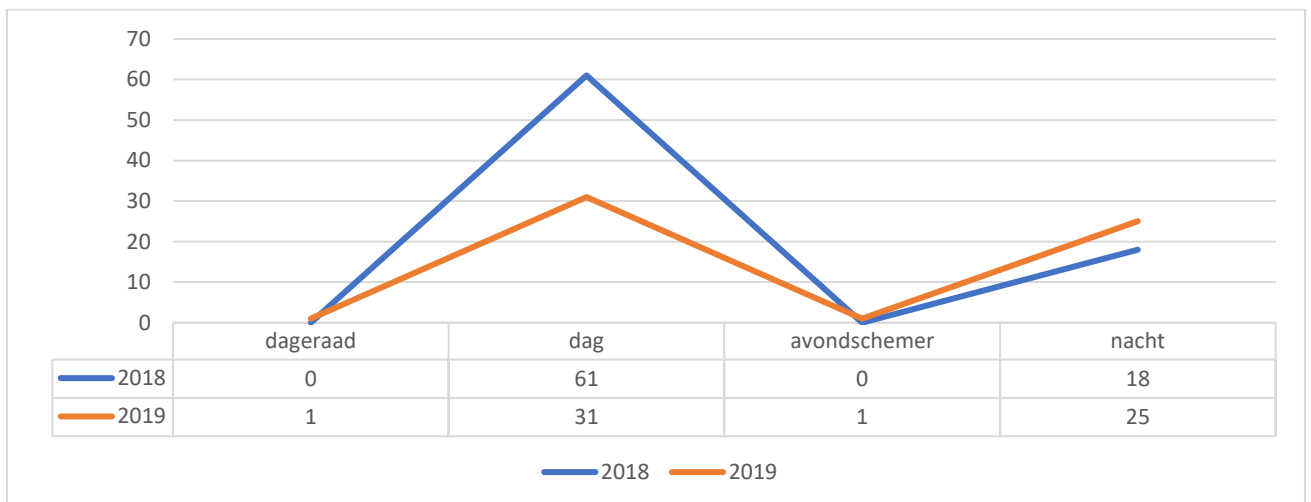
Figuur 25 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



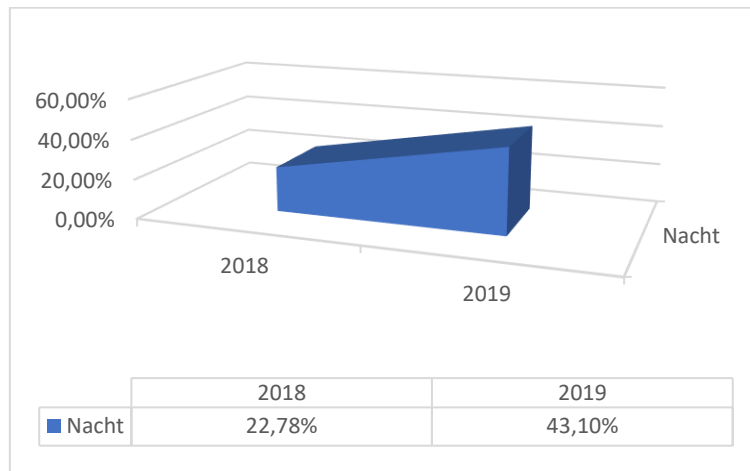
In 2019 gebeurden er op dinsdag het minst dodelijke verkeersongevallen. De rest van de week gaat ongeveer in stijgende lijn, met de meeste ongevallen op vrijdag, zaterdag en zondag.

Moment van de dag

Figuur 26 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Figuur 27 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aandeel nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Het aandeel nachtelijke dodelijke ongevallen stijgt in 2019 met 20,32 % tegenover het jaar voordien.

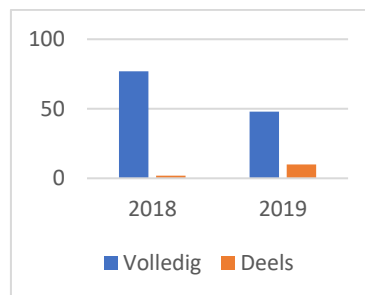
9. Profiel veroorzaker

Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval

Tabel 11 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

	2018	2019
Volledig	77	48
Deels	2	10

Figuur 28 – Evolutie tussen 2018 en 2018 van de verhouding volledige of gedeelde verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2019 draagt in 82 % van het aantal dodelijke ongevallen de veroorzaker de volledige verantwoordelijkheid. Er wordt in die dossiers duidelijk één veroorzaker aangeduid. Dit is een daling tegenover het jaar voordien (2018: 97 %).

M/V

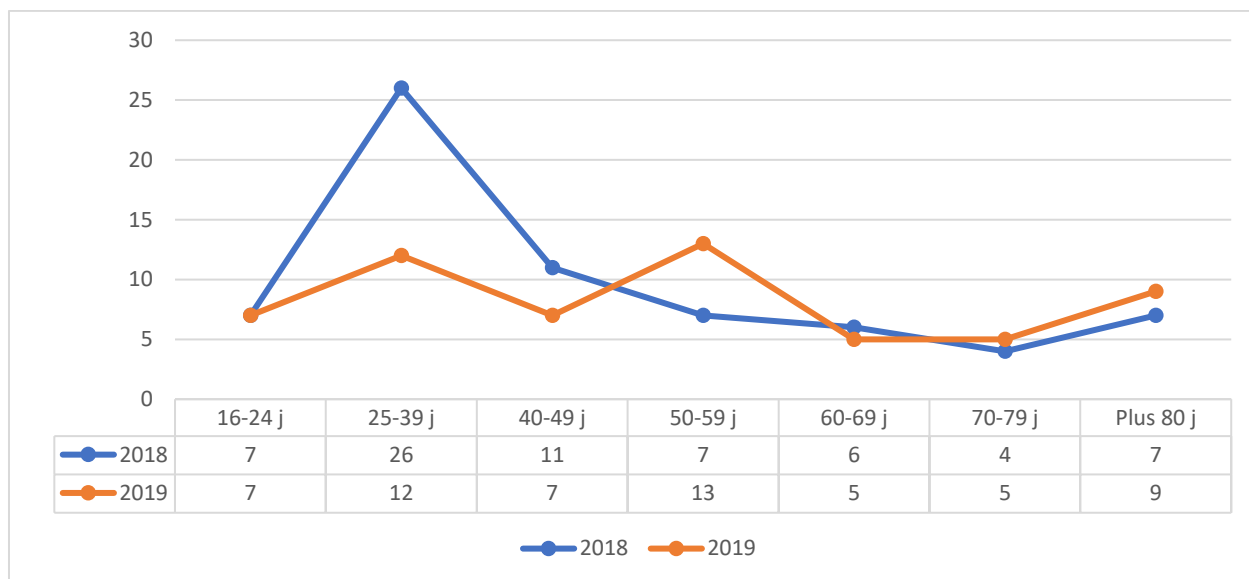
Tabel 10 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen M/V veroorzaker, West-Vlaanderen

	2018	2019
Vrouw	11	8
Man	68	50

Net zoals in 2018 is in 86 % van de dossiers dodelijke verkeersongevallen een man de veroorzaker.

Leeftijd

Figuur 29 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Er is een opvallende daling in de leeftijdsgroep 25-39 jaar en 40-49jaar tegenover 2018. Het aantal dodelijke ongevallen in 2019 met een veroorzaker uit de leeftijdsgroep 50-59 jaar is quasi verdubbeld.

Bewoner of bezoeker

Een bewoner is wie in de gemeente woont waar het dodelijk ongeval gebeurde. Een bezoeker woont er niet.

Tabel 11 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als bewoner of bezoeker, West-Vlaanderen

	2018	2019
Bewoner	49	28
Bezoeker	30	30

In 2019 is er geen markant verschil tussen bewoner en bezoeker bij het profiel van de veroorzaker van een dodelijk verkeersongeval.

Vertrouwd met de omgeving

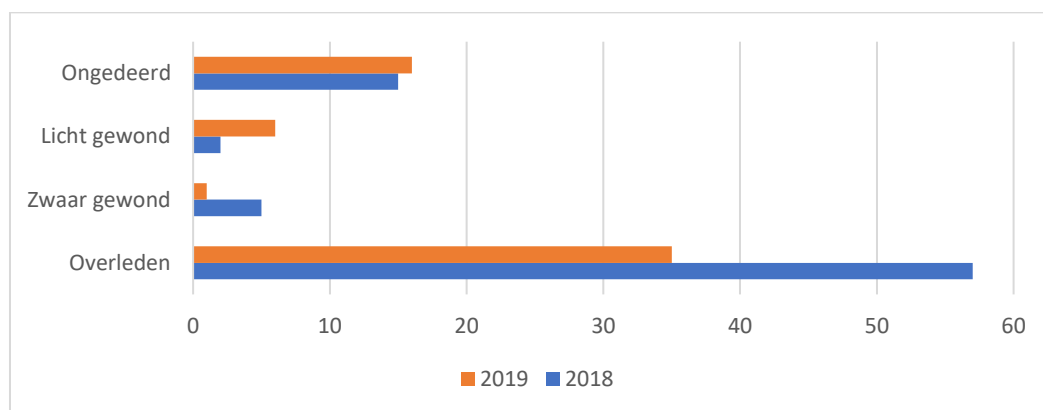
Tabel 12 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als vertrouwd met de omgeving of niet, West-Vlaanderen

	2018	2019
Vertrouwd	54	52
Niet vertrouwd	11	2
Niet vermeld	0	4

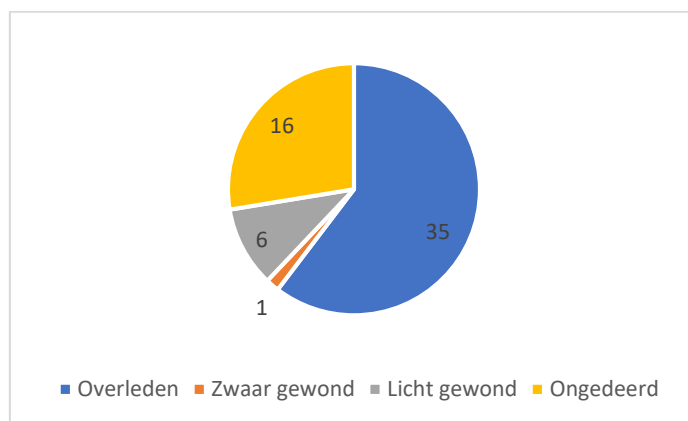
Net als in 2018 is het merendeel van de veroorzakers van een dodelijk ongeval vertrouwd met de omgeving. In 2 dossiers uit 2019 is de onvertrouwdheid met de omgeving de oorzaak van het dodelijk ongeval.

Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 30 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Figuur 31 – Medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen 2019, West-Vlaanderen



60,3 % van de veroorzakers overlijdt bij het ongeval in 2019. Dit is een daling van 12 % tegenover 2018.

Recidivisme verkeersinbreuken van veroorzaker

In 2019 is er bij 2 % van de dossiers sprake van recidivisme. Het jaar voordien was dit nog 11 %.
Ter illustratie:

- Dossier xx:
 - Reeds eerder rijverbod voor alcohol achter het stuur.
 - Bij dodelijk ongeval: positieve ademtest alcohol en overdreven snelheid.
- Dossier xx:
 - Reeds 6 maal veroordeling voor verkegerelateerde zaken als alcohol en snelheid.
 - Bij dodelijk ongeval: negatieve ademtest alcohol. Aanrijding van voetganger, door verblinding door zon.

10. Profiel slachtoffer

M/V

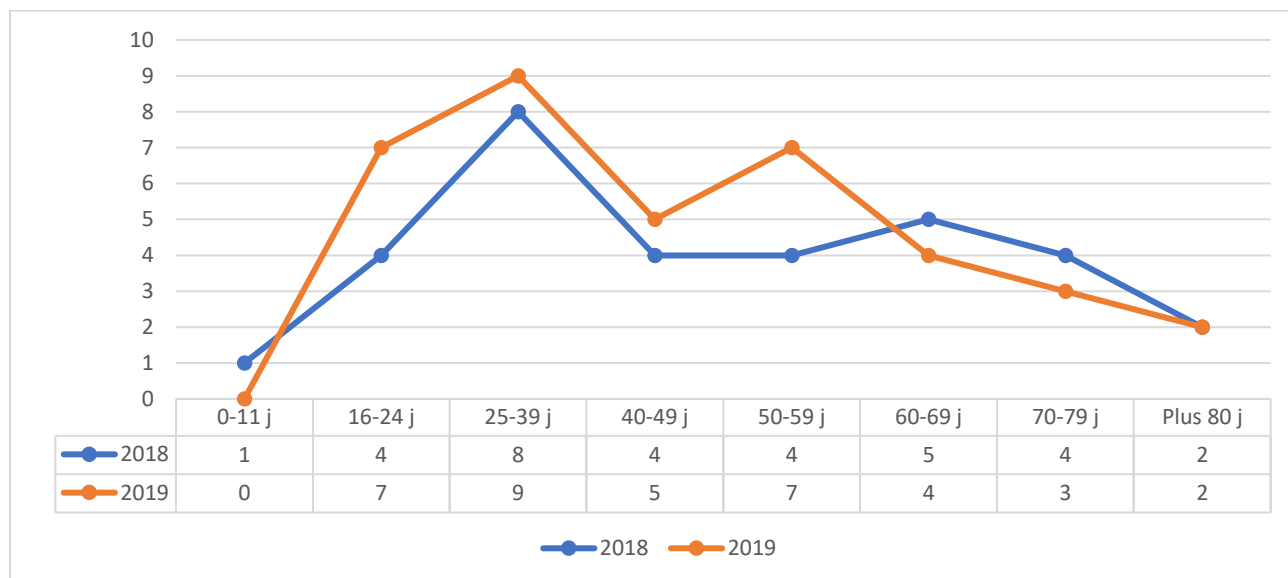
Tabel 13 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal dodelijke verkeersongevallen M/V slachtoffer, West-Vlaanderen

	2018	2019
Vrouw	8	15
Man	54	22

Het aandeel mannen onder de slachtoffers daalt beduidend van 68 % (2018) naar 38 %. Net zoals in 2018 is in 86 % van de dossiers dodelijke verkeersongevallen een man de veroorzaker.

Leeftijd

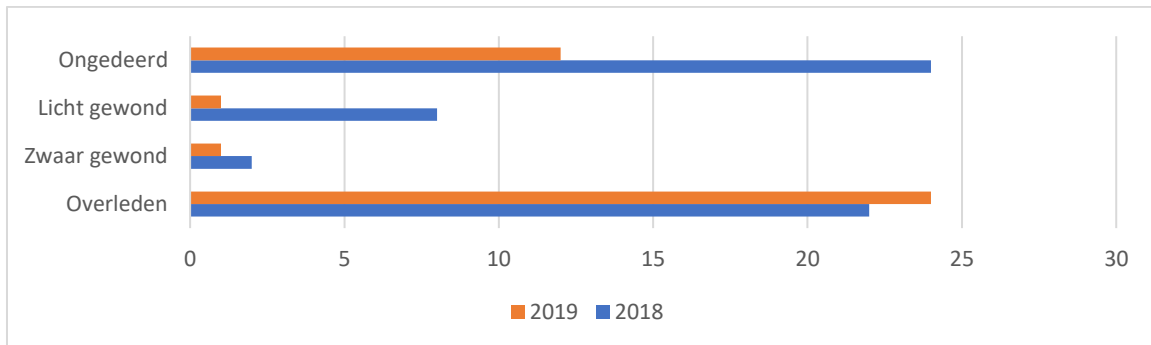
Figuur 32 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



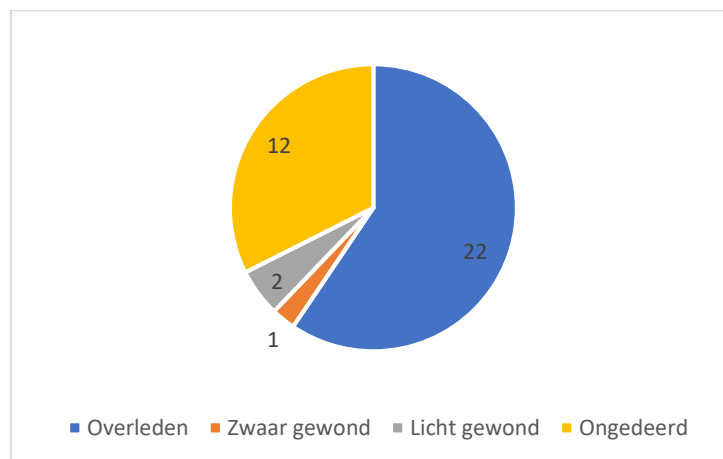
Opvallend is de stijging van het aantal slachtoffers in de leeftijdsgroepen 16-24 jaar en 50-59 jaar tegenover 2018.

Medische toestand

Figuur 33 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Figuur 34 – Medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen 2019, West-Vlaanderen



59,5 % van de slachtoffers dodelijke verkeersongevallen overlijdt.

11. Betrokken vervoermiddel

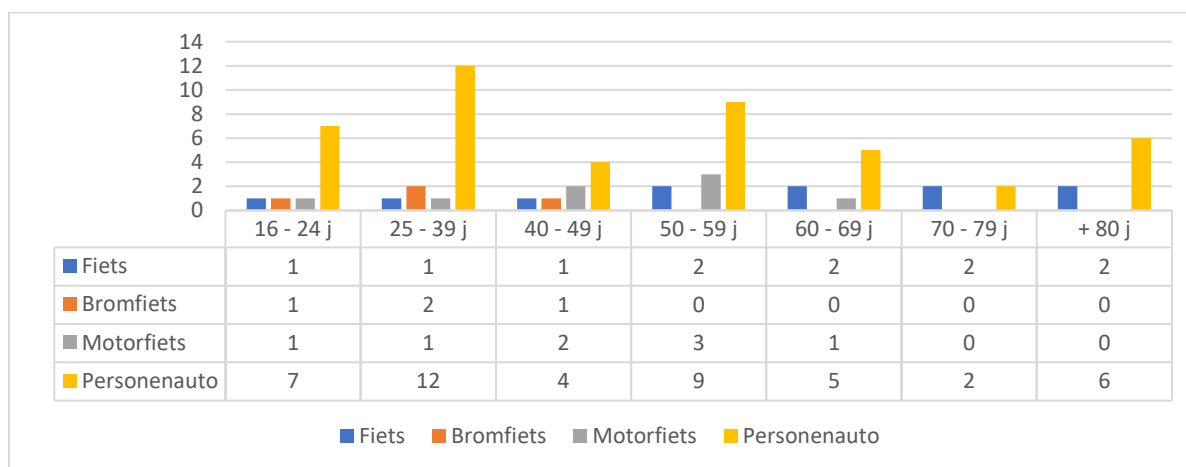
De link tussen de leeftijdsgroepen en het betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen biedt meer informatie over het aandeel van een vervoermiddel voor een specifieke leeftijdsgroep.

Tabel 14 - Link leeftijdsgroep met betrokken vervoermiddel bij dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen

	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
Voetganger	0	1	0	0	0	0	2	0
Rolwagen	0	0	0	0	0	0	0	1
Fiets	0	1	1	1	2	2	2	2
Bromfiets	0	1	2	1	0	0	0	0
Motorfiets	0	1	1	2	3	1	0	0
Personenauto	0	7	12	4	9	5	2	6
Passagier auto	0	0	0	0	0	0	0	0
Lichte vrachtauto	0	1	3	0	0	0	0	0
Passagier LVA	0	0	0	0	0	0	0	0
Vrachtauto	0	0	1	0	4	0	0	0
Bus	0	0	1	0	0	0	0	0
Tractor	0	0	0	0	0	1	0	0
Kraan, tram, trein	0	0	0	3	0	0	0	0

Er is een toename van motorfietsen en vrachtwagens als betrokken vervoermiddel bij de leeftijdsgroep 50-59 jaar (2018: motorfietsen 0 en vrachtwagens 1). Opvallend ook is de sterke daling van de fiets als betrokken vervoermiddel bij dodelijke ongevallen vanaf 70 jaar. In 2019 zijn er 4 fietsen, daar waar het in 2018 nog 12 fietsen betrof. Bij de leeftijdsgroep + 80 jaar is er een stijging van het aantal dossiers waarbij personenauto's zijn betrokken in 2019. Er is een evolutie van 1 naar 6 tegenover 2018.

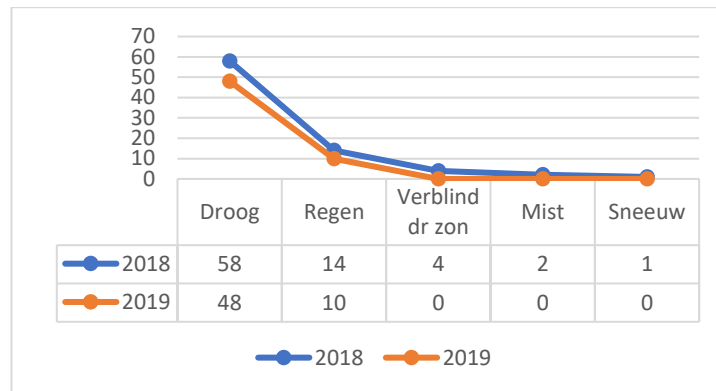
Figuur 35 – Link leeftijdsgroep met fiets, bromfiets, motorfiets en personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2019, West-Vlaanderen



12. Omstandigheden en oorzaken

Weersomstandigheden

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



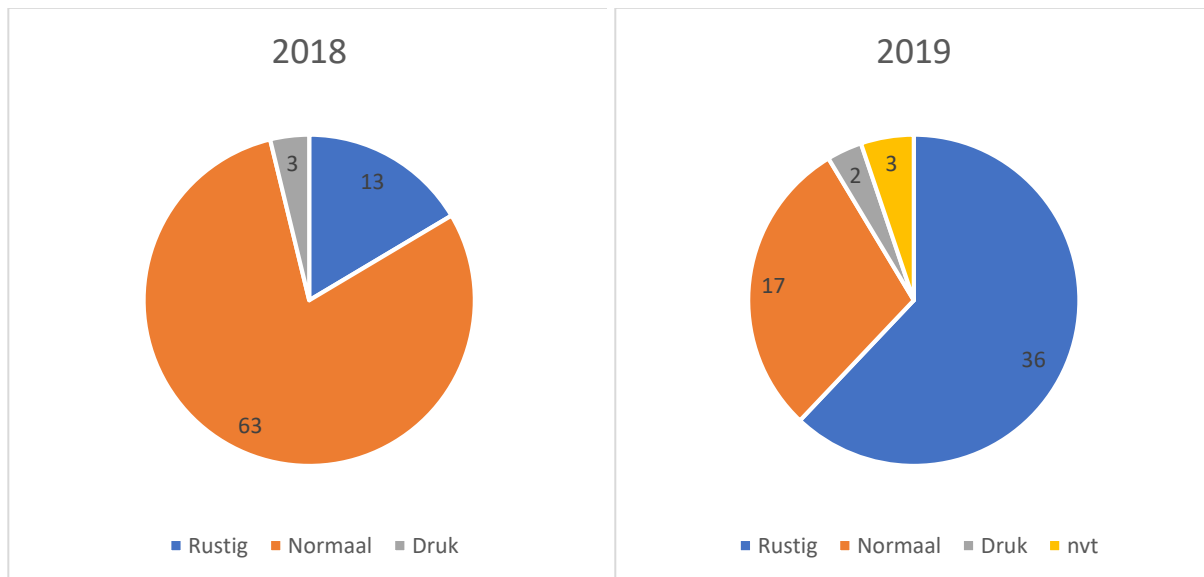
Het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen gebeurt bij droog weer: 73,42 % in 2018 en 82,76 % in 2019.

Gladheid wegdek

In 2019 werden 11 dossiers of 19 % (identiek als in 2018) gelinkt aan de gladheid van de weg: 10 dossiers met regen en 1 dossier met ijzel.

Verkeersomstandigheden

Figuur 45 – Aandeel verkeersdrukte op tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, 2018 en 2019, West-Vlaanderen



De verkeersomstandigheden waren in 2018 voornamelijk ‘normaal’ op het tijdstip van de dodelijke verkeersongevallen. Daarentegen is er in 2019 in 62 % van de gevallen sprake van een rustige verkeerssituatie op het tijdstip van het dodelijk verkeersongeval.

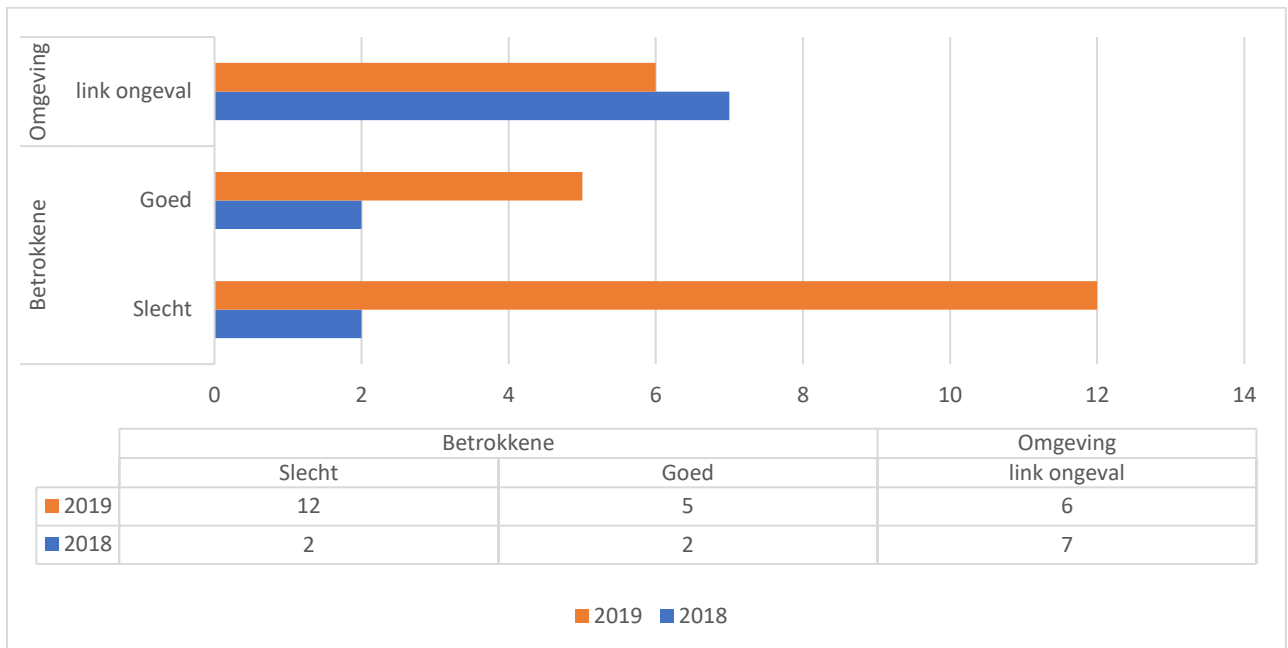
In 1 dossier van 2019 is het niet opmerken van filevorming de oorzaak van een dodelijk verkeersongeval op de autosnelweg. Een motorfietser reed in op een personenwagen.

Zichtbaarheid

Een oorzakelijke link tussen een dodelijk verkeersongeval en de zichtbaarheid van de omgeving betreft een verstoring door een haag of struik die de zichtbaarheid van de omgeving vermindert, of verblindende lichten van tegenliggers en onvoldoende of gebrekkige verlichting 's nachts of bij mist.

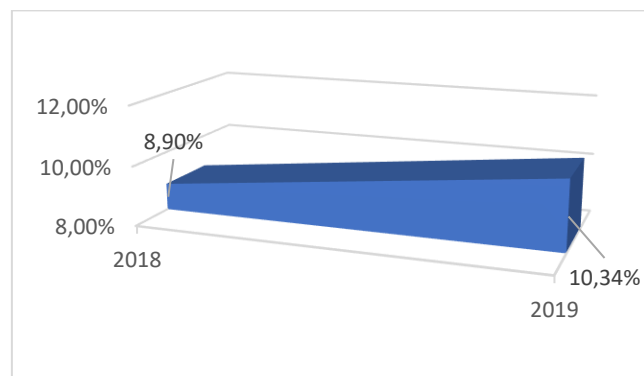
In de onderzochte dossiers is er steeds een koppeling van onaangepast snelheid en slechte zichtbaarheid van de omgeving.

Figuur 46 – Evolutie tussen 2018 en 2019 impact zichtbaarheid omgeving en betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



Het aantal dossiers met link naar zichtbaarheid van de omgeving daalt naar aantal dossiers in 2019 tegenover het jaar voordien; het procentueel aandeel stijgt weliswaar lichtjes.

Figuur 47 – Evolutie tussen 2018 en 2019 procentueel aandeel van de zichtbaarheid van de omgeving als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2019 is er een sterke stijging van het aantal dodelijke verkeersongevallen, waarbij de slechte zichtbaarheid van de betrokken weggebruikers een oorzaak is.

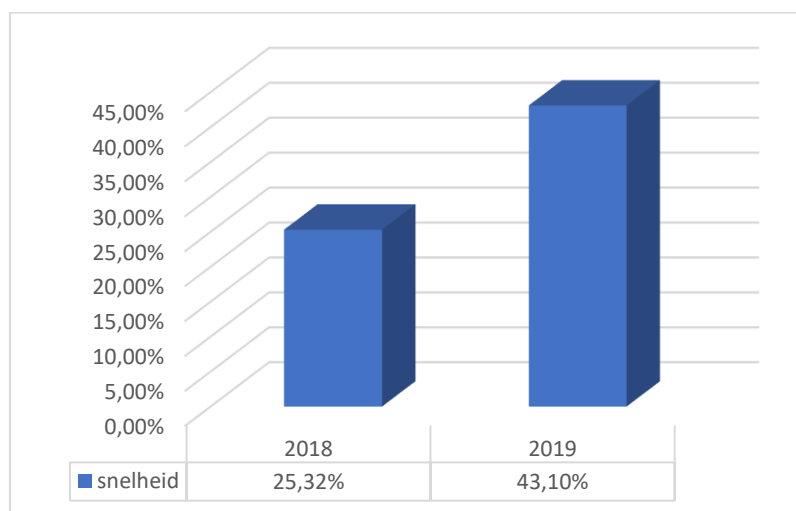
Figuur 48 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van procentueel aandeel van goede en slechte zichtbaarheid van de betrokkenen als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Slechte zichtbaarheid gaat om donkere kledij van fietsers en bromfietsers. Goede zichtbaarheid betekent een goede verlichting van de fiets of bromfiets.

Onaangepaste snelheid

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het percentage dodelijke verkeersongevallen met onaangepaste snelheid, West-Vlaanderen



Er is een stijging van 17,8 % van het aandeel dodelijke verkeersongevallen met onaangepaste snelheid in 2019 tegenover het jaar voordien.

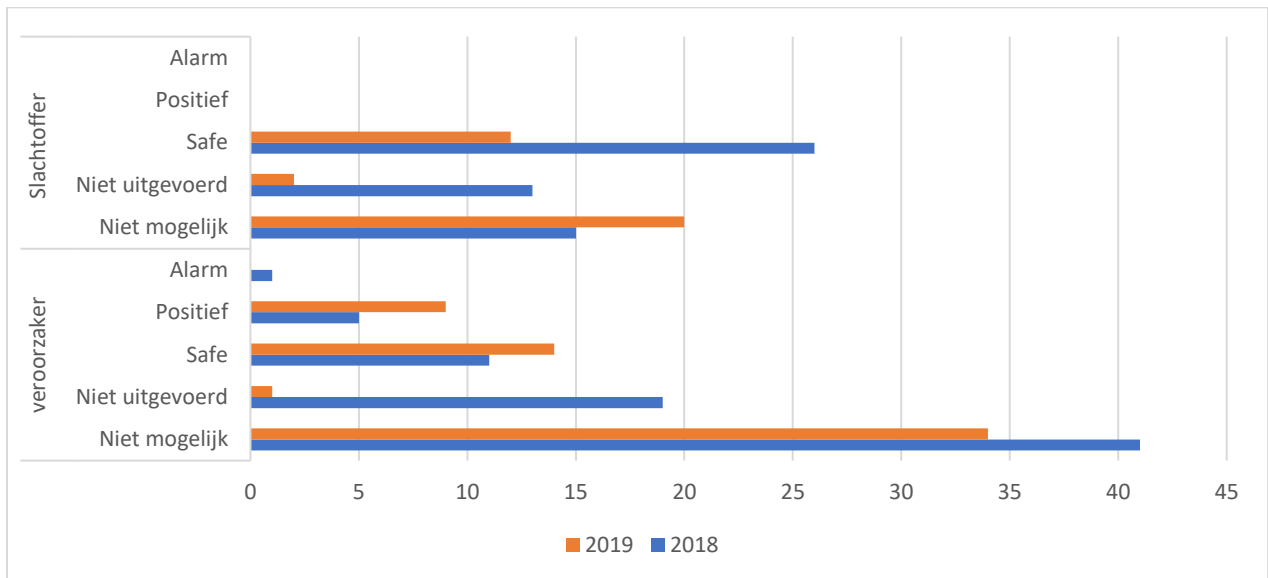
Rijden onder invloed

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

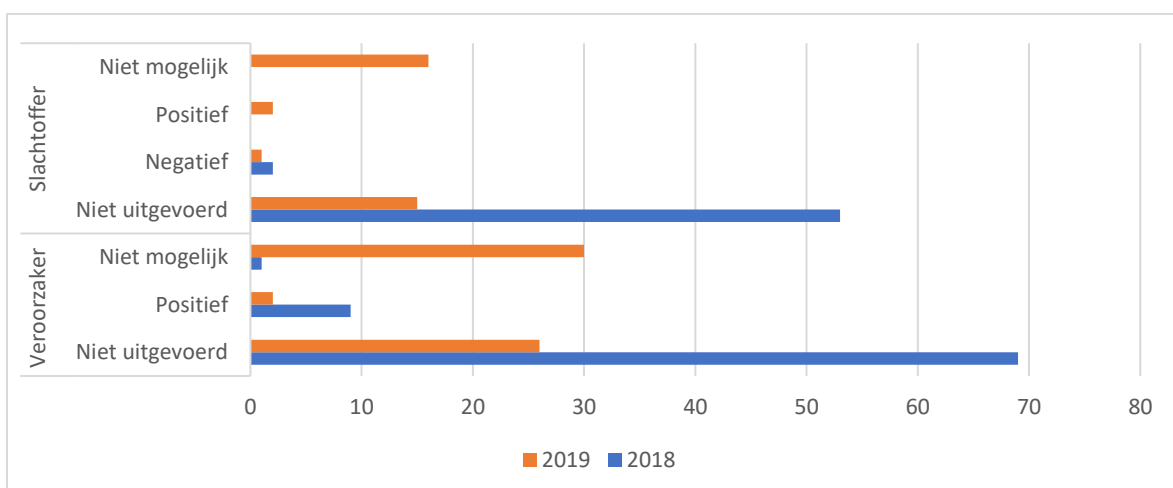


Het aantal positieve ademtesten bij de veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval in 2019 steeg van 5 naar 9, wat een quasi verdubbeling is tegenover 2018.

Bloedproef

Een bloedproef wordt afgenomen wanneer de ademtest en de ademanalyse onmogelijk zijn of wanneer iemand er zelf om vraagt.

Figuur 37 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de resultaten bloedproef bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzaker en slachtoffer, West-Vlaanderen

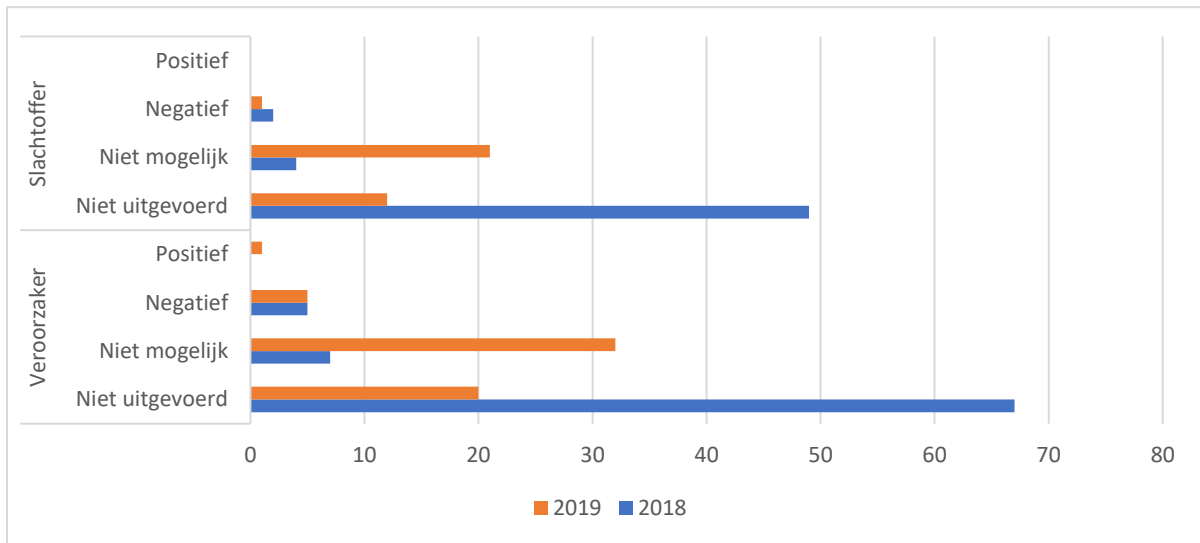


Kolom negatief ontbreekt bij 'veroorzaker' ! In 2019 werd een bloedproef van de veroorzaker in 2 dossiers bevolen. Beiden waren positief.

Speekseltest

Sinds 1 april 2019 maakt de politie gebruik van de speekselanalyse als wettelijk bewijs voor druggebruik. Bij de (vermoedelijke) veroorzakers van een verkeersongeval wordt steeds een speekseltest afgenomen (zonder de checklist te overlopen) . Bij een positieve speekseltest voorziet de wet automatisch in speekselafname door middel van het gebruik van de speekselcollector. Dit staal wordt naar een labo gestuurd voor grondigere analyse. De resultaten daarvan gelden als wettelijk bewijs.

Figuur 38 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de resultaten speekseltest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzaker en slachtoffer, West-Vlaanderen



In 1 dossier is er sprake van een positieve speekseltest in 2019 en dan nog wel bij de veroorzaker van een dodelijk verkeersongeval.

Toxicologisch onderzoek

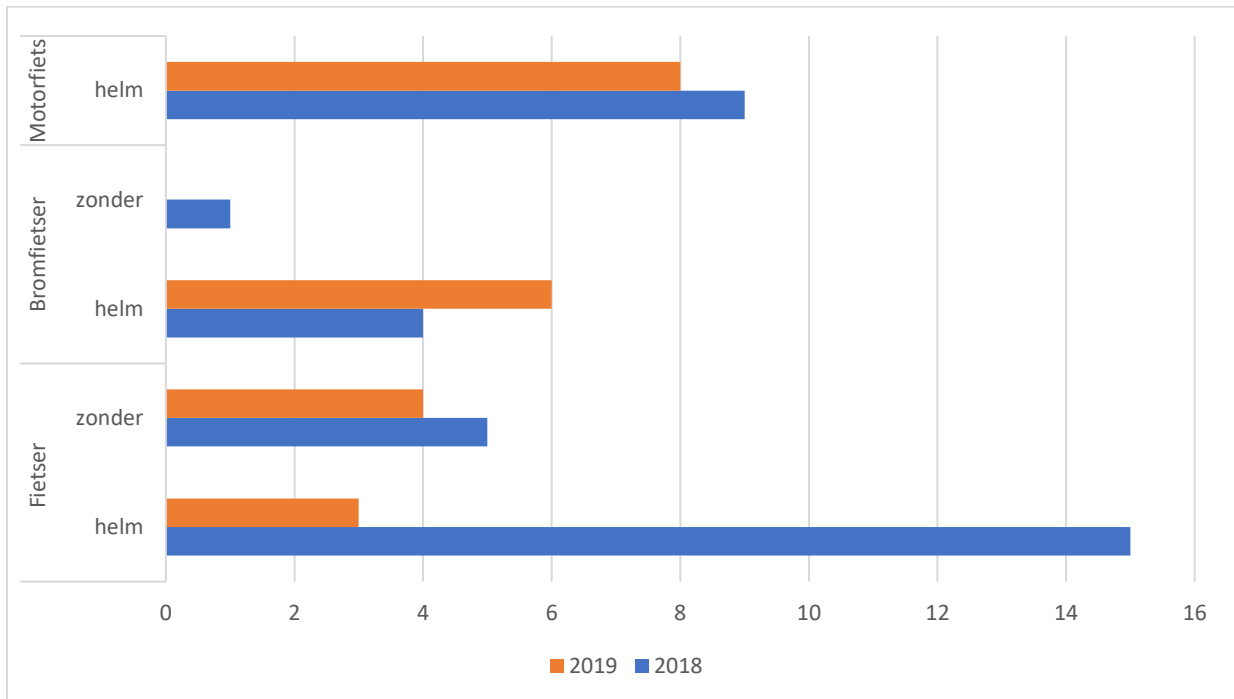
In 2019 werd in 2 dossiers een toxicologisch onderzoek bevolen. In beide dossiers werd een combinatie van alcohol en medicatie vastgesteld. Ook in 2018 waren er 2 dergelijke gevallen.

Valhelmen en kindersitje

Een motorhelm is verplicht voor motor- en bromfietzers in het verkeer.

De fietshelm is in ons land enkel verplicht voor fietsers met een speedelec. Er zijn verplichte kwaliteitsvoorwaarden bepaald voor deze fietshelmen.

Figuur 39 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van de helmdracht bij dodelijke verkeersongevallen bij motor- en bromfietzers en fietsers, West-Vlaanderen

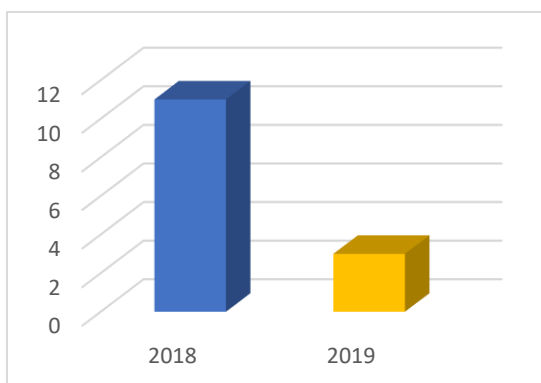


Bij 3 dodelijke verkeersongevallen in 2019 is er sprake van een fietser zonder helm en bij 4 ongevallen draagt de fietser een helm.

In 2019 waren er geen dodelijke ongevallen waarbij het niet gebruiken van een kinderzitje mee de oorzaak van een dodelijk ongeval is.

Veiligheidsgordel

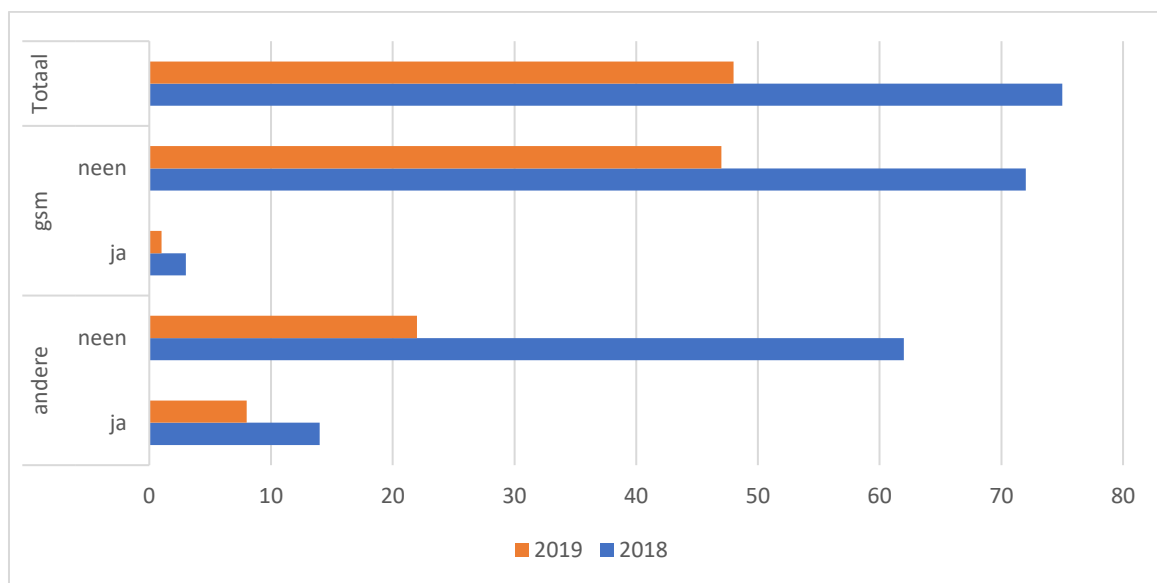
Figuur 40 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Bij 0,5 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 is er de vaststelling dat de veiligheidsgordel niet werd gebruikt door zowel passagiers of bestuurders, slachtoffers of veroorzakers. Deze 3 ongevalsdossiers zijn wel een significante verbetering tegenover 2018. Toen waren er nog 11 dossiers inbreuk veiligheidsgordeldracht of bij 1,4 % van de dodelijke verkeersongevallen.

Afleidingen

Figuur 41 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van dodelijke verkeersongevallen waarbij een afleiding door gsm-gebruik of andere zaken oorzaak is, West-Vlaanderen



Het aantal ongevaldossiers waarbij een afleiding wordt aangegeven als de oorzaak daalt in 2019 met 36 % tegenover 2018.

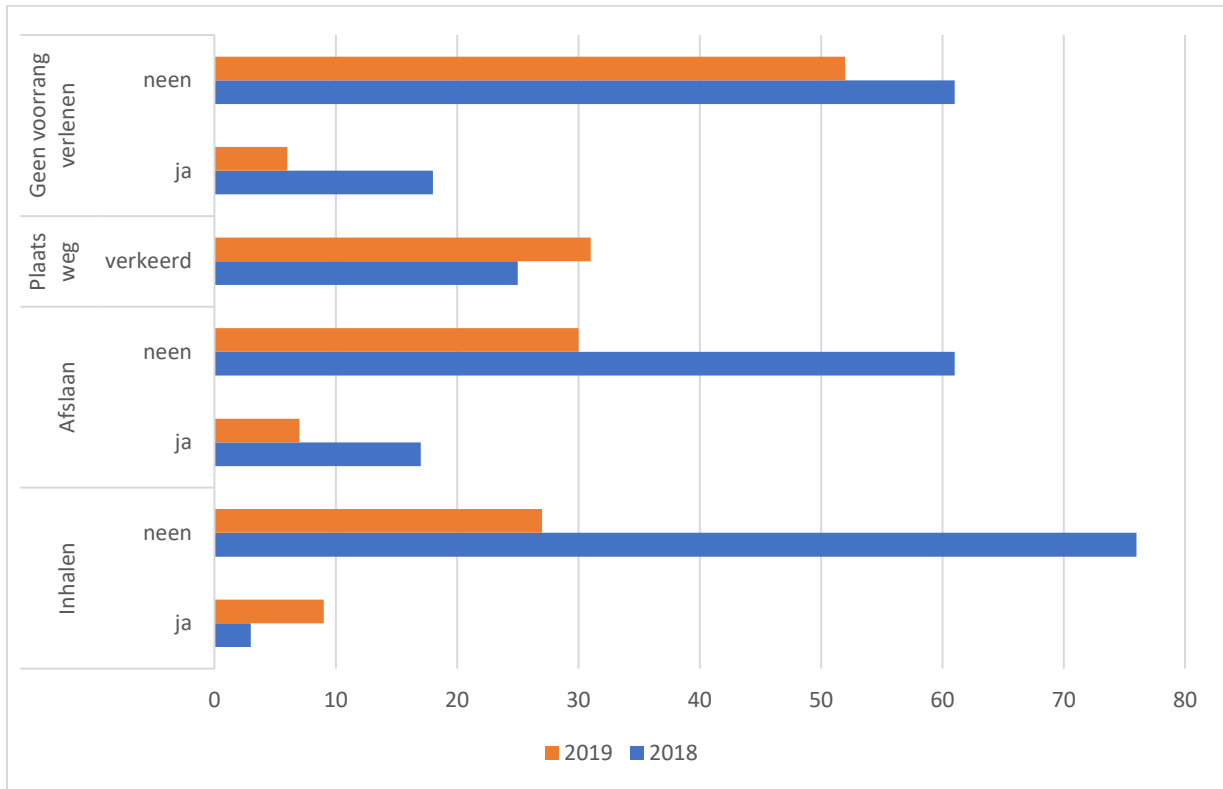
Onder andere afleidingen dan gsm-gebruik worden begrepen: concentratieverlies, slaperigheid, onoplettendheid, spelletje spelen, gsm-gebruik passagier, ruzie, gps instellen en zoeken naar een document.

0,2 % van de ongevaldossiers in 2019 wordt oorzakelijk gelinkt aan gsm-gebruik. In 14 dodelijke ongevaldossiers is afleiding door iets anders dan een gsm de oorzaak in 2019.

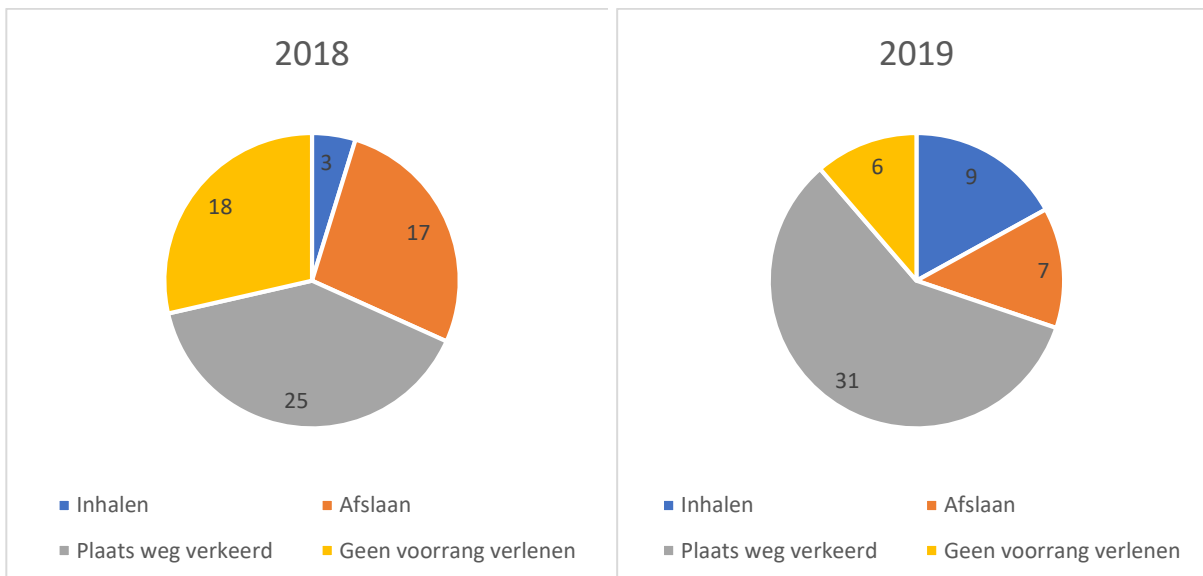
Verkeersmanoeuvres

Voor deze analyse zijn de verkeersmanoeuvres: inhalen, afslaan, geen voorrang verlenen en de deelname aan het wegverkeer op de verkeerde plaats van de weg.

Figuur 42 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van dodelijke verkeersongevallen met verkeersmanoeuvres als oorzaak, West-Vlaanderen



Figuur 43 – Aandeel verkeersmanoeuvres als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, 2018 en 2019, West-Vlaanderen



In 2019 is er een beduidende stijging van 3 (2018) naar 9 dossiers waarbij een inhaalmanoeuvre de oorzaak van het dodelijk verkeersongeval is.

Er is in 2019 een sterke daling van 66 % tegenover het jaar voordien van het aantal ongevallen waarbij geen voorrang verlenen de oorzaak is.

Verkeerde plaats op de weg impliceert situaties zoals links op de rijbaan rijden door fietser, fietser gebruikt het verplichte fietspad niet, in de gracht terecht komen, met de fiets op de autosnelweg rijden en voetganger dwars de tramsporen op verboden plaats. In 2019 is dit bij 31 van de 58 dodelijke verkeersongevallen de oorzaak.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij de oorzaak wordt gelinkt aan het afslaan is meer dan gehalveerd in 2019 tegenover 2018.

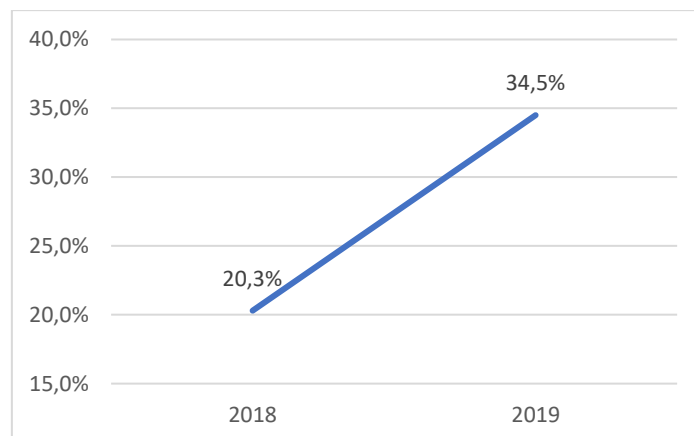
Uitwijkmanoeuvres

Er is specifieke aandacht voor de uitwijkmanoeuvres omdat die een groot oorzakelijk verband met de dodelijke verkeersongevallen hebben: 34,5 %, ruim 1/3^e van deze ongevallen in 2019 (2018: 20,3%).

Bij uitwijkenmanoeuvres gaat het in 2019 om een naderende auto of motorfiets, een gracht en een diepe put in het wegdek. Ook om uitwijken na het nemen van een bocht, te wijten aan een foute inschatting en onaangepaste snelheid in het concrete geval.

Onder uitwijken ressorteren ook de stuurfouten en zigzaggend over de weg rijden.

Figuur 44 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het procentueel aandeel uitwijkmanoeuvres bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Vluchtmisdrijf

Vluchtmisdrijf bij een dodelijk verkeersongeval kwam in 2019 voor bij 3 dodelijke verkeersongevallen; hetzelfde aantal als in 2018.

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

Dodehoekongevallen

De dode hoek is een zone waarop een bestuurder van een voertuig geen direct zicht - via ruiten - of indirect zicht - via spiegels en camera's - heeft. Elke vrachtwagen heeft een aantal dode hoeken: vooraan, achteraan en naast de vrachtwagen. Vooral de dode hoek aan de rechterkant maakt het afslaan van de vrachtwagen naar rechts bijzonder gevaarlijk voor fietsers. De dode hoek is er ook bij bussen, kranen en tractoren.

Het aantal dodehoekongevallen steeg in 2019: 8,6 % van de dodelijke ongevallen zijn veroorzaakt door dode hoeken van voertuigen. In 2018 was dit 2,5 %.

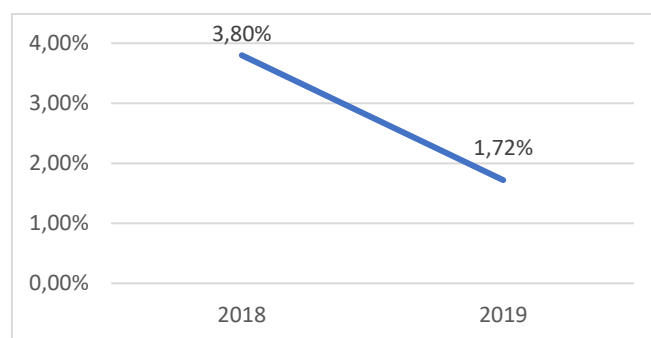
In 2019 waren 4 fietsers en 1 voetganger niet zichtbaar voor een tractor, kraan, bus en vrachtwagen en dit zowel bij het rechts en links afslaan. Te voet naast een vrachtwagen lopen, is duidelijk riskant. Een ander ongeval gebeurde door een dode hoek voor de bus: aan de rode verkeerslichten op de voorsorteerplaats voor fietsers.

Gevaarlijk parkeren

In 2019 was er 1 dossier met een oorzakelijke link aan gevaarlijk parkeren. Toen stond er 1 personenwagen op de pechstrook van de autosnelweg door autopech. De bestuurder werd aangereken toen hij uit zijn auto stapte om na te gaan wat er mankeerde.

Roodlichtnegatie

Figuur 49 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van procentueel aandeel roodlichtnegatie als oorzaak van dodelijk verkeersongevallen, West-Vlaanderen

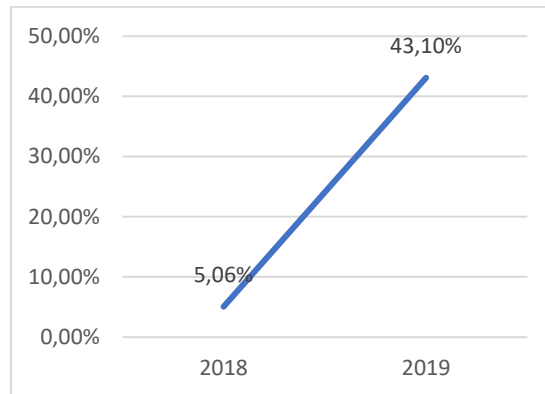


Roodlichtnegatie als oorzaak ligt in 2019 minder aan basis dan in 2018.

In 1 dossier uit 2019 ligt roodlichtnegatie aan de oorzaak van een dodelijk ongeval, in casu met een voetganger.

Geen afstand houden

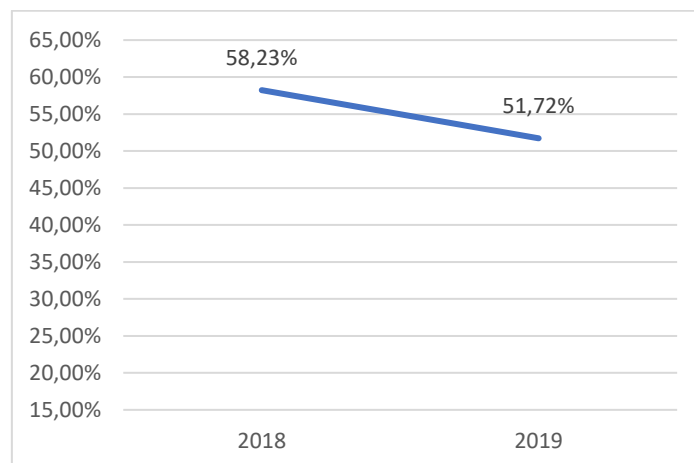
Figuur 50 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het procentueel aandeel van geen afstand houden als oorzaak van dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



Er is een significante stijging van het aantal dossiers waarbij geen afstand houden aan de oorzaak ligt van een dodelijk verkeersongeval. Deze stijging bedraagt 38,04 %.

Valpartij

Figuur 51 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het procentueel aandeel van valpartijen als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Valpartijen van fietsers en brom- en motorfietsers zijn, samen met geen afstand houden, de grootste veroorzakers van dodelijke verkeersongevallen in 2019: 51,7 %. Dat is een daling met 6,5 % tegenover het jaar voordien.

De valpartijen werden veroorzaakt door:

- Een beroerte,
- Alcoholmisbruik,
- Misrekening,
- Stuurfout,
- Tegen buitenspiegel van geparkeerde auto rijden,

- Frontaal op hindernis rijden,
- Twee rolwagen kantelen: 1 komt omgekeerd in de gracht terecht en 1 wordt gegrepen door het verkeer,
- De file wordt te laat opgemerkt waardoor aanrijding met fatale val van motorrijder.

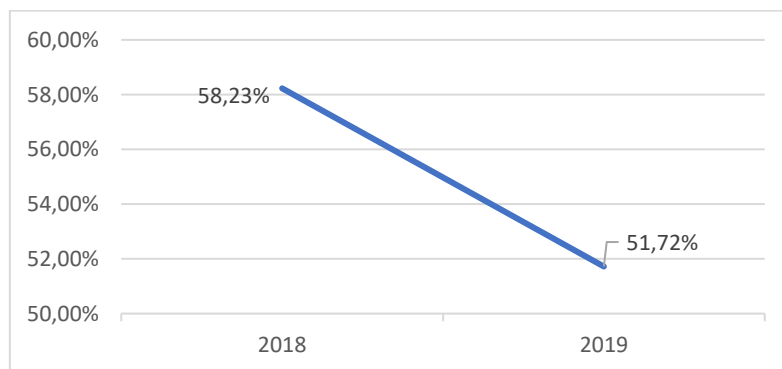
Ziekte of onwel worden

Plots ziek of onwel worden in het verkeer blijft een oorzaak van een dodelijk verkeersongeval. In 13,79 % van de dodelijke ongevallen in 2019 is dit de veroorzaker (2018: 10,13 %).

Aanstelling van verkeersdeskundige

Om duidelijkheid te scheppen over de oorzaak van en verantwoordelijkheid bij een dodelijk verkeersongeval wordt in een aantal gevallen een verkeersdeskundige aangesteld. Bij ruim de helft van de dodelijke verkeersongevallen in 2018 en '19 bleek dit het geval.

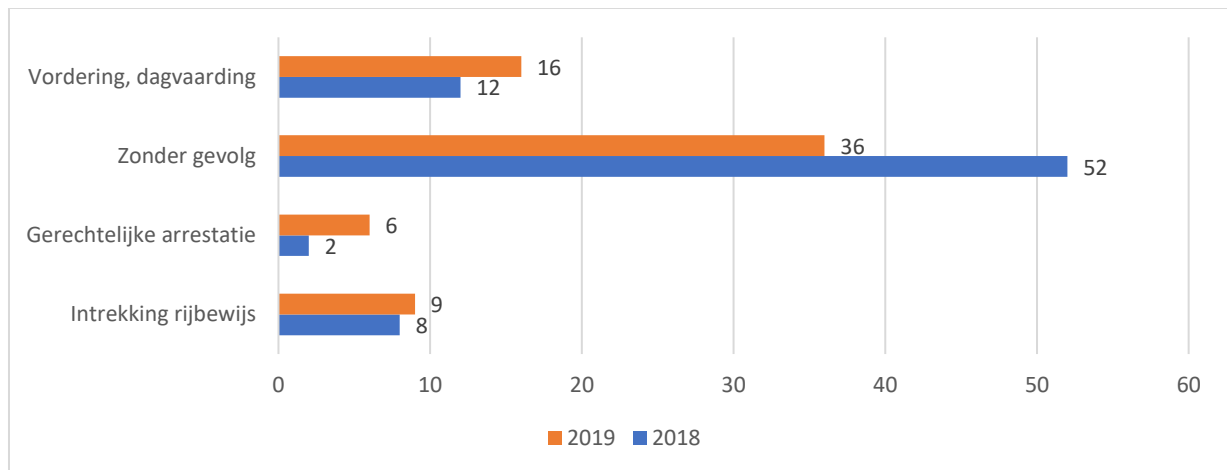
Figuur 52 – Evolutie tussen 2018 en 2019 van het percentage dodelijke verkeersongevallen met aanstelling van verkeersdeskundige, West-Vlaanderen



Er is een daling met 6,51 % in 2019 tegenover het jaar voordien.

13. Afhandeling door politie

Figuur 53 - Evolutie tussen 2018 en 2019 van de verschillende afhandelingen van dodelijke verkeersongevallen door de politie, West-Vlaanderen



Het procentueel aandeel dossiers dat zonder gevolg werd geklasseerd in 2019 daalde met 3,75 %. 65,82 % in 2018 en 62,07 % in 2019.

De redenen om een dossier zonder gevolg te klasseren, zijn voornamelijk:

- Geen betrokkenheid van derden;
- Voorkeur voor burgerlijke afhandeling van het dossier.

Het aandeel dossiers dodelijke verkeersongevallen dat voor de rechtbank wordt gebracht stijgt significant in 2019. In 2018 werd in 15,19 % van de dossiers gedagvaard. In 2019 steeg dit naar 27,59 %.

De vaststelling dat er in 2019 meer dossiers voor de rechtbank werden gebracht tegenover 2018, wordt oorzakelijk gelinkt aan:

- De stijging van het aantal verkeersongevallen waarbij het slachtoffer overlijdt: van 30 % (2018) naar 37 % (2019).
- Een verhoging van de arrestaties: van 3 % (2018) naar 10 % (2019).
- Vaker is er alcoholinvloed bij de veroorzaker: 7 % (2018) versus 15 % (2019).
- Evenveel vluchtmisdrijven in absolute cijfers, maar procentueel een stijging.

14. Beschouwingen en conclusie

Veilig weggebruik is van primordiaal belang. Uit de analyse van 2019 komt duidelijk naar voren dat quasi alle dodelijke verkeersongevallen het gevolg zijn van onveilig weggebruik.

De drie vluchtmisdrijven per jaar (2018 en 2019) zijn onaanvaardbaar. Valpartijen, verkeers- en uitwijkmanoeuvres zijn menselijke handelingen. Onaangepaste snelheid en alcoholgebruik achter het stuur zijn gedragsgerelateerd, ook afleidingen zoals gsmgebruik tijdens het rijden. De zorg voor een goede zichtbaarheid en een veilige uitrusting is ook attitude. Het gedrag van de verkeersdeelnemers is duidelijk doorslaggevend voor een veilig verkeersomgeving.

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

In 2019 is het aandeel van de dodelijke fietsongevallen 19 %. 72 % van deze fietsongevallen gebeurde overdag.

Fietsongevallen

Net zoals het jaar voordien is een val van een fietser de meest voorkomende oorzaak van een dodelijk fietsongeval in 2019. De fatale fietsongevallen zijn meestal multioorzakelijk: de zichtbaarheid van de weggebruiker en geen behoud van afstand liggen veelal mee aan de oorzaak.

De kritieke leeftijdsgroep is 59 tot 69 jaar. 72 % van de 11 dodelijke fietsongevallen in 2019 gebeurden overdag. Acht slachtoffers waren mannen. De verdeling van het type fiets betrokken bij het dodelijk fietsongeval is quasi gelijkmatig verdeeld tussen de gewone fiets (3), elektrische fiets (4) en koersfiets (4).

Drie fietsongevallen gebeurden op een kruispunt, waarbij de oorzaak bij twee ongevallen de dode hoek is en bij één geval door het rijden op een betonnen verkeersremmer met de een dodelijke val tot gevolg.

Algemeen

Het percentage onmiddellijke overlijdens bij dodelijke ongevallen steeg in 2019 naar 77,59 % (2018: 73,24 %).

De auto blijft het meest betrokken vervoermiddel.

60,3 % van de verkeersdoden is slachtoffer in 2019 (72 % in 2018).

Situatie van de weg

Het aandeel dodelijke verkeersongevallen in de bebouwde kom steeg met 13,9 %. Bij de ongevallen op kruispunten zijn significant minder fietsers betrokken in 2019 (3) tegenover het jaar voordien (13).

Opvallend voor 2019 is de daling van de dodelijke ongevallen op de gewestwegen met 15,23 %. Mogelijk is dit een positief effect van de verscherpte snelheidscontroles en handhaving.

Vooraf de wegen met een snelheidsregime van 50 en van 70 km/u veroorzaakten in 2019 veel ongevallen: 39,7 % bij 50 km/u en 32,8 % bij 70 km/u.

3/4^e van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde in 2019 op een rechte weg. Ruim 1/3^e van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde op een rijbaan zonder rijstroken en zonder wegmarkeringen.

Een opvallend cijfer voor West-Vlaanderen in de link met grachten: 24,14 % van de verkeersongevallen in 2019 is eraan gelinkt, ongeveer evenveel als het jaar voordien.

Tijdstip

De dodelijke weekendongevallen stegen met 8,5 % in 2019 tegenover het jaar voordien. De weekends veroorzaakten 41,38 % van de dodelijke verkeersongevallen.

Dinsdag was opvallend de veiligste dag van de week in 2019. Die dag gebeurde er in 2019 1 dodelijk verkeersongeval, tegenover 11 ongevallen op vrijdag en op zondag.

Er is een markante stijging van het aandeel nachtelijke dodelijke verkeersongevallen naar 43,10 % in 2019 (2018: 22,78 %).

In 2019 waren de dodelijke verkeersongevallen opvallend verdeeld over het jaar, met een variatie van 3 tot 6 per maand. Er was een piek in februari met 8 verkeersslachtoffers. De grote stijging van het aantal dodelijke verkeersongevallen in 2018 tijdens de zomermaanden in juli en augustus maakten de hypothese van een oorzakelijk verband met het mooie weer en het toerisme aannemelijk. Die blijft in 2019 echter niet overeind. Het aantal verkeersdoden tijdens de zomervakantie is gehalveerd. De betrokkenen van een dodelijk verkeersongeval zijn in 2019 voornamelijk bewoners en bestuurders die de weg goed kennen.

Profiel veroorzaker

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

Profiel slachtoffer

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

Omstandigheden en oorzaken

In 2019 gebeurde 82,8 % van de dodelijke ongevallen bij droog weer. Dat is een stijging van 9,3 % tegenover 2018. Net zoals in 2018 is bij 19 % van de dodelijke verkeersongevallen de gladheid van het wegdek de oorzaak: hoofdzakelijk regen.

Slechte zichtbaarheid betrokkenen

Slechte zichtbaarheid van de betrokkenen wordt aangehaald in 20,7 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019. Dat is een markante stijging van 18,2 % tegenover 2018 (2,5 %). Vooral donkere kledij wordt meer vermeld in de dossiers. Hier is een correlatie met de verdubbeling van het aandeel nachtelijke dodelijke verkeersongevallen (43,1 %).

Onaangepaste snelheid

Alarmerend is het percentage dodelijke verkeersongevallen in 2019 met onaangepaste snelheid: 43,10 %. Dit is een stijging van 17,8 %. In het najaar 2019 liep de affiche- en bordencampagne van VSV "Control cruiser". Een 'Control cruiser' is een chauffeur die zich aan de maximumsnelheid houdt en hierdoor ontspannen rijdt. De campagne was ondersteund door een radiospot en boodschappen op de tankpistolen van Vlaamse tankstations. Onaangepast snelheid is een letterlijke dooddoener en moet onder de aandacht blijven.

Rijden onder invloed

Het aandeel positieve ademtesten is meer dan een verdubbeling in 2019 tegenover het jaar voordien. De positieve ademtesten stegen van 6,3 % naar 15,5 %. Ook dit is alarmerend. Tijdens deze zomercampagne 2019 'Helemaal BOB. Nul op!' benadrukten de VSV, Brussel Mobiliteit, Assuralia, de Belgische Brouwers en Vias institute dat je pas echt helemaal BOB bent, als je niets gedronken hebt.

Uit een Europees onderzoek blijkt dat België tot de slechtste leerlingen van de Europese klas behoort als het aankomt op gedrag en houding tegenover alcohol in het verkeer. Belgen zijn blijkbaar veel meer dan andere Europeanen te tolerant als het op drinken en rijden aankomt. Het lijkt alsof het bij ons sociaal aanvaard is om achter het stuur te kruipen met een glas te veel op. Dat is gewoonweg ondenkbaar in de meeste van onze buurlanden. En terecht: drinken en rijden is één van de belangrijkste killers in het verkeer.

- 3,1 % van de Belgen vindt het voor zichzelf aanvaardbaar om nog te rijden nadat hij meer heeft gedronken dan de wettelijke limiet. Dat is weinig, maar België scoort hiermee wel het slechtste van Europa. Gemiddeld vindt 1,9% het aanvaardbaar.
- 33% van de Belgen geeft aan nog te rijden nadat hij alcohol heeft gedronken. Ook hiermee scoren Belgen een pak minder dan het Europese gemiddelde van 20,6%.
- 24% zegt in het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn op alcohol door de politie. Dit is wel een pak meer dan in Nederland (10,3%), Frankrijk (15,2%) of Duitsland (7,2%).

Daarom blijven de BOB campagnes en de acties zoals West-Vlaams weekend zonder alcohol en drugs in het verkeer meer dan ooit relevant.

In 1 dossier uit 2019 had de veroorzaker van een dodelijke verkeersongeval een positieve speekseltest, het wettelijk bewijs van druggebruik.

Uitrusting en rijgedrag

In 2019 waren er 3 dodelijke accidenten met een fietser zonder helm en bij 4 droeg de fietser een valhelm.

Bij 0,5 % van de dodelijke verkeersongevallen gebruikte er iemand geen veiligheidsgordel.

Gsmgebruik tijdens het rijden veroorzaakte 0,2 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019. De ongevaldossiers waarbij afleiding de oorzaak is daalde in 2019 met 36 %.

Er is in 2019 een sterke daling van 66 % van ongevallen veroorzaakt door geen voorrang verlenen. Daartegenover is er een stijging van 11,7 % van ongevallen veroorzaakt door een inhaalmanoeuvre. 53,5 % van de ongevallen heeft als oorzaak de verkeerde plaats op de weg. 15,5 % aan een inhaalmanoeuvre, 12,1 % aan afslaan en 10,3 % aan geen voorrang verlenen¹⁵.

Het procentueel aandeel uitwijkmanoeuvres steeg met 14,2 % in 2019.

Vluchtmisdrijven blijft een hardnekkig fenomeen, met in 2019 opnieuw 3 dodelijke verkeersongevallen waarbij de veroorzaker vlucht.

Grootste (mede)veroorzakers

De grootste (mede)veroorzakers van dodelijke verkeersongevallen zijn geen afstand houden en valpartijen. Geen afstand houden ligt bij 43,1 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2019 mee aan de oorzaak. Dat is een stijging van 38 % tegenover 2018. Het aandeel valpartijen bedraagt 51,7 % en is een daling met 6,5 % tegenover 2018.

Aandacht voor het aandeel betrokkenen dat plots ziek of onwel werd en waarbij dit aan de oorzaak van een dodelijk verkeersongeval ligt, is gepast. Dit is immers in 13,8 % van de dodelijke verkeersongevallen van 2019 het geval.

De aanstelling van een verkeersdeskundige gebeurde in 2019 bij quasi de helft van de dodelijke verkeersongevallen, evenals in 2018.

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

¹⁵ Bij 8,6 % is er geen sprake van een verkeersmanoeuvre.

15. Lijst begrippen

Dode: Elke persoon die overleed ten gevolge van een verkeersongeval.

Gewonde: Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt (met of zonder ziekenhuisopname), maar hierbij niet om het leven komt.

Slachtoffer: Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

Tijdstip:

- Dag: periode van 6.00u tot 21.59u;
- Nacht: periode van 22.00u tot 5.59u de volgende dag.
- Week: periode van maandag 06.00u tot vrijdag 21.59u;
- Weekend: periode van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

Voetganger: Weggebruiker die te voet gaat, een (brom)fiets voortduwt of een rolstoelgebruiker is.

Bromfiets: Bromfiets type A of type B of met drie of vier wielen.

Motorfiets: Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

Lichte vrachtwagen: Een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.

Vrachtwagen: Een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo; of een trekker met of zonder oplegger.