

Snelle analyse dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen 2023

Inhoud

Inleiding	5
1. Algemene analyse.....	6
1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden	6
1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen.....	7
2. Situatie van de weg	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.....	12
2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek	13
2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken.....	14
2.9. Brug, gracht en hindernis	15
2.10. Wegenwerken	16
2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad.....	16
3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen	18
3.1. Maand.....	18
3.2. Dag van de week	19
3.3. Moment van de dag	20
4. Profiel veroorzaker	22
4.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval	22
4.2. Man/vrouw	22
4.3. Leeftijd.....	23
4.4. Nationaliteit.....	24
4.5. Bewoner of bezoeker	25
4.6. Vertrouwd met de omgeving	25
4.7. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval	26
5. Profiel slachtoffer	27
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	30
5.6. Medische toestand.....	30
6. Betrokken vervoermiddel.....	32
6.1. Totaal aantal betrokken personen	32
6.2. Zwakke weggebruikers	32
6.3. Personenauto	35
6.4. Lichte vrachtauto.....	36
6.5. Vrachtauto.....	37
6.6. Bus	38
6.7. Landbouwtractor.....	38
6.8. Tram, trein, kraan.....	39
6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen	39
7. Omstandigheden en oorzaken	40
7.1. Weersomstandigheden	40
7.2. Gladheid wegdek.....	41
7.3. Zichtbaarheid.....	41
7.4. Verkeersdrukke.....	43
7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid	44
7.6. Rijden onder invloed	44
7.7. Vluchtmisdrijf	47
7.8. Veiligheidsgordel	47
7.9. Afleidingen.....	48
7.10. Verkeerde plaats op de weg.....	48
7.11. Geen voorrang verlenen.....	49
7.12. Uitwijken	50
7.13. Links of rechts afslaan, rechtsomkeer maken	51
7.14. Dode hoek ongevallen.....	51
7.15. Gevaarlijk of fout parkeren	52
7.16. Roodlichtnegatie	52
7.17. Geen afstand houden	53
7.18. Valpartij	54
7.19. Ziekte of onwel worden.....	55
7.20. Vermoeden van zelfmoord.....	56
8. Dodelijke fietsongevallen	58
8.1. Dodelijke verkeersongevallen en betrokkenheid fietser	58

8.2. Weginrichting	59
8.3. Tijdstip en uitrusting fietser	62
8.4. Profiel fietser	67
8.5. Oorzaken en omstandigheden van het dodelijke fietsongeval.....	70
9. Quick scan.....	73
9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval.....	74
9.2. Uitvoeren van de quick scan analyse binnen de week.....	76
9.3. Contact met de wegbeheerder	77
9.4. Reactietijd	79
9.5. Opvolging.....	81
10. Aanbevelingen – de 5 E’s.....	84
10.1. Evaluation.....	84
10.2 Engagement.....	84
10.3. Education.....	84
10.4. Engineering.....	85
10.5. Enforcement.....	85
11. Lijst begrippen	87

Inleiding

In 2018 bleken de cijfers in West-Vlaanderen bijzonder slecht inzake de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit was de aanzet tot een jaarlijks grondige analyse. Verkeersveiligheid is een constant aandachtspunt doorheen mijn ganse carrière.

Een diepgaandere en concrete kennis van de veiligheidsrisico's van het West-Vlaams verkeerssysteem is een fundamentele stapsteen naar een grotere verkeersveiligheid. De omstandigheden, context en oorzaken van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen worden daarom statistisch verwerkt. Zo is er een aanzet naar preventie die nog meer evidence based is en gefocust op de relevante risico-indicatoren in onze provincie.

Het klakkeloos overnemen van conclusies over verkeersongevallen in Vlaanderen of nationale analyses blijken niet altijd te kloppen in West-Vlaanderen, zie verder, met deze kanttekening uiteraard dat dit om een beperkte analyse van de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie gaat. Toch bewijst dit document net dat een analyse op West-Vlaams niveau noodzakelijk is.

U vindt hierna de snelle analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2023 in West-Vlaanderen. Deze snelle analyse is gebaseerd op de inzage van het aanvankelijk proces-verbaal door een politieambtenaar die de gegevens onmiddellijk anonimiseerde. Het doel is om trends zo snel als mogelijk te detecteren en indien nodig maatregelen te laten nemen.

Samen maken we West-Vlaanderen verkeersveiliger.

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

Deze analyse is onder voorbehoud: mogelijke overlijdens ten gevolge van een verkeersongeval tot en na 30 dagen zijn nog niet meegerekend, gezien deze snelle analyse vanaf 5 februari werd uitgevoerd.
--

Provinciegouverneur West-Vlaanderen

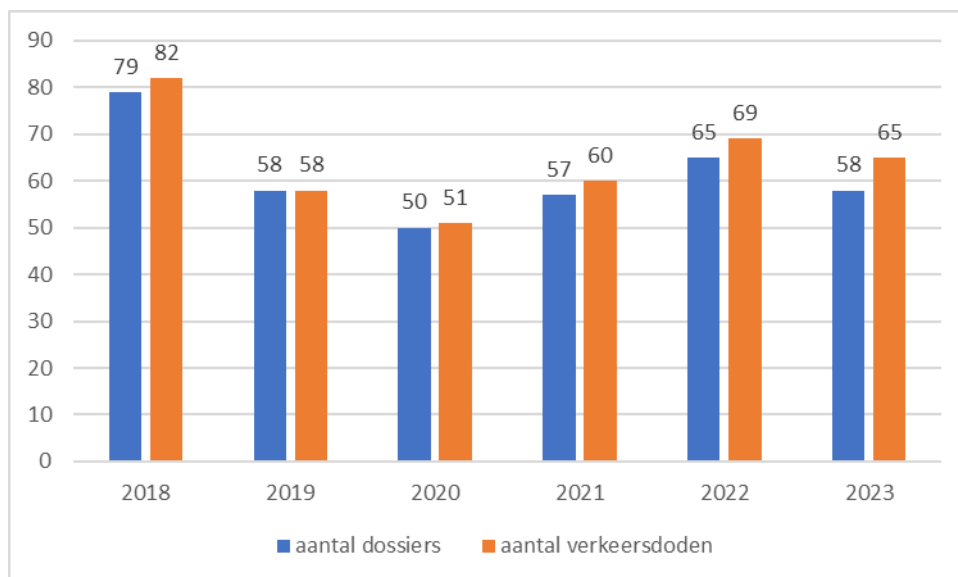
Carl Decaluwé

1. Algemene analyse

In 2023 werden de dodelijke verkeersongevallen binnen de week geanalyseerd op basis van het aanvankelijk proces-verbaal. Dit zorgt er voor dat de resultaten en conclusies onder voorbehoud zijn maar het biedt wel de mogelijkheid om zeer snel in te grijpen en de wegbeheerder in kennis te stellen indien nodig.

1.1. Aantal gerechtelijke dossiers en aantal verkeersdoden

Figuur 1 – Evolutie van het aantal dossiers dodelijke verkeersongevallen en aantal verkeersdoden, tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



Het totaal aantal dodelijk verkeersongevallen steeg gestaag sinds 2020 in West-Vlaanderen.

In 2023 dalen de absolute cijfers met 12 % tegenover 2022. We halen in 2023 het niveau van 2019. 2019 wordt als referentiejaar gebruikt gezien in 2020 en 2021 nog coronamaatregelen een impact hadden op de cijfers.

Ondanks de daling van het aantal dodelijke verkeersongevallen zijn er **opvallend veel overlijdens te betreuren in 2023**. Dit betekent dat er bij meer dodelijke verkeersongevallen in 2023 meerdere personen om het leven kwamen:

- 53 verkeersongevallen waarbij 1 persoon om het leven kwam
- 3 verkeersongevallen waarbij 2 personen om het leven kwamen:
 - o in één dossier kwamen de bestuurder en passagier om het leven (eenzijdig ongeval)
 - o in twee dossiers kwamen beide bestuurders om het leven

- 2 verkeersongevallen met 3 overlijdens: gelijkaardig scenario: Poolse en Oekraïense onderdanen zitten met 4 in een zware auto, overdreven snelheid tot 199 km/u, sterk vermoeden van alcohol, geen gordeldracht, controleverlies in een bocht. 3 personen kwamen telkens om het leven bij dit eenzijdig verkeersongeval.

1.2. Lokalisatie dodelijke verkeersongevallen

Tabel 1 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dossiers van dodelijke verkeersongevallen per parketafdeling, West-Vlaanderen

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

Uit de analyse stellen we over de jaren heen vast dat de **parketafdeling Brugge op nummer 1 staat** en goed is voor ongeveer 50 % gevolgd door de parketafdelingen Kortrijk, Ieper en Veurne.

Dit komt overeen met de vaststellingen in 2023 met 53 % voor Brugge, 17 % voor Kortrijk, 16 % voor Ieper en 14 % voor Veurne. **Het verschil tussen de drie laatste neemt wel af** in vergelijking bijvoorbeeld met 2018 en 2019; waar Kortrijk nog steeds op de tweede plaats staat.

Tabel 2 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per politiezone en afdeling federale politie, West-Vlaanderen

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

PZ Westkust	1	1	0	2	1	3
Spoorwegpolitie	1	1	0	1	1	2
Wegpolitie	12	8	4	10	12	7
Scheepvaartpolitie	0	0	2	0	1	1

In principe stelt de wegpolitie het meeste dodelijke verkeersongevallen vast: dit was zo in 2018, 2019, 2021 en 2022. Dit was niet zo in 2020 maar dit had vermoedelijk met de coronamaatregelen te maken.

In 2023 werd het meeste dodelijke verkeersongevallen vastgesteld door de **pz Arro leper** ook al zit het aantal dossiers tussen de aantallen van de voorbije jaren.

De **wegpolitie** staat op de tweede plaats. In absolute cijfers is het aantal vaststellingen door de wegpolitie **gehalveerd in vergelijking met 2022**.

Pz Oostende staat op de derde plaats. Dit is het hoogste aantal vaststellingen sinds de analyse en is gelijk aan 2020.

2. Situatie van de weg

2.1. Wegtype

Onder wegtype maken we een onderscheid tussen een autosnelweg, gewestweg en gemeenteweg. Met “andere wegen” worden trein-, trambeddingen, parkings bedoeld.

Tabel 3 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen per wegtype, West-Vlaanderen

Wegtype	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Autosnelweg	11	9	4	10	11	7
Gewestweg	42	22	21	29	34	30
Gemeenteweg	24	24	24	17	17	18
Andere	2	3	1	1	3	3

Uit deze analyse blijkt dat **de meeste dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen** gebeuren. In 2023 wordt deze trend bevestigd met 52 %.

De gemeentewegen staat op de tweede plaats met 31 %. In 2022 was dit 28 %. In 2019 en 2020 scoorden de gemeentewegen hoger.

De autosnelwegen staan in 2023 op de derde plaats: 12 %. Ook dit is een bevestiging van de voorbije jaren. Ze zijn in absolute cijfers bijna gehalveerd ten opzichte van 2022 maar zitten tussen het hoogste en laagste cijfer van de analyse.

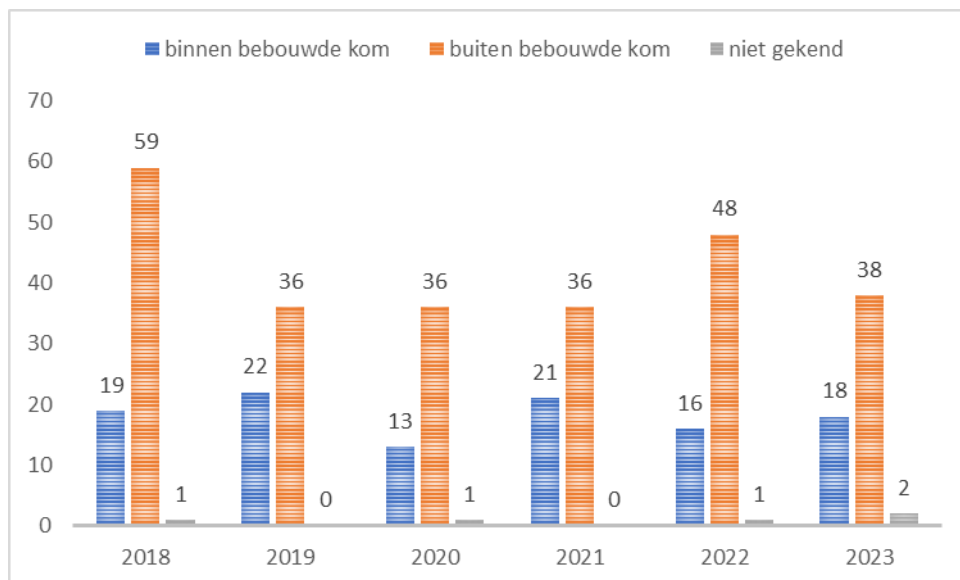
Met “andere” worden parkings, tram- of treinbeddingen, en dergelijke bedoeld. In 2023 was dit goed voor één spoorlijn, één havenweg en één parking.

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 2023 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 **2023 met 66 %**. 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%).

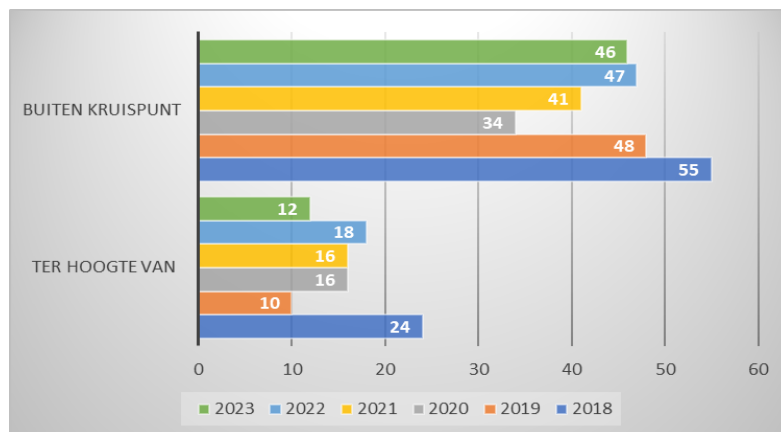
De dodelijke verkeersongevallen binnen de bebouwde kom blijven behoorlijk stabiel en fluctueren tussen de 13 en 22. In 2023 gebeurden 18 dodelijke verkeersongevallen **binnen de bebouwde kom: 31 %**.

In 2 dossiers was in 2023 niet vermeld of het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom plaats had.

2.3. Kruispunt

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

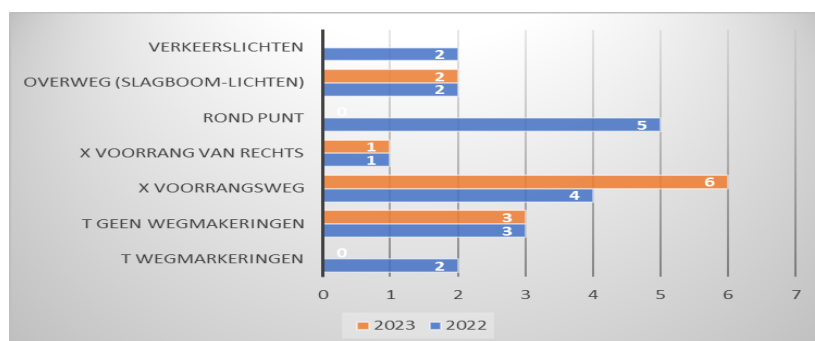
Figuur 3 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen al dan niet ter hoogte van kruispunt, West-Vlaanderen



Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is **buiten een kruispunt**. Dit is niet anders in **2023: 79 %**. Procentueel stijgt dit in vergelijking met 2018 (70 %), 2021 (71 %) en 2022 (71 %) Alleen 2019 scoorde hoger met.

2020 scoorde dan weer lager ten opzichte van het gemiddelde met 66 % maar wordt niet als representatief gezien door de coronamaatregelen.

Figuur 4 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen ter hoogte van een kruispunt in vergelijking met een rond punt en kruispunt met verkeerslichten, in West-Vlaanderen

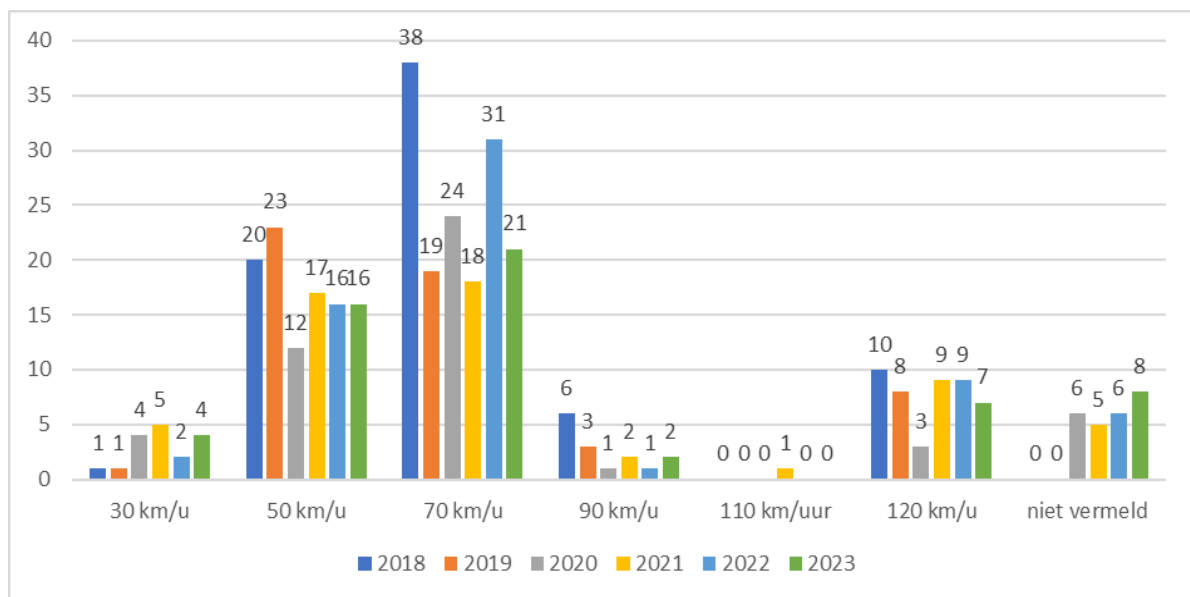


Waar in 2022 5 dodelijke verkeersongevallen op ronde punten en 2 aan verkeerslichten opvallend waren, zien we in 2023 een groot aantal dodelijke ongevallen op een **X kruispunt met een voorrangsweg** en geen ter hoogte van een rond punt.

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 2023 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 2023 gebeurde in 36 % de dodelijke verkeersongevallen op dergelijke locatie. Dit was in 2022 nog 48 % . We zien een daling alhoewel er in 14 % het snelheidsregime niet vermeld was, wat mogelijk een verklaring kan zijn voor de daling.

28 % gebeurde op een plaats waar het snelheidsregime 50 km/u bedroeg in 2023. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren. In 2022 was dit 26 %.

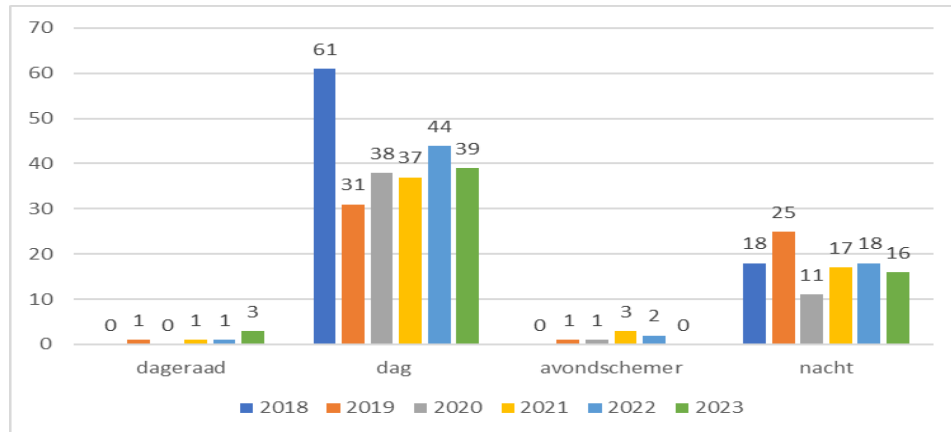
Er gebeurden 7 dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen (12 %). Hiervan waren 2 dossiers gelinkt aan snelheid: één overdreven snelheid en één onaangepaste snelheid bij filevorming. Bij de andere dossiers ging het om zichtbaarheid van de weggebruiker, verkeerde plaats op de weg, zelfmoord, natuurlijk overlijden, in slaap gevallen achter het stuur.

Opvallend: 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.

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)

2.5. Werking openbare verlichting

Figuur 6 – Aandeel werking openbare verlichting op locaties nachtelijke dodelijke verkeersongevallen, 2018 tot 2023, West-Vlaanderen



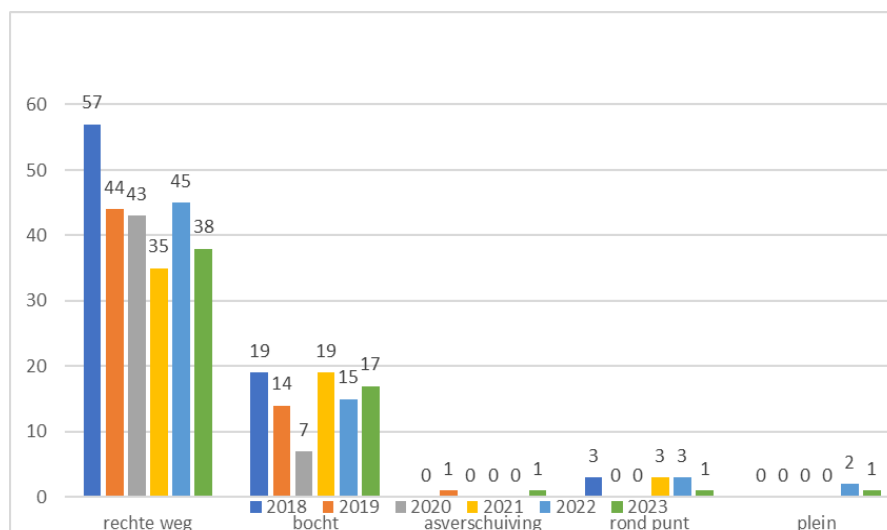
In 2023 gebeurde, net als de voorbije jaren, het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen **overdag** namelijk in 39 dossiers: **67 %**. Dit was in 2022, 69 %. Ik verwijs hiervoor verder naar punt 3.3 “moment van de dag”.

In 2023 gebeurden 19 dodelijke verkeersongevallen bij nacht en dageraad (33 %).

- In 12 gevallen gebeurde dit op een weg met een goed werkende openbare verlichting.
- In 6 gevallen was er geen openbare verlichting voorzien.
- In 1 dossier was er openbare verlichting voorzien maar niet aangestoken.

2.6. Rechte weg, bocht of rotonde

Figuur 7– Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rechte weg, bocht of as verschuiving, West-Vlaanderen



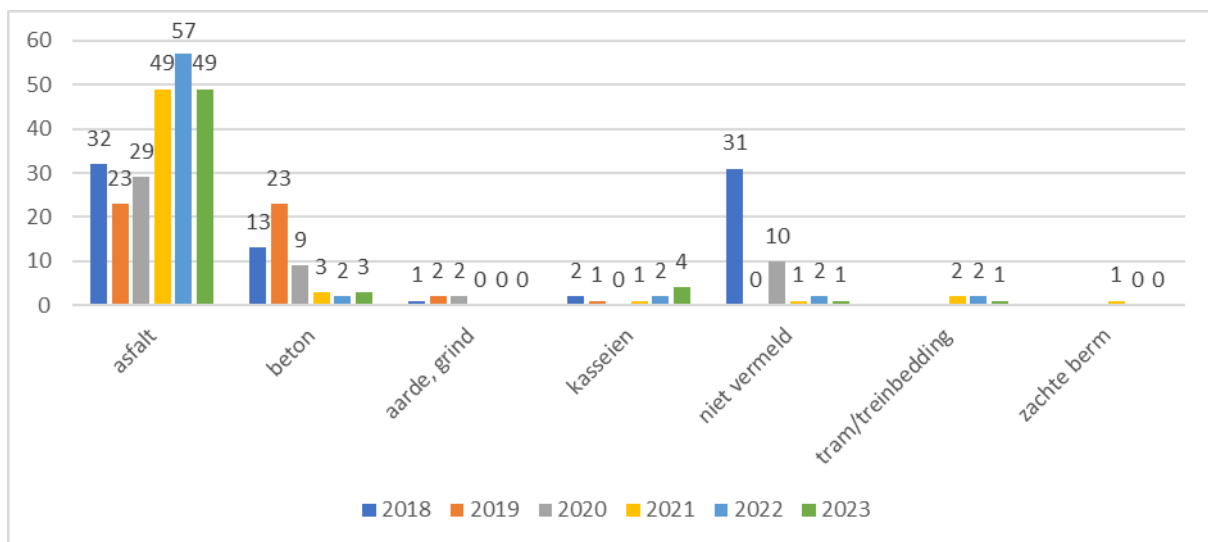
Het aantal dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen op een recht stuk weg, blijft in de bestudeerde jaren het hoogst: 2022 (45), 2021 (35), 2020 (43), 2019 (44), 2018 (57). Ook in 2023 gebeurde het meeste aantal dodelijke verkeersongevallen op **een recht stuk weg: 66 %**.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in een bocht ligt in 2023 tussen de cijfers van de voorbije jaren (29 %).

1 ongeval gebeurde op een plein met een e-quad. 1 ongeval gebeurde op een rond punt, dode hoek tussen een fietser en vrachtauto en 1 ter hoogte van een as verschuiving van het fietspad aan een verhoogd plateau van een bushokje.

2.7. Wegbedekking en staat van het wegdek

Figuur 8– Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens type wegbedekking, West-Vlaanderen

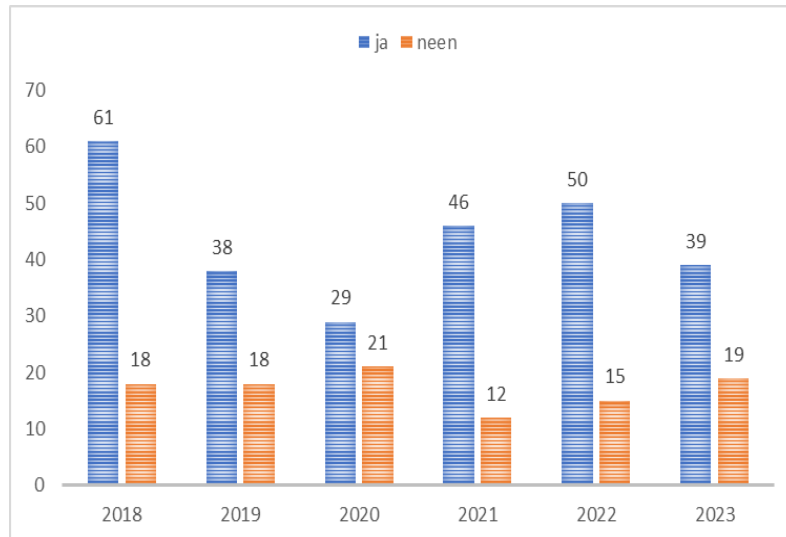


De meeste dodelijke verkeersongevallen gebeurden in 2023, net als de voorbije jaren, op wegen bedekt **met asfalt: 84 %**.

Bij de 9 wegen met een andere soort wegbedekking, gaat het om 7 gemeentewegen, 1 spoorwegbedding en 1 gewestweg. Bij deze laatste is de her aanleg voorzien in 2028.

2.8. Wegmarkeringen, middenberm, rijstroken

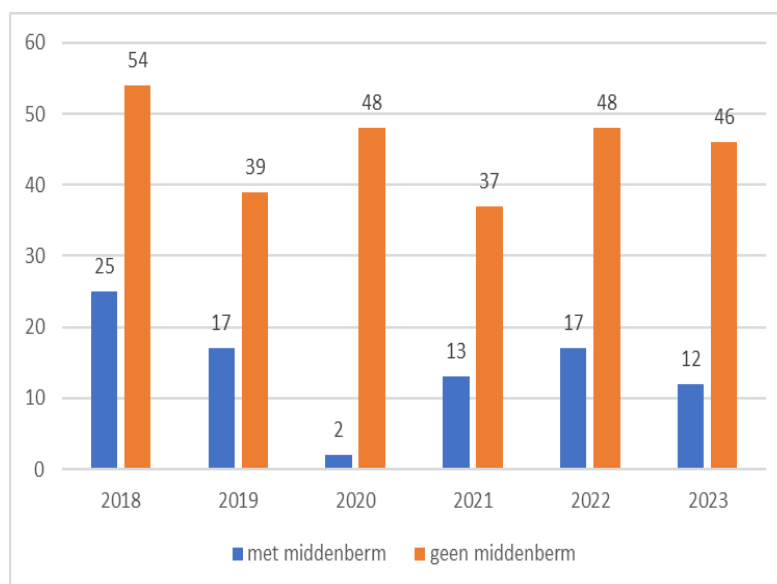
Figuur 9 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus ongevallen op plaatsen zonder wegmarkeringen op de rijbaan, West-Vlaanderen



67 % van de dodelijke verkeersongevallen in 2023 gebeurde **op een locatie met wegmarkeringen**. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren.

Van de 19 locaties waar er geen wegmarkeringen waren aangebracht, bleek het in 16 gevallen om een gemeenteweg te gaan, 1 parking en 2 gewestwegen.

Figuur 10 – Aandeel dodelijke verkeersongevallen, weg met of zonder middenberm tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



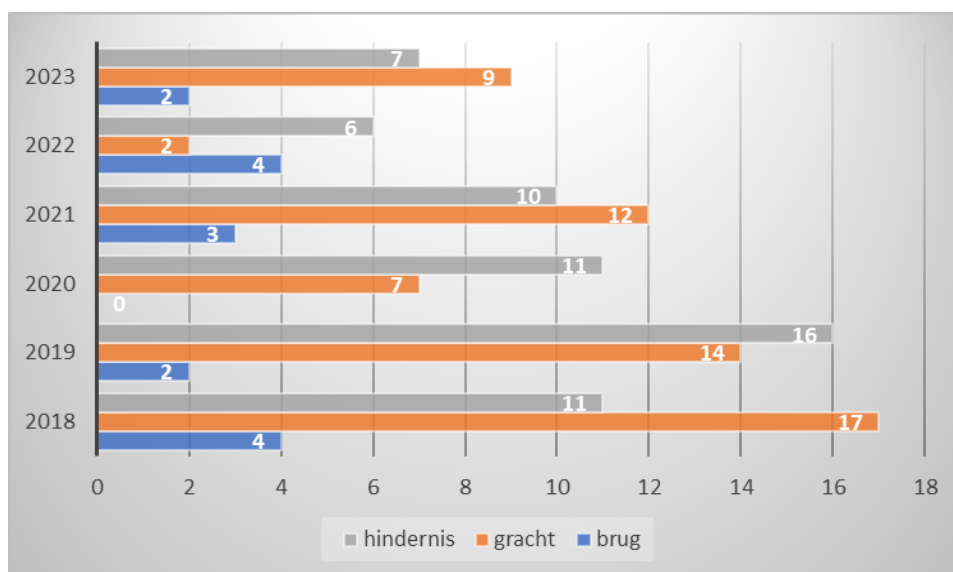
De meeste dodelijke verkeersongevallen hebben plaats waar **geen middenberm** is voorzien, zo ook in 2023 met **79 %**. Dit ligt in de lijn van de voorbije jaren. Enkel 2020 springt er uit door slechts 2

dodelijke verkeersongevallen op een plaats met een middenberm. Het verbod en beperkingen op verplaatsingen als corona maatregelen, zijn hier niet vreemd aan.

In de 12 dodelijke verkeersongevallen in 2023 met middenberm ging het om een midden geleider, een vluchtheuvel, een ongeval langs de autosnelweg. In 4 dossiers speelt de middenberm wel degelijk een rol bij het dodelijke verkeersongeval: bij overdreven snelheid en in een bocht de midden geleider raken met controleverlies tot gevolg is het meest voorkomende scenario.

2.9. Brug, gracht en hindernis

Figuur 11 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij brug, gracht en hindernis, West-Vlaanderen



In 2023 gebeurden 7 dodelijke verkeersongevallen met een link naar een **hindernis = 12 %**. Dit gaat om onder andere om een boom, verlichtingspaal, wegsignalisatie en een verhoogd plateau. Dit ligt in absolute cijfers tussen de cijfers van de voorbije jaren.

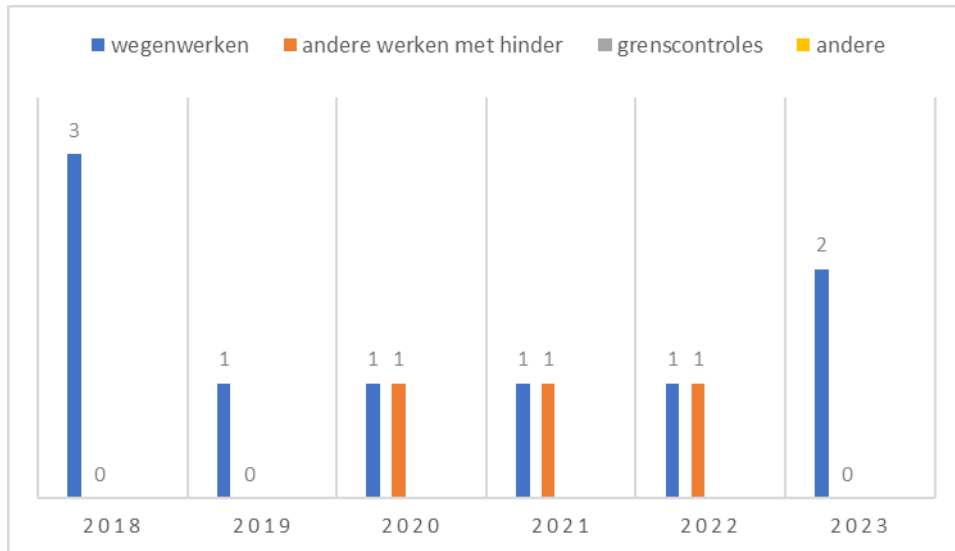
Het vademecum “vergevingsgezinde wegen” van MOW Vlaanderen is een nuttig werkinstrument voor mobiliteitsdiensten bij de aanleg van nieuwe wegen of het verkeersveiliger maken van bestaande wegen, waar mogelijk natuurlijk.

Ook de link met een **gracht = 16 %**, ligt in 2023 in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

Ook de link met een **brug = 3 %**, ligt in 2023 in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

2.10. Wegenwerken

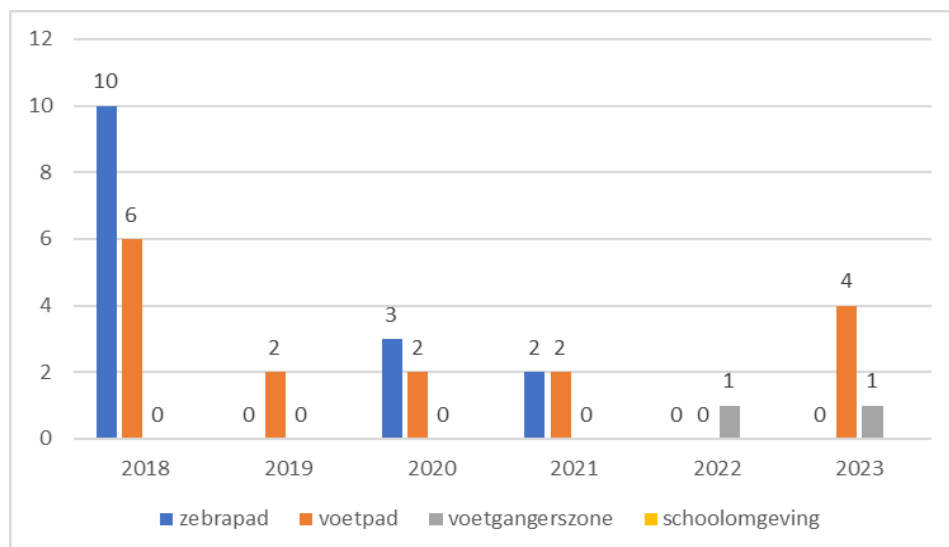
Figuur 12 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen bij wegenwerken, West-Vlaanderen



Uit de analyse blijkt dat 2023 in de lijn ligt van de andere jaren met 3 %: 2 verkeersongevallen had plaats ter hoogte van wegenwerken met name bij het weghalen van de wegsignalisatie en bij filevorming ter hoogte van wegenwerken. Alleen 2018 scoorde hoger.

2.11. Oversteekplaats voetgangers en voetpad

Figuur 13 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van de dodelijke verkeersongevallen met voetgangers ter hoogte van een oversteekplaats voetgangers, een voetpad of in een voetgangerszone, West-Vlaanderen



In 2023 was in 16 % (9 dossiers) een voetganger betrokken. 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.

Het oversteken van de baan gebeurde telkens op een locatie waar geen zebrapad was. In 4 dossiers was een voetpad aanwezig maar niet relevant in de oorzaken en omstandigheden van het ongeval.

Samengevat:

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

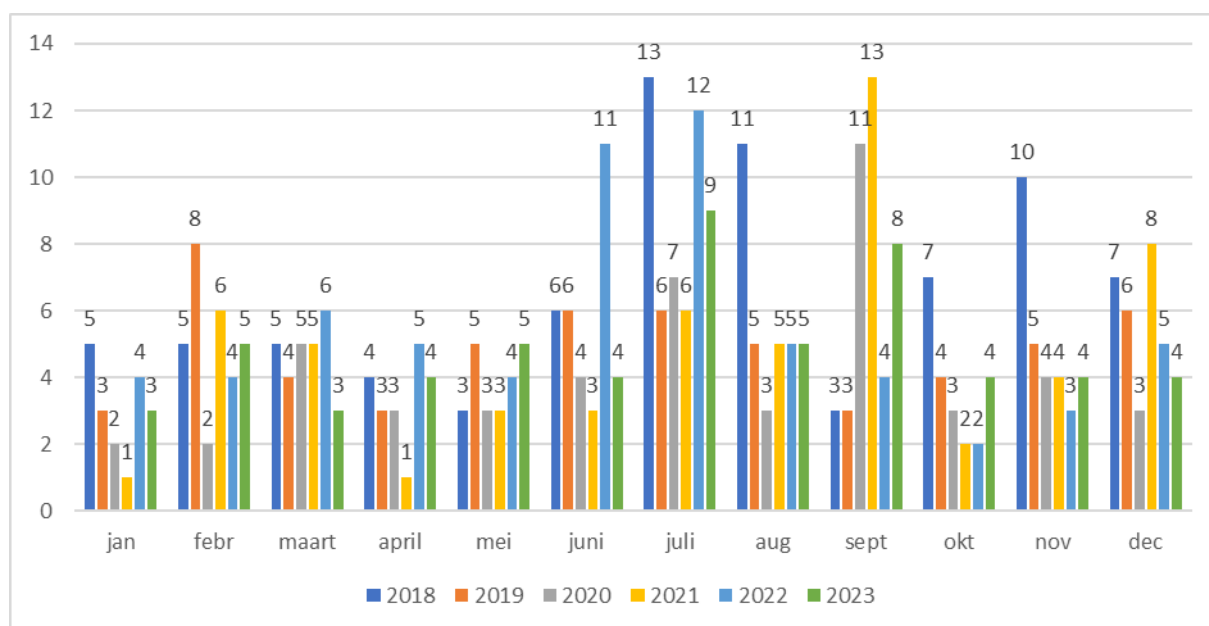
- **in de parketafdeling Brugge**
- **op een gewestweg**
- **buiten de bebouwde kom**
- **buiten een kruispunt**
- **op een locatie met een snelheidsregime 70 km/u**
- **op een recht stuk weg**
- **met asfaltbedekking**
- **met wegmarkeringen**

Er valt geen uitzonderlijke zaken op in 2023 in vergelijking met de voorbije jaren. Pz Arro leper valt wel op als sterke stijger.

3. Tijdstip dodelijke verkeersongevallen

3.1. Maand

Figuur 14– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de maanden met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



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

In 2023 scoorden **juli en september hoger dan het gemiddelde** met respectievelijk 9 en 8 dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. Dit is samen goed voor **29 %**.

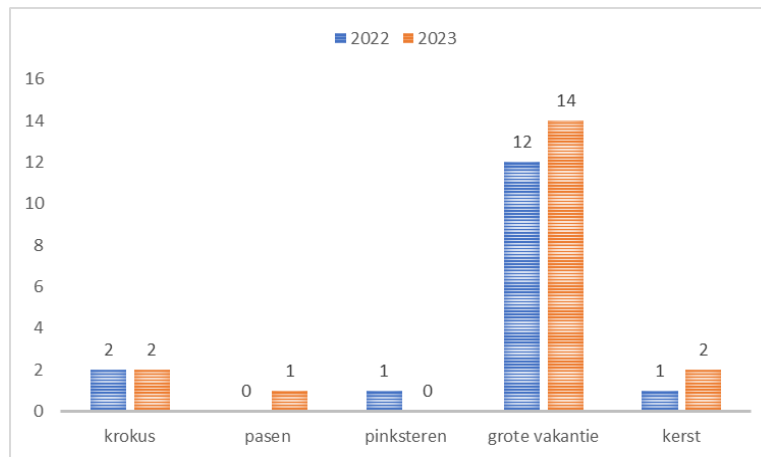
In 2018 scoorden juli en augustus zeer hoog. Terwijl in 2020 en 2021 september piekte.

We gaan ook dit jaar na hoeveel toeristen in 2023 betrokken raken bij de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. We leggen de link naar de vakantieperiodes.

Het aandeel toeristen in 2023 daalt in vergelijking met 2022. In 2022 was dit 8 % of 5 personen die met zekerheid weerhouden waren als toerist.

In 2023 weten we met zekerheid dat er **3 mensen weerhouden zijn als toerist (5%)**: een Franse toerist op doortocht in de zomervakantie, een Duitse toerist op wandel met zijn zoontje buiten de vakantieperiodes aan de kust, een Belgische toerist die op een camping verbleef en dagelijks een fietstochtje maakte.

Figuur 15– Evolutie tussen 2022 en 2023 van de vakantieperiodes met dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



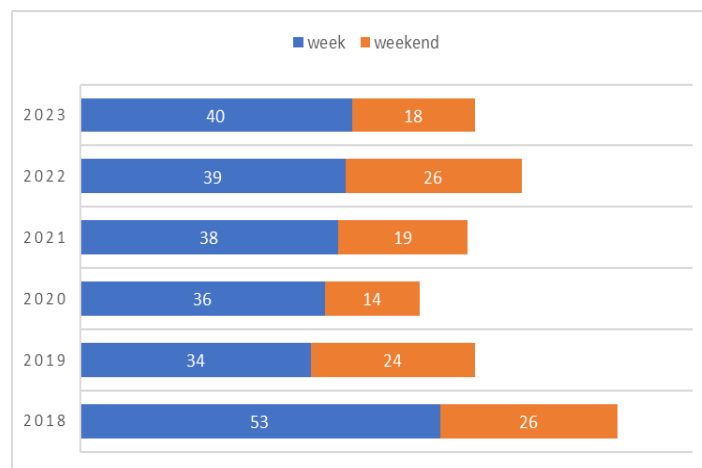
Sinds 2022 leggen we een link met de vakantieperiodes. Vooral de **grote vakantie scoort in absolute cijfers hoog met 14 in 2023** en 12 in 2022. Het gaat dan ook logischerwijze om 8 weken.

Als de dit vergelijken met de duur van de vakantie, staat de **krokusvakantie op de eerste plaats 2 per week**, gevolgd door de zomervakantie 1,75 per week, kerst 1 per week, Pasen 0,5 per week en Pinksteren 0 voor 2023.

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 slechts 1 dossier in de vakantieperiodes waar er duidelijk sprake is van druk wegverkeer.

3.2. Dag van de week

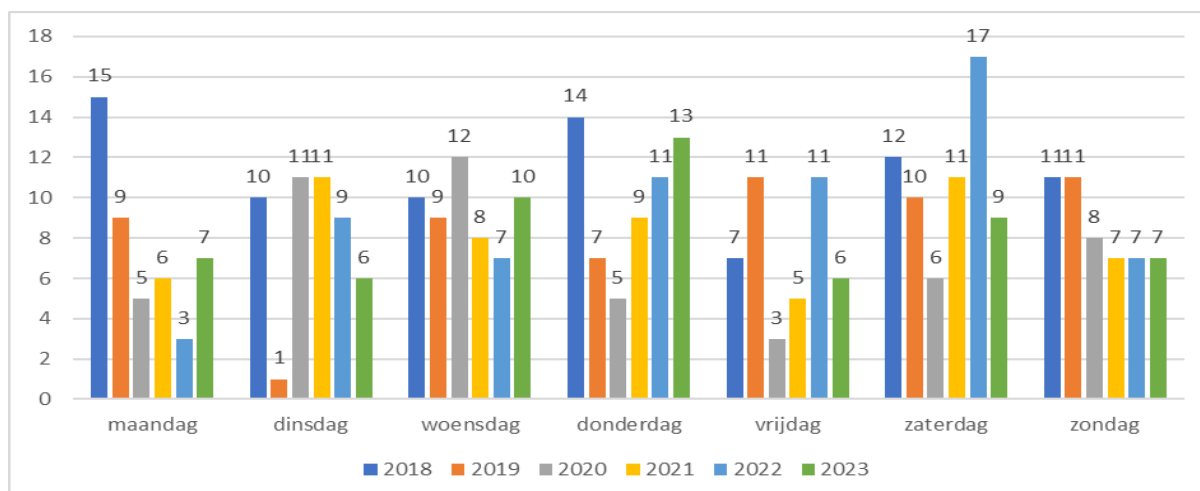
Figuur 16 – Evolutie tussen 2018 en 2023 aandeel dodelijke weekendongevallen, weekend versus week, West-Vlaanderen



69 % van de dodelijke verkeersongevallen gebeurde **tijdens de week in 2023**. Dit ligt in absolute cijfers in lijn met de voorbije jaren. Alleen 2018 scoorde veel hoger.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in het **weekend** ligt in absolute cijfers tussen de cijfers van de voorbije jaren. Dit is goed voor 31 %. Alleen in 2018 benaderen de absolute cijfers het resultaat van 2022.

Figuur 17 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van de dag in de week van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

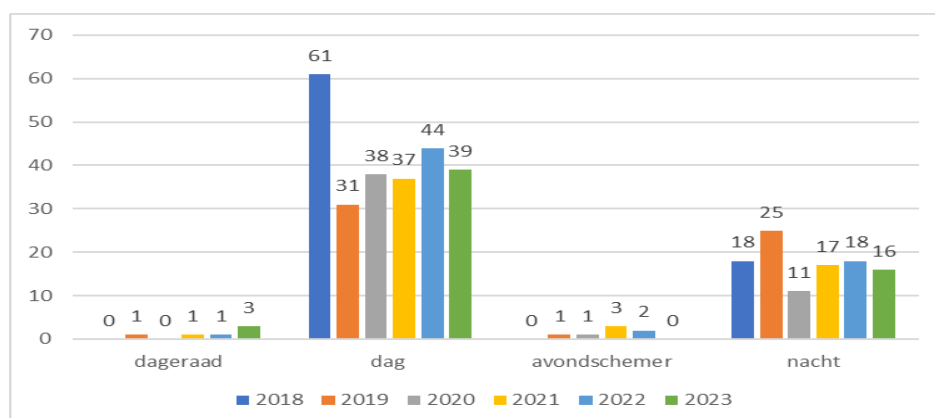


Als we alle ongevallen over de jaren van de analyse samen tellen dan staat zaterdag op nummer 1, donderdag op nummer 2 en woensdag op nummer 3. Deze drie dagen komen voor in de top 3 zowel in 2023 als in 2022. In 2023 staat de **donderdag op nummer 1** met 13 ongevallen (22 %). Op nummer 2 staat de **woensdag** 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 2023 van het moment van de dag als tijdstip van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 gebeurde, net als de voorbije jaren, het merendeel van de dodelijke verkeersongevallen **overdag** namelijk in 39 dossiers: **67 %**. Dit was in 2022, 69 %.

In 2023 gebeurden 16 dodelijke verkeersongevallen bij nacht (28 %). Dit ligt in absolute cijfers tussen deze van de voorbije jaren:

- 5 dossiers is er een duidelijke link naar overdreven snelheid, bocht, controleverlies en verkeerde plaats op de weg, geen gordeldracht
- 3 dossiers kunnen gelinkt worden aan een ernstig vermoeden van zelfmoord
- 3 dossiers zijn gelinkt aan een val (ziektetoestand – zichtbaarheid weg – raken van een hindernis)
- 2 dossier is gelinkt aan geen voorrang verlenen
- 1 dossier is gelinkt aan vermoeidheid, in slaap vallen achter het stuur
- Slechts in 1 dossier is duidelijk dat de weggebruiker van een feestje kwam en huiswaarts keerde. Link naar alcohol kon snel gelegd worden.
- 1 dossier had duidelijk met de zichtbaarheid te maken van de weggebruiker: weghalen signalisatie langs een baan zonder openbare verlichting.

In 2023 gebeurden er 3 bij dageraad (5 %). Dit is hoogste sinds de voorbije jaren maar gezien de late absolute cijfers, moet dit met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden:

- 1 ongeval betrof een natuurlijk overlijden,
- 2 getroffen dode hoek ongevallen telkens met een vrachtauto waarvan één met een voetganger en één met een fietser.

Er gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen in 2023 bij avondschemer.

Samengevat:

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

- **overdag**
- **tijdens de week**
- **op donderdag**
- **in juni en september**
- **in de vakantie is de krokusvakantie het meest risico vol – 5 % is met zekerheid toerist**

Ook hier ligt dit in de lijn van de voorbije jaren.

4. Profiel veroorzaker

4.1. Verantwoordelijkheid voor het dodelijk ongeval

In de analyse wordt een onderscheid gemaakt tussen de veroorzaker en het slachtoffer van het verkeersongeval. De veroorzaker is de weggebruiker die het ongeval kon vermijden en hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval. Het slachtoffer is de weggebruiker die het ongeval niet kon vermijden en niet hoofdelijk verantwoordelijk is voor het ongeval.

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

Tabel 4– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de verantwoordelijkheid veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

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

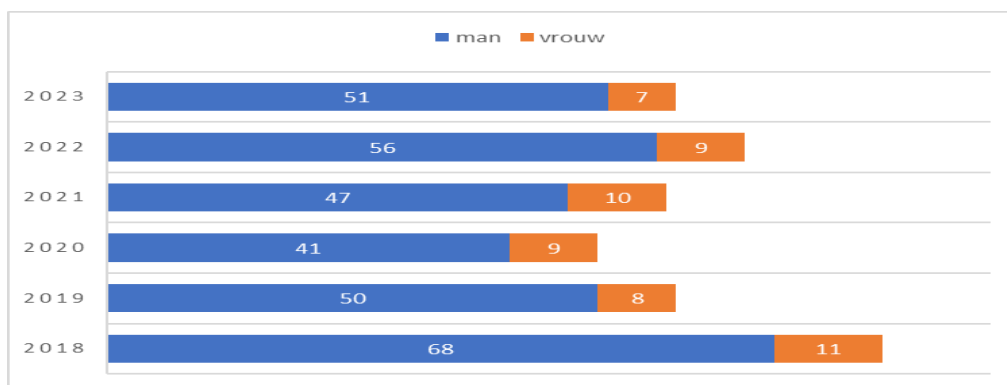
In 2023 52 dossiers (**90 %**) van de vermoedelijke veroorzakers hoofdelijk verantwoordelijk. In 2022 was dit 94 %, in 2021 95 %, in 2020 was dit 90 %, in 2019 was dit 82 % en in 2018 bleek dit 97 %.

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

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.

4.2. Man/vrouw

Figuur 19 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens geslacht veroorzaker, West-Vlaanderen



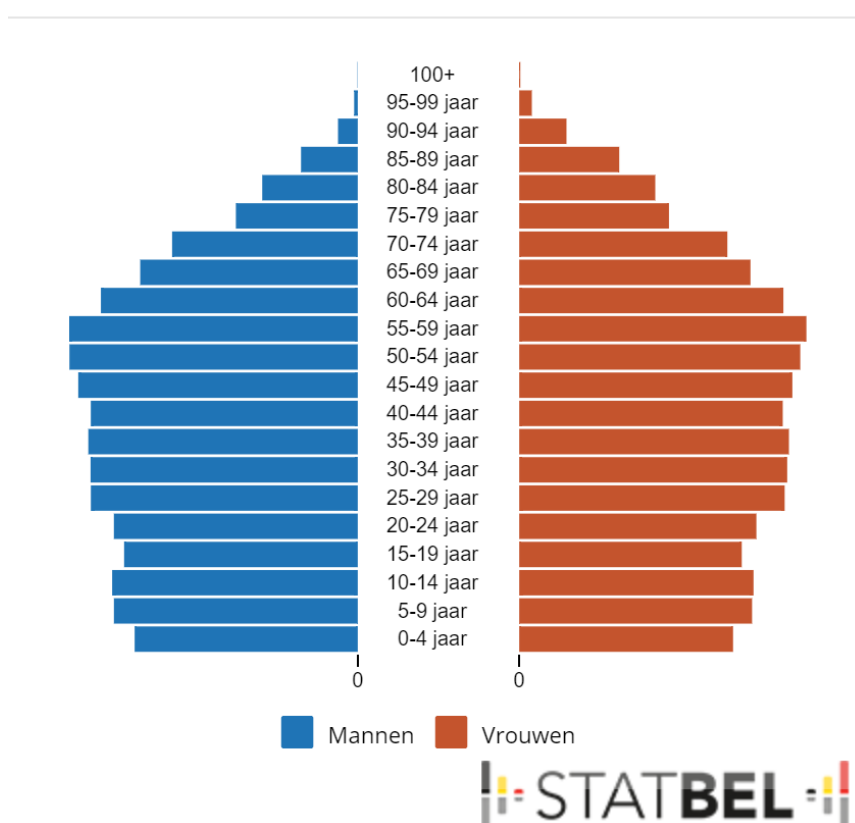
Mannen zijn vaker veroorzaker bij dodelijke verkeersongevallen dan vrouwen. Dit is niet anders in 2023 met **88 % mannen**. Dit ligt volledig in de lijn van de voorbije analyse jaren.

Het absolute cijfer van aantal vrouwelijke veroorzakers (7) is het laagste sinds de analyse.

4.3. Leeftijd

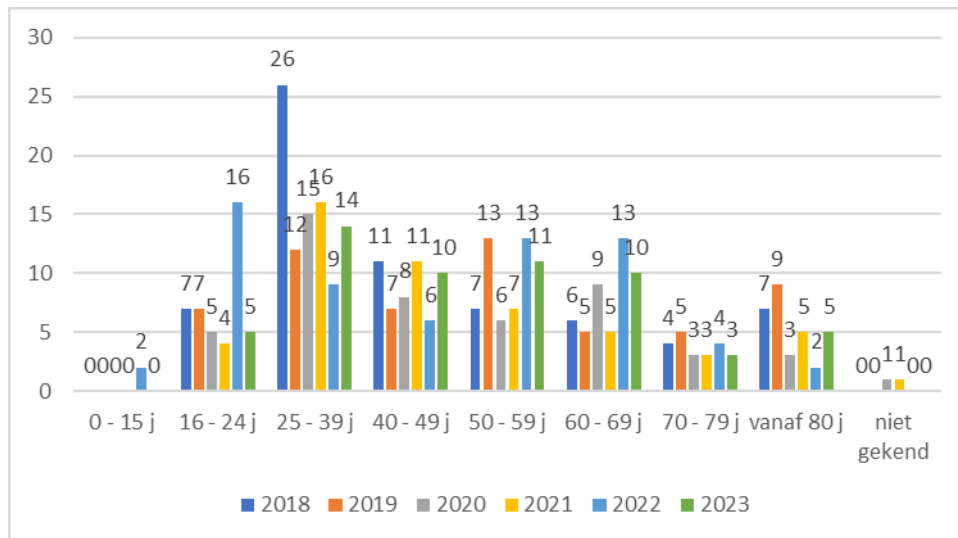
De leeftijdspiramide van België toont aan dat de grootste leeftijdsgroep, zowel bij mannen als vrouwen, de 50 tot 59 jarigen zijn, gevolgd door de 45 tot 49 jarigen en de 25 tot 44 jarigen. Het is dan ook logisch, gezien dit ook om de actieve bevolking gaat dat deze het meest vertegenwoordigd zijn in de cijfers van de dodelijke verkeersongevallen.²

Leeftijdspiramide van België, de gewesten en provincies



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

Figuur 20– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de leeftijdsgroep veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



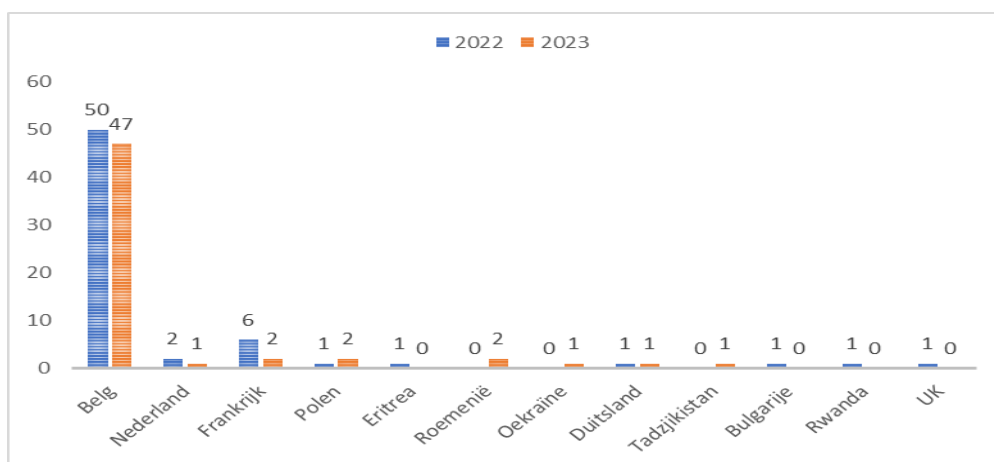
Als je alle ongevallen de voorbije jaren samen telt per leeftijdscategorie staat op **nummer 1 de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar** – op nummer 2 de categorie 50 tot 59 jaar en op nummer 3, 40 tot 49 jaar. Dit komt overeen met de analyse in 2023. Alleen de leeftijdscategorie 60 tot 69 jaar staat mee op de derde plaats.

In 2023 valt geen enkele leeftijdscategorie op. Alle absolute cijfers zitten tussen deze van de voorbije jaren. Waar de piek in de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen in 2022 op viel met 25, zien we dit niet terug in de cijfers van 2023 en normaliseert zich dit.

Ook de 2 dossiers in 2022 in de leeftijdscategorie van 11 tot 15 jaar blijken een uitzondering.

4.4. Nationaliteit

Figuur 21– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de nationaliteit veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt duidelijk dat de Belgen (81 %) het vaakst voorkomen in deze statistieken. De andere nationaliteiten komen maximum 2 maal voor, met uitzondering van de Fransen in 2022, 6 maal (9 %).

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 2023 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen als bewoner of bezoeker, West-Vlaanderen

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

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.

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.

4.6. Vertrouwd met de omgeving

Tabel 6- Evolutie tussen 2018 en 2023 van profiel veroorzaker dodelijke verkeersongevallen vertrouwdheid met de weg , West-Vlaanderen

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

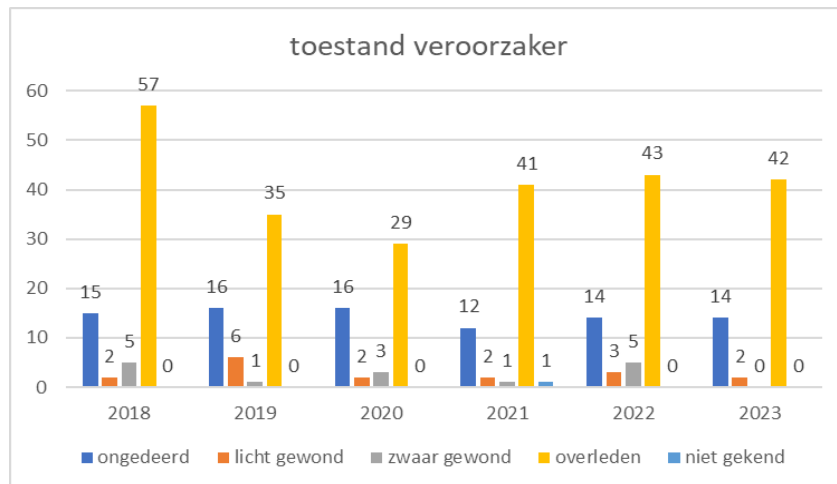
In 2023 is **74 % van de veroorzakers vertrouwd met de weg**. Slechts in 3 % weten we zeker dat betrokkene niet vertrouwd was met de omgeving. Dit is net hetzelfde percentage als in 2022.

In 2021 is 80 % van de veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval vertrouwd met de weg. Slechts in 5 % was de veroorzaker duidelijk niet vertrouwd met de weg in 2021.

2020 was opnieuw atypisch met 54 % “vertrouwd met de weg”. In 2020 was 14 % duidelijk niet vertrouwd met de weg. Dit is het hoogste percentage in vergelijking met de onderzochte jaren. Ook dit kan mogelijk verklaard worden door de coronamaatregelen. In 2019 valt de 90 % sterk op.

4.7. Medische toestand van de veroorzaker na ongeval

Figuur 22– Evolutie tussen 2018 en 2023 van medische toestand veroorzaker dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 lieten 42 vermoedelijke veroorzakers het leven (72 %). In een vierde van de dossiers, 24 % bleef de vermoedelijke veroorzaker ongedeerd en in 3 % raakte de veroorzaker licht gewond. Dit betekent dat in 27 % van de dossiers het dus het vermoedelijke slachtoffer was dat om het leven kwam. De curve volgt deze van het aantal ongevallen en ligt zowel in absolute cijfers als percentages tussen de resultaten van de voorbije jaren.

In 2022 lieten 44 veroorzakers het leven (68 %). 20 % bleef ongedeerd.

Samengevat:

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

- hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval (90 %)
- man (88 %)
- tussen de 25 en 39 jaar
- Belg (81 %)
- bezoeker
- kent de weg
- overlijdt zelf (72 %)

Dit ligt opnieuw in de lijn van de voorbije jaren.

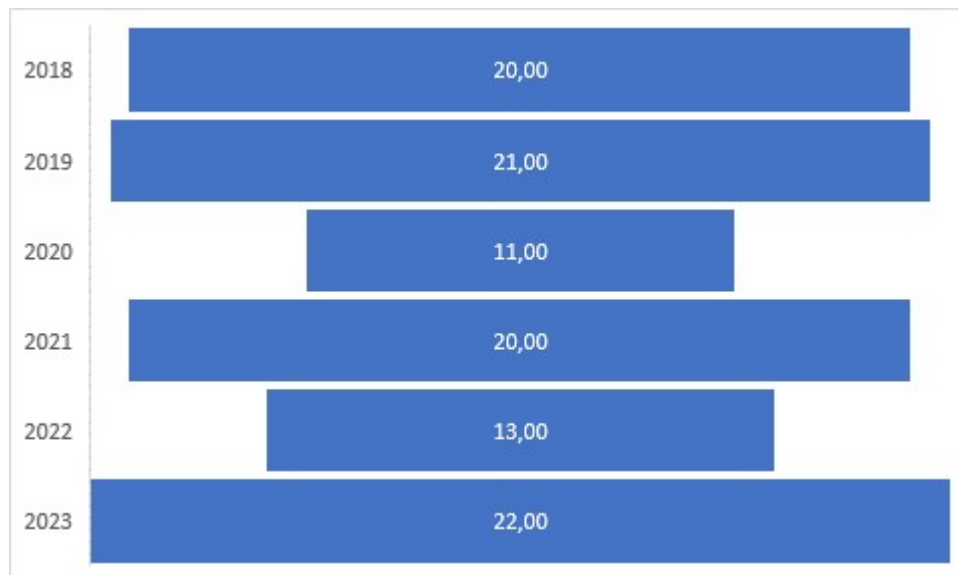
5. Profiel slachtoffer

In deze analyse is het “slachtoffer” de weggebruiker die het ongeval niet kon vermijden en niet verantwoordelijk is voor het ongeval.

Wanneer het slachtoffer “deels verantwoordelijk” is, wordt bedoeld dat zowel de veroorzaker als het slachtoffer verantwoordelijk zijn voor het ongeval. In dat geval heeft de veroorzaker een groter aandeel en verantwoordelijkheid in het ongeval dan het slachtoffer.

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

Figuur 23 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van de dodelijke verkeersongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken zijn, West-Vlaanderen



Eenzijdige ongevallen, zonder een andere actieve weggebruiker, kennen alleen een “slachtoffer”, zoals in deze studie wordt gedefinieerd, als passagier of bijvoorbeeld eigenaar van een geparkeerd voertuig of eigenaar van een hindernis.

In 2023 betrof dit **22 dossiers (38 %)**. Zowel in absolute cijfers als procentueel is dit het hoogste sinds de analyse. Hiervan bleken

- 16 zonder andere actieve weggebruiker
- 3 met een passagier die werd opgenomen als slachtoffer maar zonder andere actieve weggebruiker
- 3 met een geparkeerde auto waarbij de eigenaar werd opgenomen als slachtoffer maar zonder andere actieve weggebruiker

In 2022 betrof dit 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 %).

De volgende gegevens worden dus berekend op 42 dossiers in plaats van 58, net door de afwezigheid van een effectieve, actieve weggebruiker in 16 dossiers.

5.1. Man/vrouw

Tabel 7 - Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen geslacht slachtoffer, West-Vlaanderen

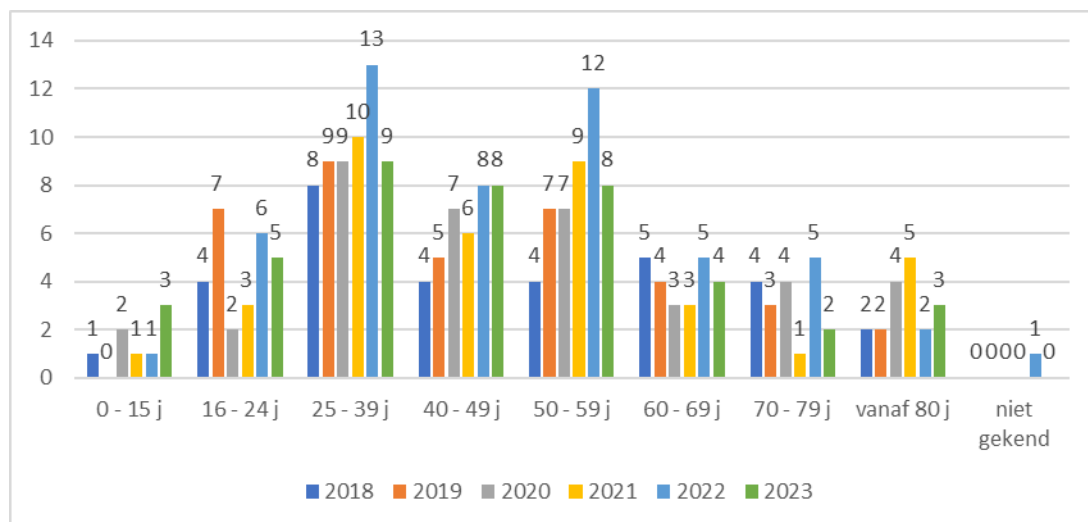
geslacht slachtoffer	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vrouw	8	15	9	9	17	9
Man	54	22	30	27	35	33

Mannen vormen, net als bij de vermoedelijke veroorzakers, de afgelopen jaren het merendeel van de vermoedelijke slachtoffers. Dit is niet anders in 2023 met **79 % mannen** (42 dossiers) versus 21 % vrouwen. Dit ligt tussen de percentages en de absolute cijfers van de voorbije jaren.

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).

5.2. Leeftijd

Figuur 24 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van de leeftijdsgroepen slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



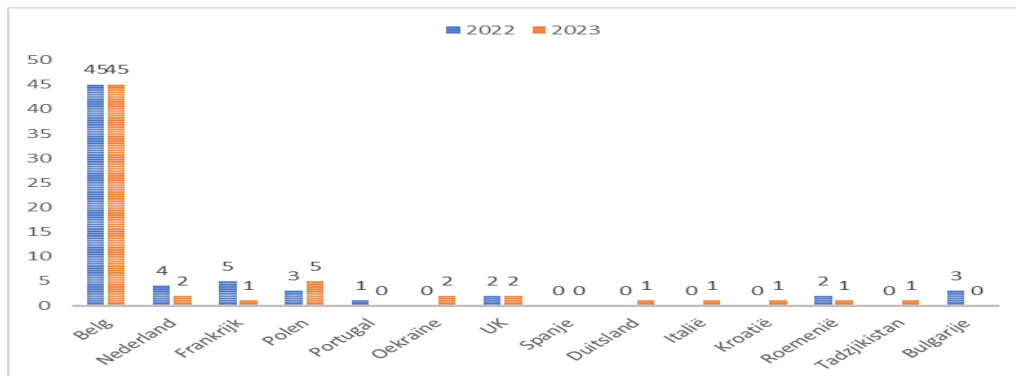
Als je alle jaren samen telt staat op nummer 1 de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar, gevolgd door 40 tot 49 jaar om nummer 2 en 50 tot 59 jaar op nummer 3.

Net als de voorbije jaren ligt de leeftijd van het slachtoffer het hoogst in 2023 bij de actieve bevolking met een piek voor de **leeftijdscategorie 25 – 39 jaar 9 = 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 2023 zijn de 3 dossiers slachtoffers tussen de 0 en 15 jaar: betrof een jonge fietser van 15 jaar, een jongen van 4 jaar met een e-quad en een meisje van 15 jaar die op de bus zat te wachten in een bushokje.

5.3. Nationaliteit

Figuur 25– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de nationaliteit slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

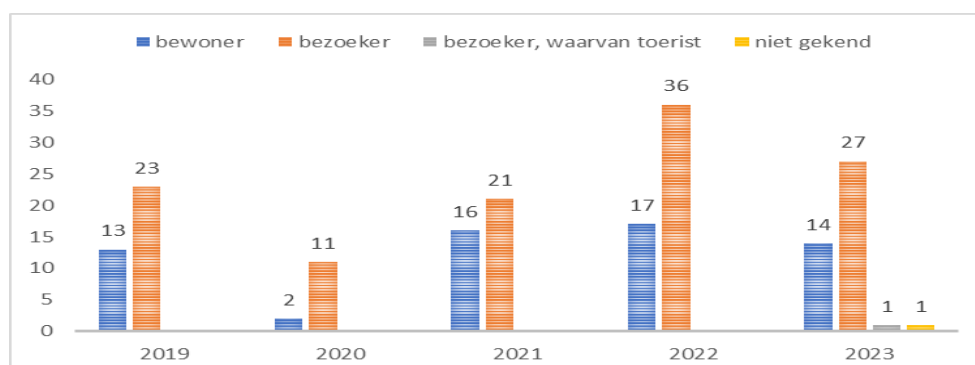


Hieruit blijkt duidelijk dat de Belgen (73 %) het vaakst voorkomen in deze statistieken bij slachtoffers (in totaal 62 personen). Polen staat op de tweede plaats gevolgd door Nederland en Oekraïne in 2023. Ook in 2022 bleken Belgen het vaakst voor te komen. OP de tweede plaats stonden de Fransen, gevolgd 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 26 – Evolutie tussen 2018 en 2023, bewoner/ bezoeker van de slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



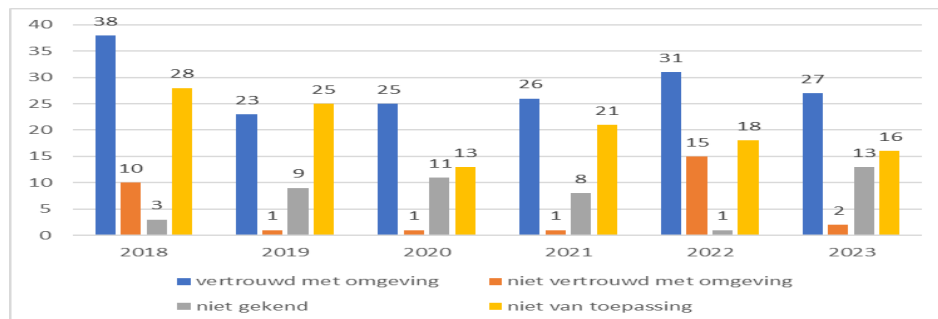
In 2023, net als de voorbije jaren, zijn de slachtoffers vaker bezoeker dan bewoner. Dit wil niet zeggen dat ze niet vertrouwd zijn met de omgeving, maar dat ze niet wonen in de gemeente waar het ongeval gebeurde. **In 64 % bleek men bezoeker** en in **33 % bewoner** in de gemeente waar het ongeval plaats had.

Van die 27 bezoekers in 2023 bleek er **1 duidelijke toerist**, een Belg die op een camping aan de kust verbleef en dagelijks zijn fietsritje maakte.

In 1 dossier in 2023 was dit niet te achterhalen uit het proces-verbaal.

5.5. Vertrouwd met de weg

Figuur 27 – Evolutie tussen 2018 en 2023, het slachtoffer is al dan niet vertrouwd me de weg, bij de dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

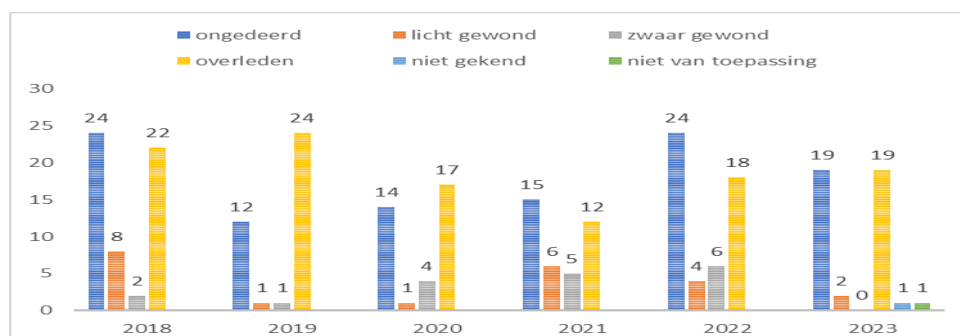


In 2023 bleek **64 % van de slachtoffers vertrouwd met de weg**. Slechts in 2 dossiers (5 %) bleek het overduidelijk dat men niet vertrouwd was met de weg.

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 %.

5.6. Medische toestand

Figuur 26 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van medische toestand slachtoffer dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 bleek 45 % van de slachtoffers overleden en 45 % ongedeerd. In 5 % was het slachtoffer licht gewond. In 2 % is dit onbekend en in 2 % niet van toepassing (eigenaar geparkeerd voertuig).

In 2022 bleek 48 % van de slachtoffers ongedeerd. In 2022 overleden 32 % van de slachtoffers. Dit is in absolute cijfers evenveel als in 2020 en ligt tussen de laagste (12) en hoogste (24) cijfers van de analyse. In 2019 overleden opvallend veel slachtoffers.

Samengevat:

38 % van de dodelijke verkeersongevallen betreffen eenzijdige ongevallen, dus zonder tegenpartij.

Het profiel van het vermoedelijke slachtoffer, niet veroorzaker, bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen is:

- **57 % niet verantwoordelijk voor het ongeval**
- **man (80 %)**
- **tussen de 25 en 39 jaar**
- **Belg (73 %)**
- **bezoeker**
- **kent de weg**
- **overlijdt niet**

Dit ligt opnieuw in de lijn van de voorbije jaren.

6. Betrokken vervoermiddel

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

6.1. Totaal aantal betrokken personen

Tussen 2018 en 2023 waren in totaal 704 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In zes jaar tijd overleden 384 personen of 55 % op onze West-Vlaamse wegen.

In 2023 waren 135 mensen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. Dit was in 2022 nog 152, het hoogste aantal sinds de analyse. In 2021 waren dit er 103. In 2020 waren dit er 91. In 2019 was dit 86 en in 2018 met 137 betrokkenen. We overlopen de verschillende type weggebruikers.

6.2. Zwakke weggebruikers

6.2.1. Voetgangers

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

In 2023 waren 11 voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is het tweede slechtste resultaat sinds de analyse. Op nummer 1 staat de leeftijdscategorie 16 tot 24 jarigen, gevolgd door de 25 tot 39 jarigen de en plus 80 jarigen.

2018 haalde het meeste aantal voetgangers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval met 12 betrokkenen.

6.2.2. Fietzers

Tabel 9 – Link tussen leeftijdsgroep en fietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, West-Vlaanderen

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

In 2023 waren **24 fietsers betrokken** bij dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren die rond de 20 draaien. Alleen 2021 lag lager met 12. **In 21 % van de dossiers was er een fiets betrokken. In 2 dossiers waren zowel de vermoedelijke veroorzaker als het vermoedelijke slachtoffer een fietser.**

Op nummer 1 staat de leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen en 60 tot 69 jarigen telkens met 5 dossiers (9 %). Het zijn vooral **de 60 plussers met 13 dossiers (22 %) die opvallen.**

In 2022 waren 21 fietsers betrokken. Ook toen scoorde de 60 tot 69 jarigen hoog met 11 %.

Tabel 10– Fietsoorten bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, West-Vlaanderen

fietsoort	2018	2019	2020	2021	2022	2023
e-bike	7	3	7	4	8	7
gewone fiets	6	4	8	4	8	11
koersfiets	6	4	7	3	4	3
mountainbike	0	0	0	0	0	2
speed						
pedelec	1	0	0	0	0	0
ligfiets	0	0	0	0	0	0
kinderfiets	0	0	1	0	0	0
e-step	0	0	0	1	1	0
E-quad voor kinderen	0	0	0	0	0	1

In 2023 heeft 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 %).

Opvallend in 2023: de speed pedelec en de e-step komen niet voor in 2023. Voor het eerst komt er een e-quad voor kinderen voor in de cijfers.

6.2.3. Bromfietser

Tabel 11 – Link tussen leeftijdsgroep en bromfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

In 2023 was er 1 bromfietser betrokken in de leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar. Dit is samen met 2020 het laagste absolute cijfer sinds de analyse. Het betrof een eenzijdig verkeersongeval bij nacht waarbij de bromfietser tegen het verhoogde plateau botste van de bushalte waarrond het fietspad slalomt.

6.2.4. Motorfietser

Tabel 12 – Link tussen leeftijdsgroep en motorfietzers bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

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 %.

Hiervan bleek in 1 dossier twee motorrijders en één passagier betrokken met een Britse nationaliteit. Ze kenden de weg niet en volgden een uitgestippelde rit met vrienden. Het vaakst voorkomende scenario is hoge snelheid, controleverlies in een bocht, verkeerde plaats op de weg, fatale val.

In 2022 waren dit er nog 15, het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

6.2.5. Rolwagen of elektrische scooter

Tabel 13– Link tussen leeftijdsgroep en rolwagen/e scooter bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

In 2023 raakte, net als in 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 14 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurder personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

In 2023 waren 34 bestuurders van een personenauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is evenveel als in 2021. Hiervan waren er 3 eigenaar van een geparkeerde personenauto, die aangereiden werden tijdens het stil staan.

De leeftijdscategorie 25 tot 39 jarigen scoort jaarlijks het hoogst. Dit is in 2023 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 15– Link tussen leeftijdsgroep en passagier personenauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, West-Vlaanderen

passagier personenauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	2	3	1	0	0	1	1	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	1	1	0	0	0	0	0
2021	0	2	4	1	0	0	0	0
2022	1	3	3	0	1	0	1	0
2023	1	1	5	0	0	0	0	0

In 2023 bleken 7 passagiers van een personenauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Ik verwijs hiervoor naar de dodelijke verkeersongevallen waarbij meerdere personen om het leven kwamen, zie punt 1.1. Net als bij de bestuurders komen de leeftijdscategorieën 25 tot 39 jaar het vaakst voor. Het gebruik van de veiligheidsgordel speelt een belangrijke rol, lees verder.

In 2022 waren het meeste passagiers (9) betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in vergelijking met de voorbije jaren.

6.4. Lichte vrachtauto

Tabel 16 – Link tussen leeftijdsgroep en bestuurders lichte vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, West-Vlaanderen

bestuurder	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
Lichte vrachtauto								
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

In 2023 gebeurden **12 dodelijke verkeersongevallen waarbij een lichte vrachtauto** was betrokken. Van één van de bestuurders was de identiteit en leeftijd niet gekend. Deze informatie kan verfijnd worden bij de grondige analyse, en opgenomen worden in het addendum, bij nazicht van de dossiers op het parket. Dit is het **hoogste cijfer sinds de analyse**. Dit was in 2022 nog 5. In tegenstelling tot bestuurders van personenauto's staat de leeftijdscategorie **60 tot 69 jarigen staat op nummer 1**, gevolgd door de 40 tot 49 jarigen.

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

passagier Lichte vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	1	0	1	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	1	0	1	1	0	0
2022	0	0	0	1	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0

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

6.5. Vrachtauto

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

Bestuurder vrachtauto	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	1	5	3	1	1	0	0
2019	0	0	1	0	4	0	0	0
2020	0	0	3	4	5	0	0	0
2021	0	2	3	4	3	1	0	0
2022	0	0	1	6	5	1	0	0
2023	0	0	4	2	6	0	0	0

In 2023 gebeurden 12 dodelijke verkeersongevallen met een vrachtauto (21 %). Hiervan was één eigenaar van een geparkeerde vrachtauto. Dit ligt iets lager dan in 2022 en 2021. Toen gebeurden er 13. Op nummer 1 staat 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 19– Link tussen leeftijdsgroep en passagier vrachtauto bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

Net als in 2021 en 2022 was 1 passagier van een vrachtauto betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in 2023. Hij behoorde tot de leeftijdscategorie 40 tot 49 jarigen. Hij werd niet gewond en zat in een vuilniswagen naast de bestuurder toen het ongeval gebeurde.

6.6. Bus

Tabel 20 – Link tussen leeftijdsgroep en bus bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, West-Vlaanderen

bus	0 - 15 j	16 - 24 j	25 - 39 j	40 - 49 j	50 - 59 j	60 - 69 j	70 - 79 j	+ 80 j
2018	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	1	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	0	1	0	0	0
2022	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	0	0	0	0	0	0	0	0

In 2023 net als in 2022 waren geen bussen betrokken bij dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. In 2021 als in 2019 was er respectievelijk 1 bestuurder van een bus betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. In 2018 en 2020 kwam dit niet voor. De leeftijdscategorie 50 tot 59 jaar en 25 tot 39 jarigen kwamen telkens één maal voor.

6.7. Landbouwtractor

Tabel 21 – Link tussen leeftijdsgroep en landbouwtractor bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

In 2023 gebeurden geen dodelijke verkeersongevallen met tractoren. Dit is voor het eerst sinds de analyse. 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 22– Link tussen leeftijdsgroep en tram, trein, kraan... bij dodelijke verkeersongevallen in 2018-2023, 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

In 2023 gebeurde net als in 2022 twee dodelijke verkeersongevallen, telkens met een trein. Dit ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren. Geen van beiden ging om een ernstig vermoeden van zelfmoord. Bij het eerste ongeval misrekende de fietser zich toen hij de neergelaten slagbomen voorbij reed. Bij het tweede ongeval kwam de bestuurder van de personenauto van een feestje en sloeg af waardoor hij op de sporen terecht kwam.

6.9. Nieuwe voortbewegingstoestellen

In 2022 komt voor het eerste een e-step in beeld bij een dodelijk verkeersongeval. Dit komt niet voor in 2023. Er komt wel voor het eerst een e-quad voor kinderen in de cijfers terecht die werd ondergebracht bij de rubriek fietsen .

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.
- De betrokkenheid van het aantal voetgangers en lichte vrachtauto's stijgt.
- De gewone fiets staat nog steeds op nummer 1 bij de fietsen gevolgd door de e-bike.

7. Omstandigheden en oorzaken

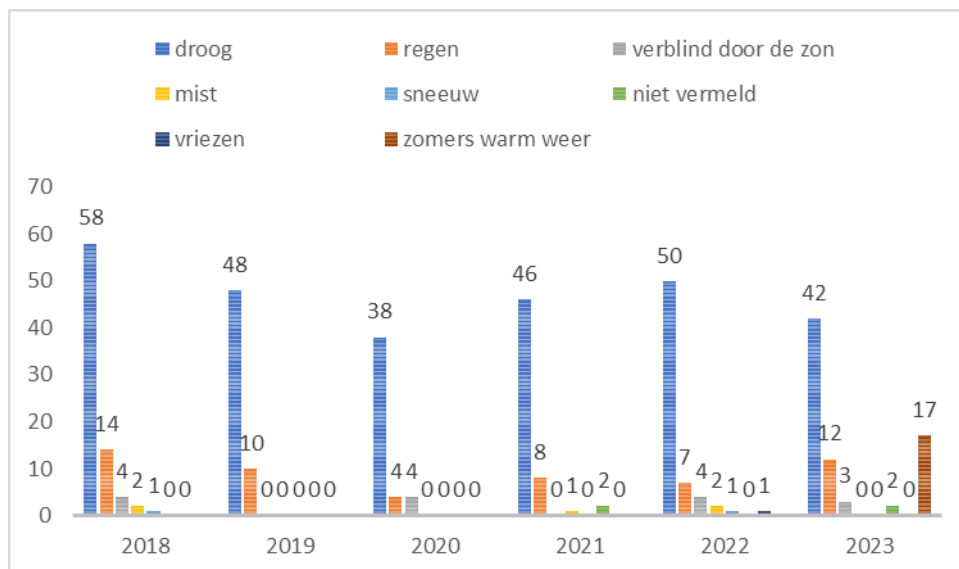
In dit hoofdstuk bestuderen we de omstandigheden en oorzaken waarin de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018-2023 gebeurden.

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 verkeersdruk bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen tussen 2018 en 2023. Vaak leidt een combinatie van 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 27– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de weersomstandigheden bij het aantal dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Net als de voorbije jaren, gebeurden de meeste dodelijke verkeersongevallen in 2023 **bij droog weer: 72 %**. Dit is een bevestiging van de trend in de voorbije jaren. In 2022 was dit 78 %.

Tevens gebeurden in 2023, 17 ongevallen **(29 %) bij warm en zomers weer**.

In 2023 gebeurden 3 **ongevallen verblind door de zon**. In 2022, 2020 en 2018 gebeurden telkens 4 ongevallen verblind door de zon.

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 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.

7.2. Gladheid wegdek

Tabel 23 – Evolutie tussen 2018 en 2023 impact gladheid bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

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

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 3 dossiers in 2023 nader bestuderen stellen we het volgende vast:

- In 1 dossier is een fietser gevallen door de gladheid en kwam slecht terecht.
- In 1 dossier is een auto beginnen slippen door gladheid en onaangepaste snelheid.
- In 1 dossier ontweek een fietser een plas waardoor deze werd aangereden een tegenliggend voertuig.

7.3. Zichtbaarheid

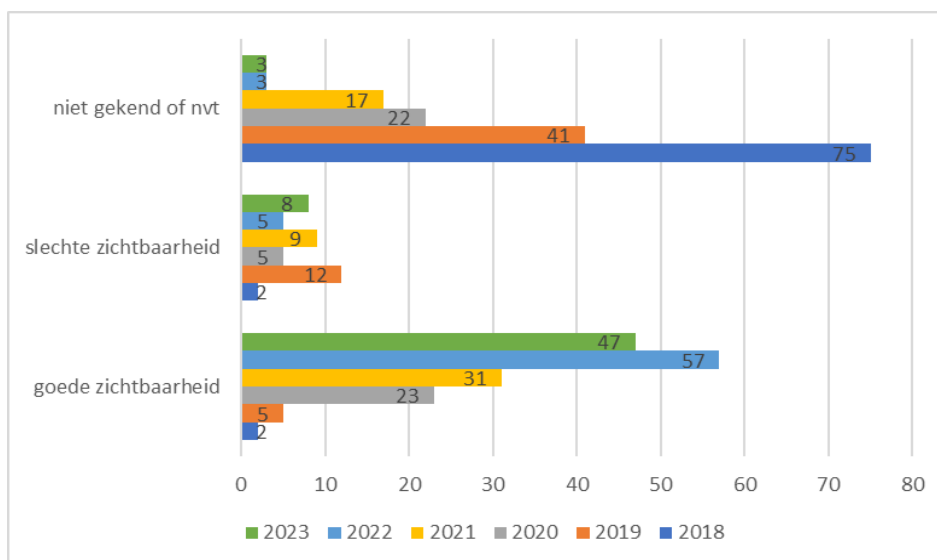
In deze rubriek werd rekening gehouden met twee elementen:

- 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 28 – Evolutie tussen 2018 en 2023 impact zichtbaarheid betrokkene bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen



In 2023 bleek **81 % van de weggebruikers goed zichtbaar**. In 2022 was dit 86 %. Dit is opvallend veel in vergelijking met de voorbije jaren.

In 2023 was er in **8 dossiers (14 %)** sprake van een **slechte zichtbaarheid van de weggebruiker**. Dit ligt tussen de absolute cijfers van de voorbije jaren. Als we de 8 dossiers nader bekijken stellen we vast:

- In 2 dossiers stak de voetganger over zonder kijken en werd te laat opgemerkt door de autobestuurder.
- In 2 dossiers werd een voetganger op de autosnelweg aangereden door geen fluo kledij te dragen. Zij bevonden zich tevens op de verkeerde plaats op de weg.
- In 2 dossier is er sprake van een dode hoek tussen een fietser en vrachtauto enerzijds en tussen een voetganger en vrachtauto anderzijds.
- In 1 dossier stond de fietser stil naast een voertuig om de baan over te steken, waardoor hij niet zichtbaar was voor het aankomend verkeer.

Tabel 24 – Evolutie tussen 2018 en 2023 impact slechte zichtbaarheid omgeving bij dodelijk verkeersongeval, West-Vlaanderen

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

In 2023 gebeurden **9 (16 %)** dodelijke verkeersongevallen waarbij een **slechte zichtbaarheid was van de omgeving**, net als in 2022.

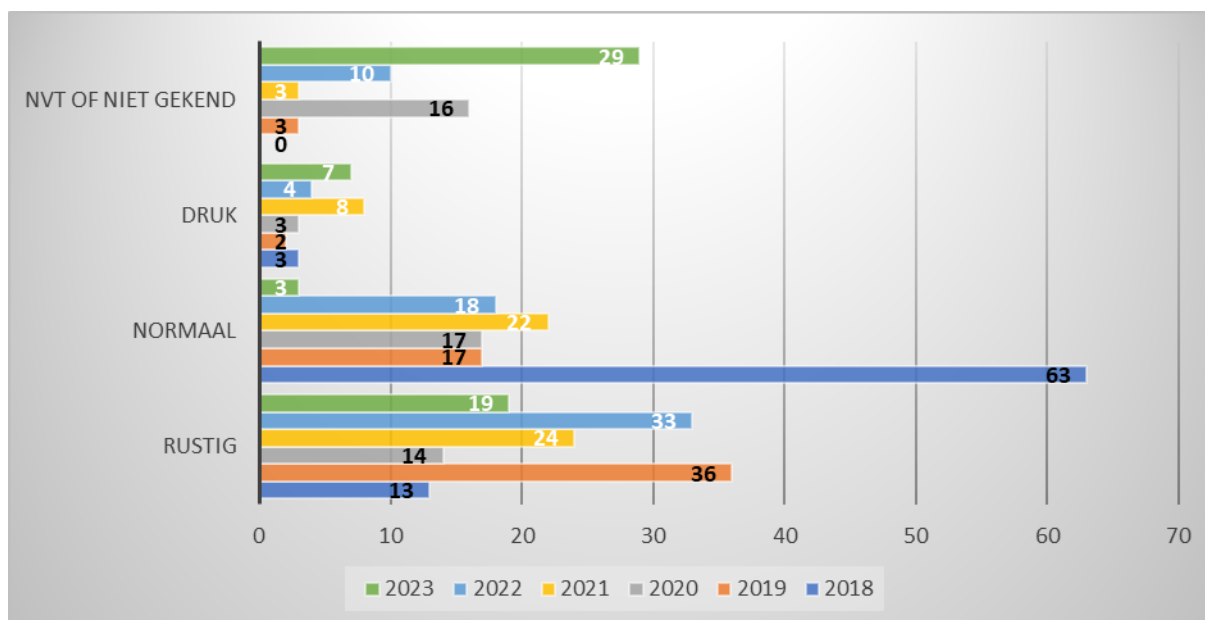
Wanneer we de dossiers nader bestuderen stellen we **8 dossiers vast op locaties zonder openbare verlichting**. Hiervan stellen we in **3 dossiers een mogelijke link vast**:

- een bromfietser rijdt een verhoogd plateau waarbij het fietspad rond het bushokje slalomt;
- een wegenwerker haalt de signalisatie langs de autosnelweg weg;
- een fietser neemt de bocht te kort en belandt in het water in de gracht.

In 1 dossier was er sprake van **hoog gras op het kruispunt** en waarbij de autobestuurder tevens verblind werd door de zon.

7.4. Verkeersdrukte

Figuur 29 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen volgens verkeersvolume, West-Vlaanderen



Hoe kalmer het verkeer, hoe sneller men kan rijden. Er is duidelijk een causaal verband. In 2023 gebeurden 19 ongevallen bij **kalm verkeer (33 %)**. In 2022 gebeurde er meer dodelijke verkeersongevallen eveneens bij kalm verkeer: 51 %.

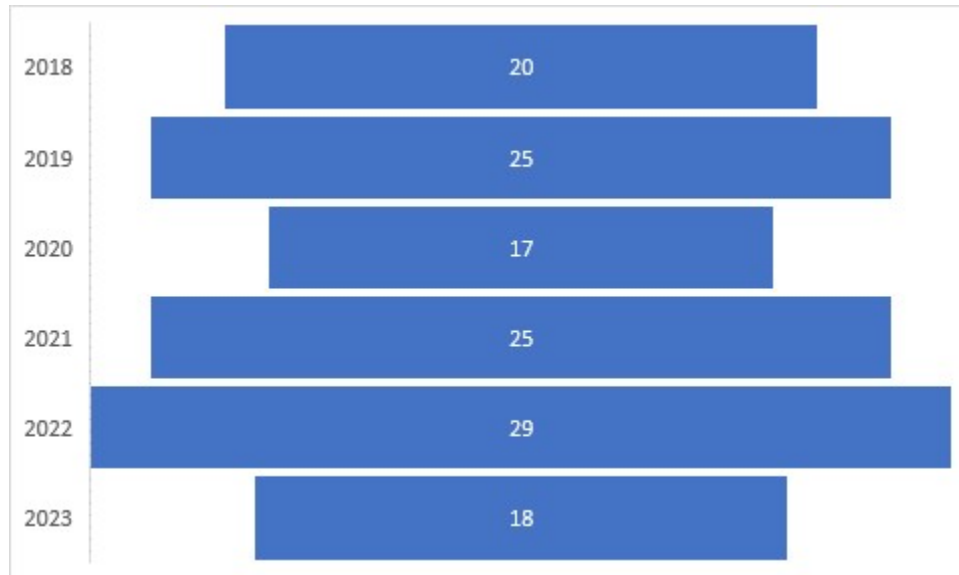
In 2023 gebeurden 3 ongevallen (5 %) bij normaal verkeer. In 2022 was dit nog 28 %.

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.

Opvallend in 29 dossiers (50 %) kon dit niet worden uitgemaakt uit het proces-verbaal.

7.5. Overdreven of onaangepaste snelheid

Figuur 30- Evolutie tussen 2018 en 2023 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. In 2023 staat snelheid op de **2e plaats**.

In 2023 werd in **18 dossiers (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 %)

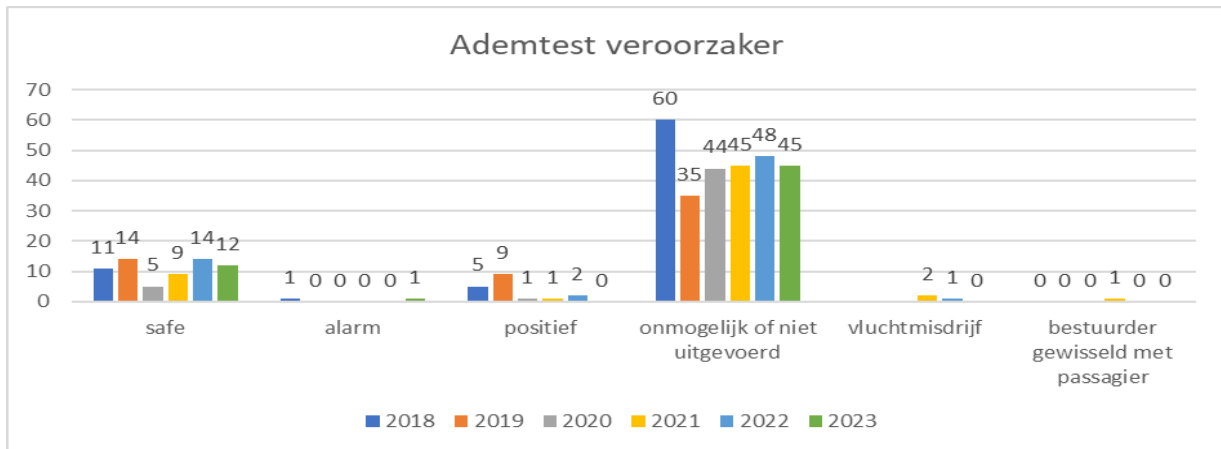
In 2018 was dit in 20 dossiers (25 %), het laagste percentage sinds de analyse.

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 31– Evolutie tussen 2018 en 2023 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij veroorzakers, West-Vlaanderen



In 2023 kon in 45 dossiers **(78 %) geen ademtest afgenomen worden** bij veroorzakers hetzij door de aard van de verwondingen, het overlijden. 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 2023 blies niemand van de veroorzakers positief. Dit is het laagste sinds de analyse. De cijfers liggen tussen de 1 (2020, 2021) en 9 (2019). 2019 lag opvallend hoog in vergelijking met de andere jaren.

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

In 2023 bliezen 12 vermoedelijke veroorzakers **negatief (21 %)**.

In 2022 waren dit er 14 (22 %)

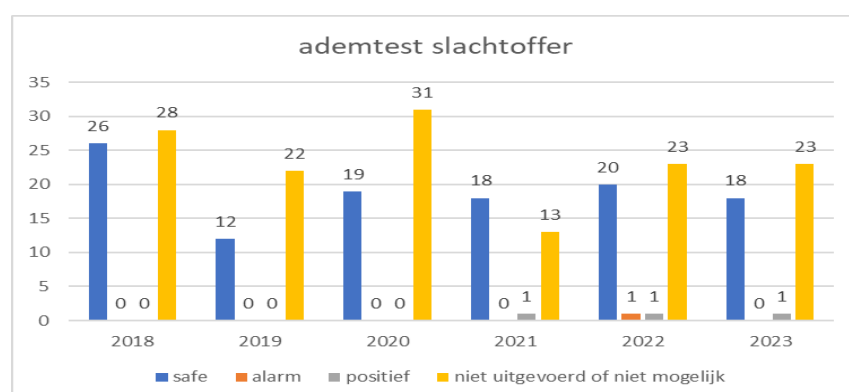
In 2021 waren dit er 09 (16 %)

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 32 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van de resultaten ademtest bij dodelijke verkeersongevallen bij slachtoffers, West-Vlaanderen



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

In 2023 tekende geen enkel vermoedelijk slachtoffer A. Dit kwam alleen in 2012 voor.

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 2023 van het aantal afgenomen speekseltest bij veroorzakers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

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

In 2023 werden **8 speekseltesten** (14 %) afgenomen bij de vermoedelijke **veroorzakers**. Dit is het hoogste absolute aantal sinds de analyse. Deze stijging heeft enerzijds te maken met een hogere beschikbaarheid van speekseltesten bij de politiezones en anderzijds met 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.

Tabel 26 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal afgenomen speekseltest bij slachtoffers, bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

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

In 2023 werden **7 speekseltesten** (12 %) afgenomen bij vermoedelijke **slachtoffers**. 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 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, West-Vlaanderen

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

In 2023 stelde de politie 1 vluchtmisdrijf vast bij een dodelijk verkeersongeval. Dit is het laagste sinds de start van de analyse. Het hoogste aantal waren 3 per jaar.

7.8. Veiligheidsgordel

Tabel 28- Evolutie tussen 2018 en 2023 van het dragen van de veiligheidsgordel bij dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen

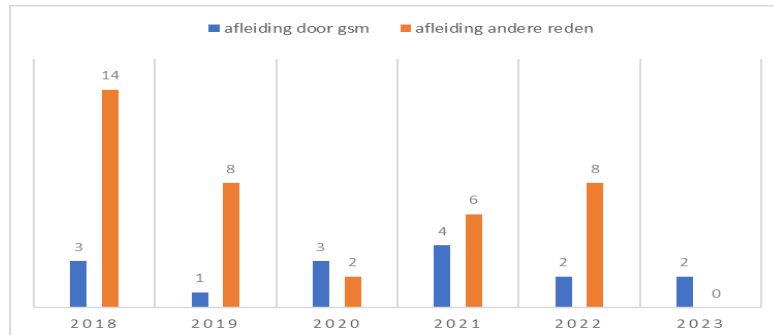
GORDELDRACHT	2018	2019	2020	2021	2022	2023
inbreuk	11	3	6	8	12	8

In 2023 stelden de politiediensten in **8 dossiers (14 %) een inbreuk om de gordeldracht** vast.

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. Dit ligt in de lijn van 2018. Telkens blijkt dit één van de belangrijkste factoren om het verschil te maken tussen zwaar gewond of overleden. Dit is het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

7.9. Afleidingen

Figuur 33 – Evolutie tussen 2018 en 2023 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 2023 stelden de politiediensten in **2 dossiers (3 %) mogelijk afleiding via gsm** vast:

- fietser beluisterde muziek via oortjes en was zijn gsm aan het manipuleren terwijl hij aan het fietsen was;
- gsm op passagierszetel terug gevonden; moet nog uitgelezen worden.

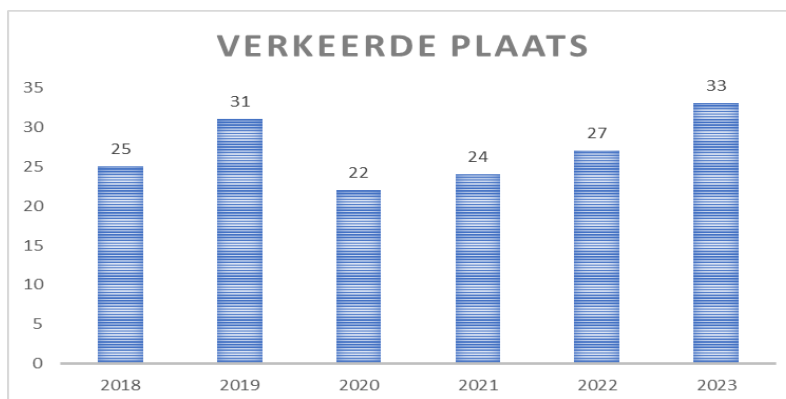
In 2022 stelden de politiediensten in 3 % met zekerheid het gebruik van de gsm vast achter het stuur via camerabeelden. Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

Afleiding door andere zaken, zoals wegvluchten voor de politie, racen, ruzie thuis, komt niet voor in 2023. Ondanks het feit dat dit niet scoort, dient dit met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd. Vermoeidheid werd bijvoorbeeld uit deze cijfers gehaald, omdat dit apart wordt bekeken.

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. **Ook in 2023 staat de verkeerde plaats op de weg op nummer 1.**

Figuur 34 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijke verkeersongevallen met verkeerde plaats op de weg als oorzaak, West-Vlaanderen



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 35– Evolutie tussen 2018 en 2023 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 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 %)

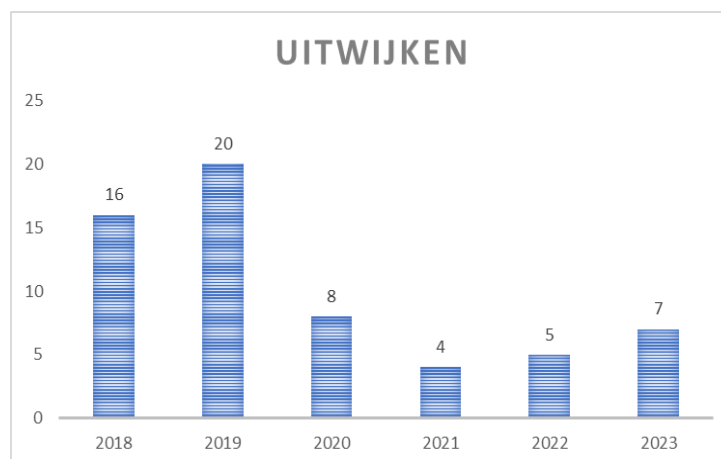
In 2020 waren dit er 19 (38 %), het hoogste percentage sinds de analyse.

In 2019 waren dit er 6 (10 %), het laagste percentage sinds de analyse.

In 2018 waren dit er 18 (23 %)

7.12. Uitwijken

Figuur 36 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijke verkeersongevallen met uitwijken als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 kwam **uitwijken voor in 7 dossiers (12 %)** en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.

In 2022 waren dit er 05 (08 %)

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

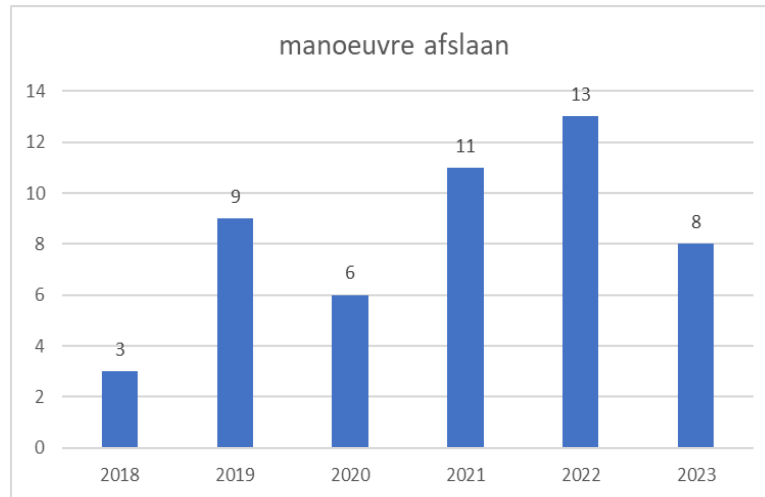
In 2020 waren dit er 08 (16 %)

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 37 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijke verkeersongevallen met afslaan als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 kwam **afslaan voor in 8 dossiers (14 %)** en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren.

In 2022 waren dit er 13 (20 %)

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

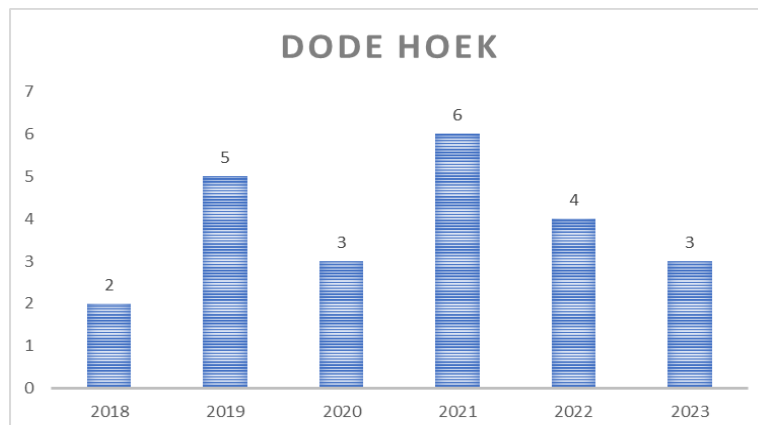
In 2020 waren dit er 06 (12 %)

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 38 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijke verkeersongevallen met dode hoek als oorzaak, West-Vlaanderen



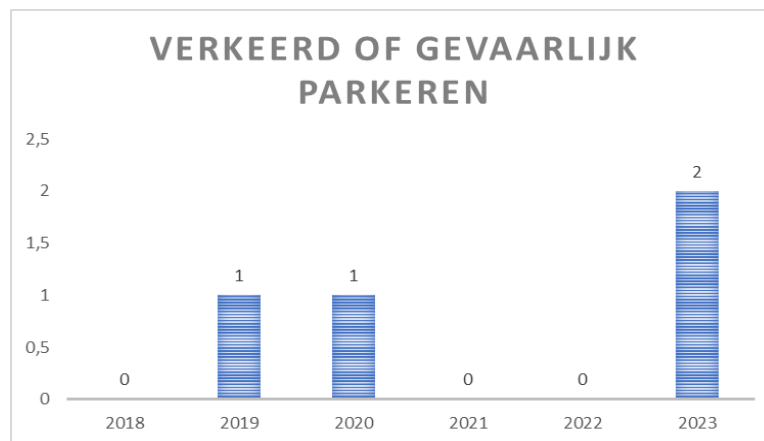
In 2023 gebeurden **3 dode hoek ongevallen (05 %)** en ligt tussen de cijfers van de voorbije jaren. In 2022 waren dit er 4 (06 %) - in 2021 waren dit er 6 (11 %), het hoogste percentage sinds de analyse

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 39 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijke verkeersongevallen met gevaarlijk of fout parkeren als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 gebeurden 2 dodelijke verkeersongevallen (3 %) waarbij geparkeerd werd

- op een vluchthaven langs de autosnelweg omdat betrokkene in slaap aan het vallen was
- door te stoppen op de pechstrook voor een lekke band langs de autosnelweg .

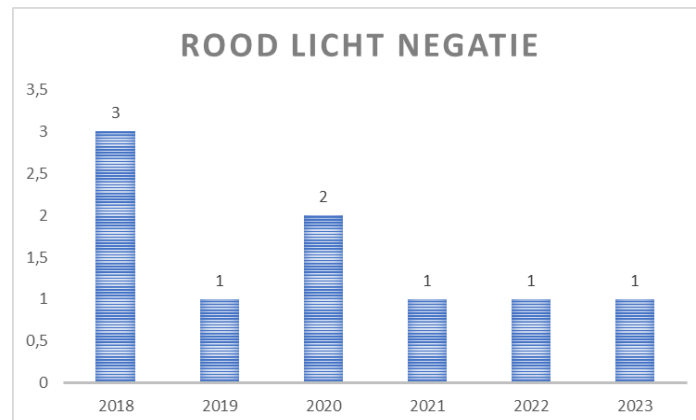
In 2022 net als in 2021 en in 2018 bleken er geen “fout” of “gevaarlijk” geparkeerde voertuigen oorzaak van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In 2020 was net als in 2019, 2 % of 1 dossier gelinkt aan gevaarlijk parkeren.

7.16. Roodlichtnegatie

Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht.³

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

Figuur 40 – Evolutie tussen 2018 en 2023 van dodelijk verkeersongevallen met roodlichtnegatie als oorzaak, West-Vlaanderen



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.

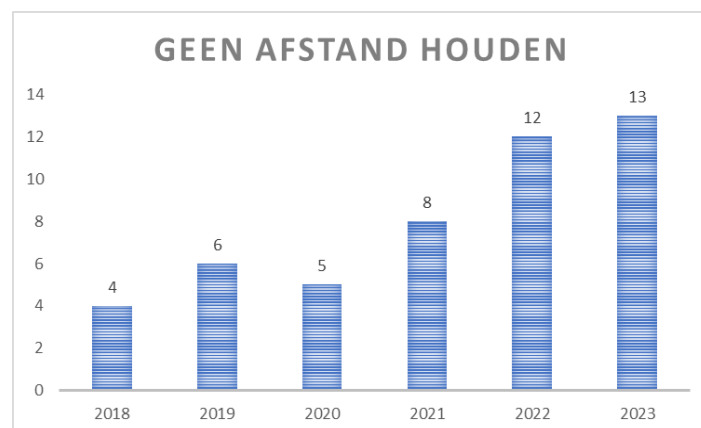
In 2018 leidde het negeren van het rode verkeerslicht in drie gevallen tot dodelijke verkeersongevallen.

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.

Figuur 41- Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijk verkeersongeval met geen afstand houden als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 bleek in **13 dossiers (22 %)** geen afstand houden een belangrijke factor in het dodelijk verkeersongeval. Dit stijgt jaar na jaar en is het hoogste sinds de analyse. 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 %)

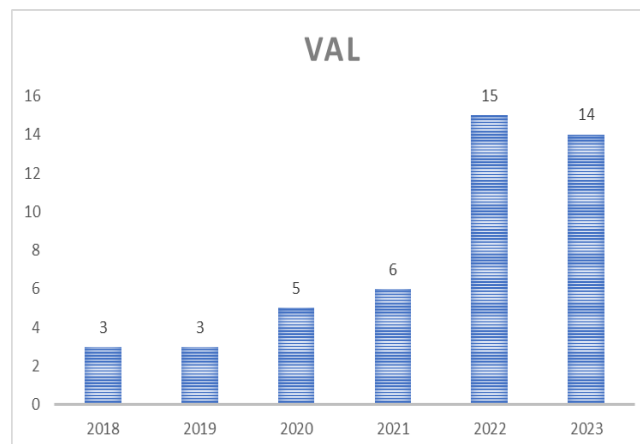
In 2019 was dit in 06 dossiers (10 %)

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 42– Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met een voorafgaande valpartij als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 kwamen 14 mensen (23 %) ten val. Hierdoor komt de rubriek “val” voor het eerst voor in de top 3 van oorzaken en omstandigheden van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen. Val komt op de 3^e plaats.

Dit is procentueel evenveel als in 2022. Dit is een enorme stijging ten opzichte van de voorbije jaren. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de toename van het fietsverkeer;

- 9 fietsers vielen (evenwicht verlies op een brug, 2 maal bij onwel worden, manipulatie van de gsm, in groep gladheid wegdek, inhalen andere fietser en botsing met tegenligger, bocht te kort nemen, onbekende reden)
- 3 motorrijders vielen (snelheid, in bocht, raken linker kant weg - geparkeerde auto – vluchtheuvel)

- 1 bromfiets kwam ten val (merkte het plateau te laat op ter hoogte van het bushokje waar het fietspad rond slalomde)
- 1 voetganger kwam ten val (toen een vrachtauto achteruit reed toen de voetgangers de straat wou oversteken)

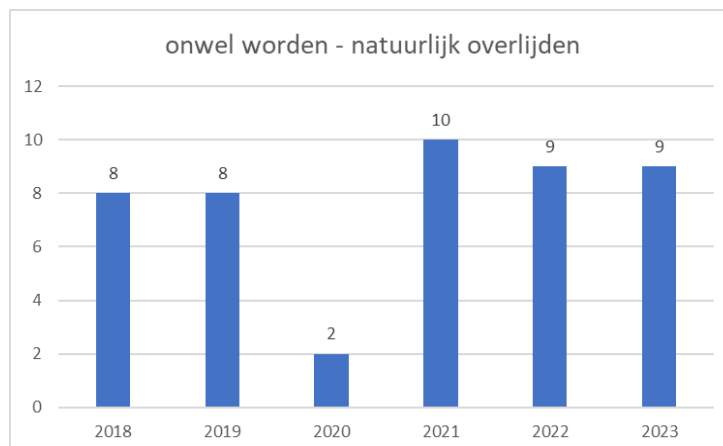
In 2022 kwamen 8 motorrijders en 6 fietsers waarvan 1 e step die ten val.

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 43– Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aandeel natuurlijk overlijden als oorzaak van dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 bleken 9 dossiers (16 %) het gevolg van onwel worden, gevolgd door een natuurlijk overlijden. Dit ligt in absolute cijfers tussen de voorbije jaren.

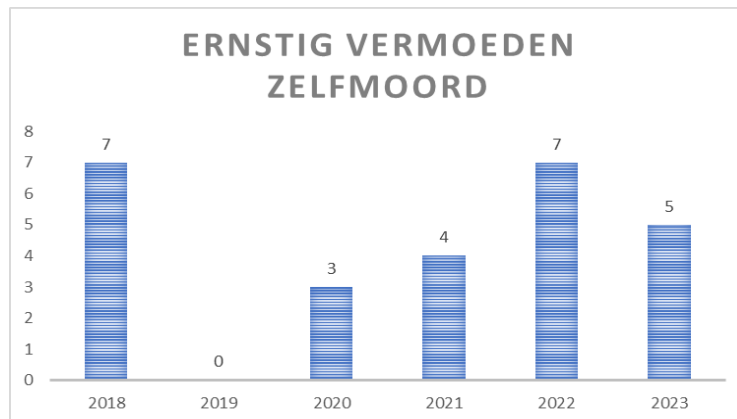
In 2022 bleek dit ook in 9 dossiers (14 %) Alleen 2020 scoort veel lager dan de andere jaren met 2 dossiers.

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 44– Evolutie tussen 2018 en 2023 van het aantal dodelijke verkeersongevallen met zelfmoord als oorzaak, West-Vlaanderen



In 2023 was er in 5 dossiers (09 %) sprake van een ernstig vermoeden van zelfmoord.

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.

De oorzaken en omstandigheden in 2023 staan in volgende volgorde

1. De verkeerde plaats op de weg (33)
2. Snelheid (18)
3. Val (14)
4. Geen afstand houden (13)
5. Geen voorrang verlenen (11)
6. Natuurlijk overlijden (9)
7. Afslaan (8)
8. Geen veiligheidsgordel dragen (8)
9. Uitmijken (7)
10. Ernstig vermoeden zelfmoord (5)
11. Dode hoek ongeval (3)

12. Afleiding (2)

13. Parkeren (2)

14. Roodlicht negatie (1)

15. Vluchtmisdrijf (1)

Samengevat:

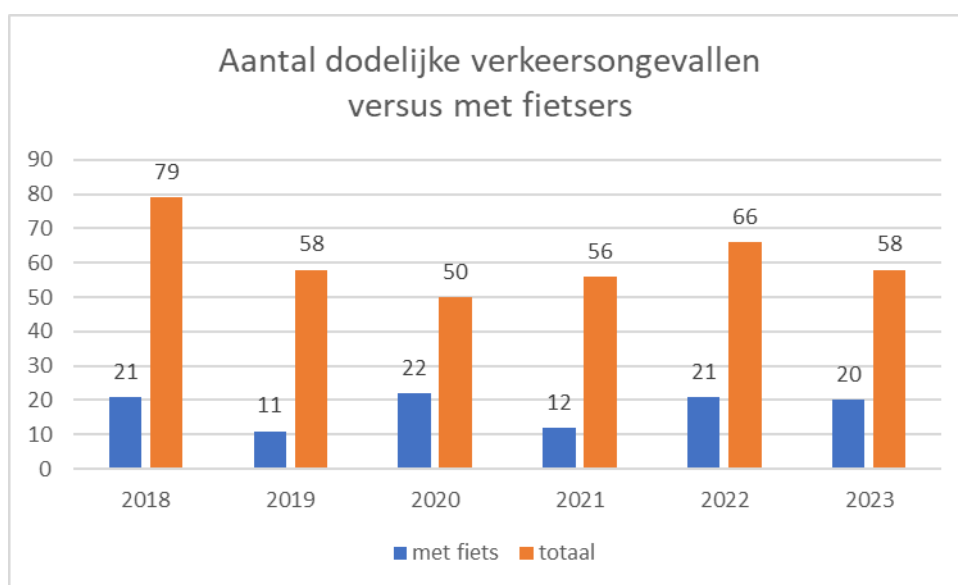
- “de verkeerde plaats op de weg” staat zoals de voorbije jaren op nummer 1 maar is nog nooit zo hoog geweest; ook hier durven we te suggereren dat er een mogelijke link is naar een vorm van afleiding, zoals de gsm
- “snelheid” staat op nummer 2 en kan gelinkt worden in 1/3^e van de dossiers en daalt in vergelijking met de voorbije jaren
- “val” net als “geen afstand houden” komt vaker voor
- “geen voorrang verlenen” zakt naar de 5^e plaats waar in het verleden deze in de top 3 stond
- “dode hoek” ongevallen dalen
- “vluchtmisdrijf” en “rood licht negatie” is het laagste sinds de analyse
- “fout of gevaarlijk parkeren” komt voor het eerst 2 maal voor in 2023
- zowel “afleiding” als “alcohol en drugs” blijken moeilijk te bewijzen bij dodelijke verkeersongevallen
- bijna 1/4^e, namelijk 24 % van de dodelijke verkeersongevallen behoren eigenlijk niet in de statistieken van de dodelijke verkeersongevallen: het betreffen natuurlijke overlijdens en zelfmoorden.

8. Dodelijke fietsongevallen

Hierna onderzoeken we de dodelijke verkeersongevallen met fietsers in 2023 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 45 - Evolutie van het totaal aantal dodelijke verkeersongevallen versus het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen



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.

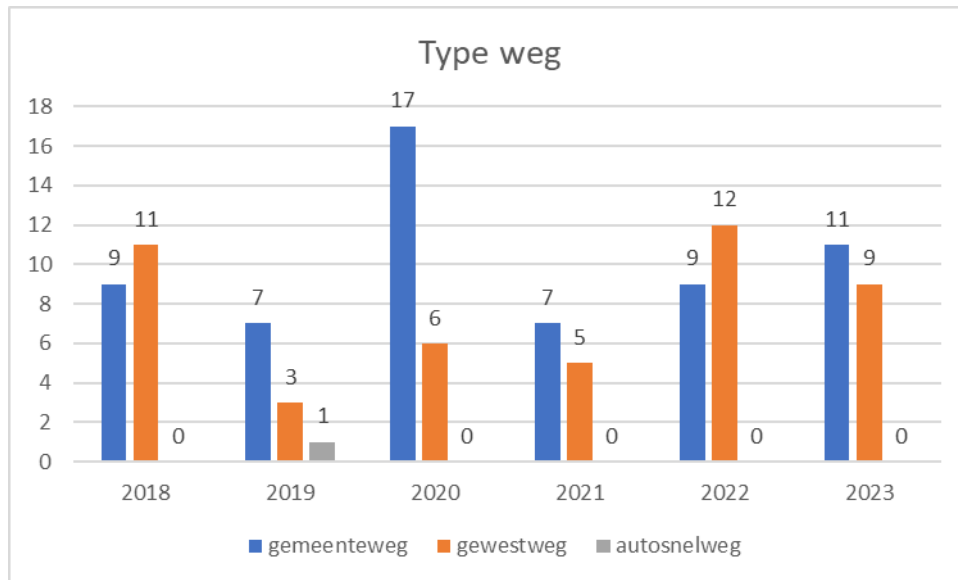
In 12 dossiers in 2023 was een fietser de vermoedelijke veroorzaker, in 10 dossiers was een fietser een vermoedelijk slachtoffer.

In 2 dossiers was er nog een derde fietser betrokken: het ging in het ene geval om recreatief fietsen met een gewone fiets (linksaf slaan en voorbijsteken door een auto) en in het tweede geval een groepje met de koersfiets (val door gladheid wegdek).

8.2. Weginrichting

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

Figuur 46 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op het type weg, van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen



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.

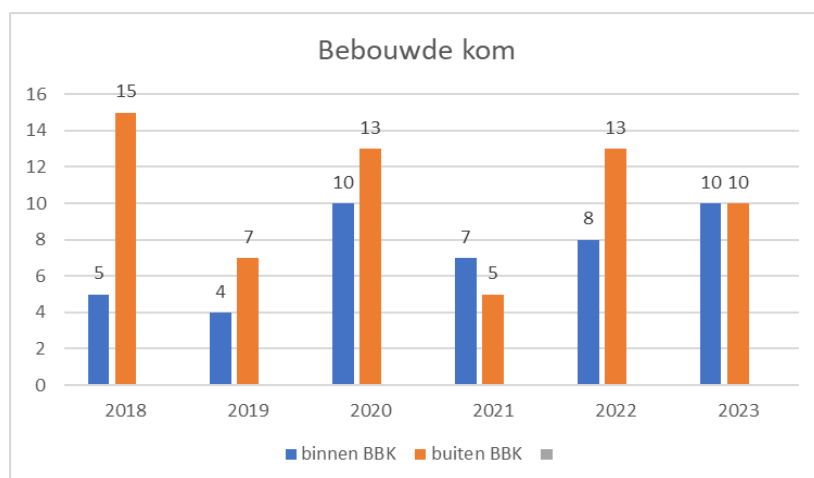
In 2021 gebeurden 12 dodelijke fietsongevallen: 58 % op een gemeenteweg – 42 % op een gewestweg.

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 47 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers binnen en buiten de bebouwde kom, van 2018 tot 2023 , West-Vlaanderen



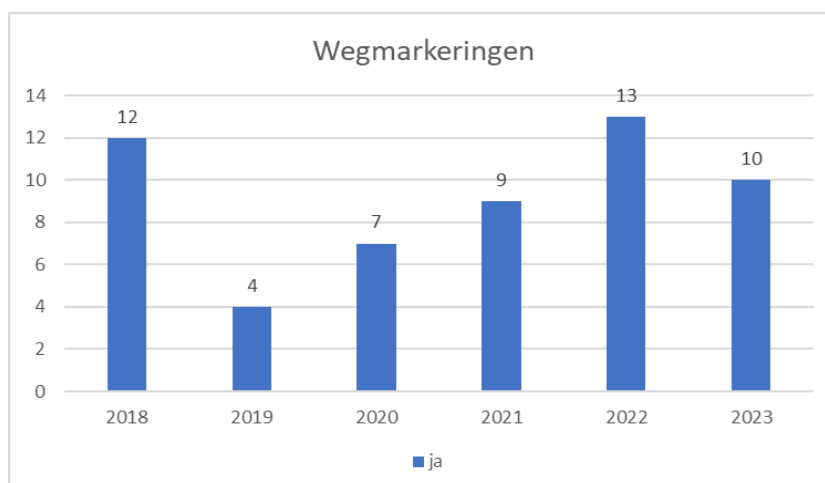
De 20 dodelijke fietsongevallen in 2023 gebeurden **voor 50 % binnen en voor 50 % buiten de bebouwde kom**. Alleen in 2021 gebeurden er meer dodelijke fietsongevallen binnen de bebouwde kom. In de andere jaren van de analyse gebeurden telkens meer dodelijke fietsongevallen buiten de bebouwde kom.

Tabel 29 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers ter hoogte van of buiten een kruispunt, van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen

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

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 48 - Evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers op rijbaan met wegmarkeringen, van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen



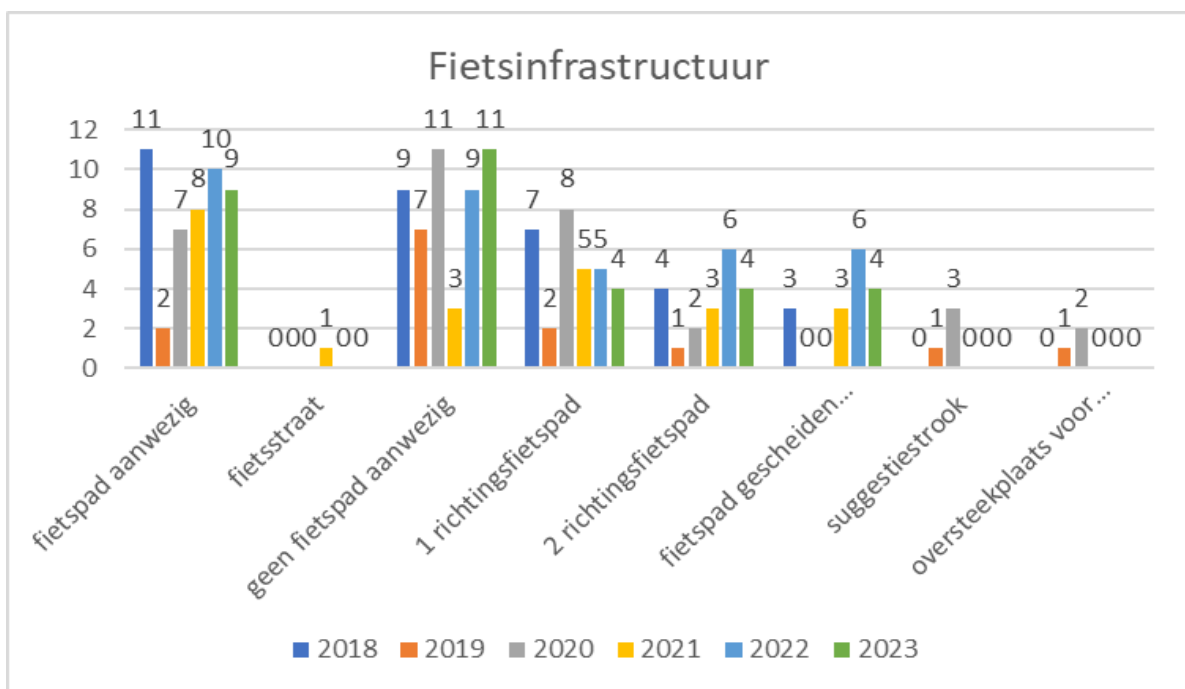
De visuele indeling van de weginfrastructuur met wegmarkeringen zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruiker en heeft als doel conflicten tussen weggebruikers te vermijden. Iedereen kent hierdoor zijn of haar plaats op de rijbaan.

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 49 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2023 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 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.

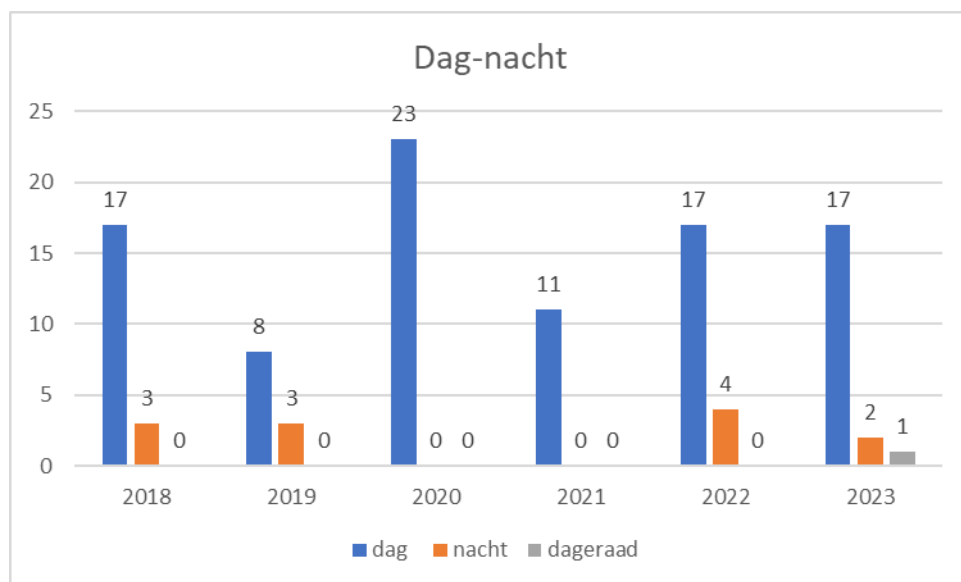
Van de dodelijke fietsongevallen op een fietspad, gebeurden 4 dossiers (50 %) op een tweerichtingsfietspaden in 2023 en 4 dossiers (50 %) op een eenrichtingsfietspad. Tevens bleek in 50 % het fietspad gescheiden van de rijbaan.

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 50 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2023 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 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 51 – Het aantal dodelijke fietsongevallen in 2022 en 2023 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 2023 met 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. Er springt geen specifieke dag in de week uit.

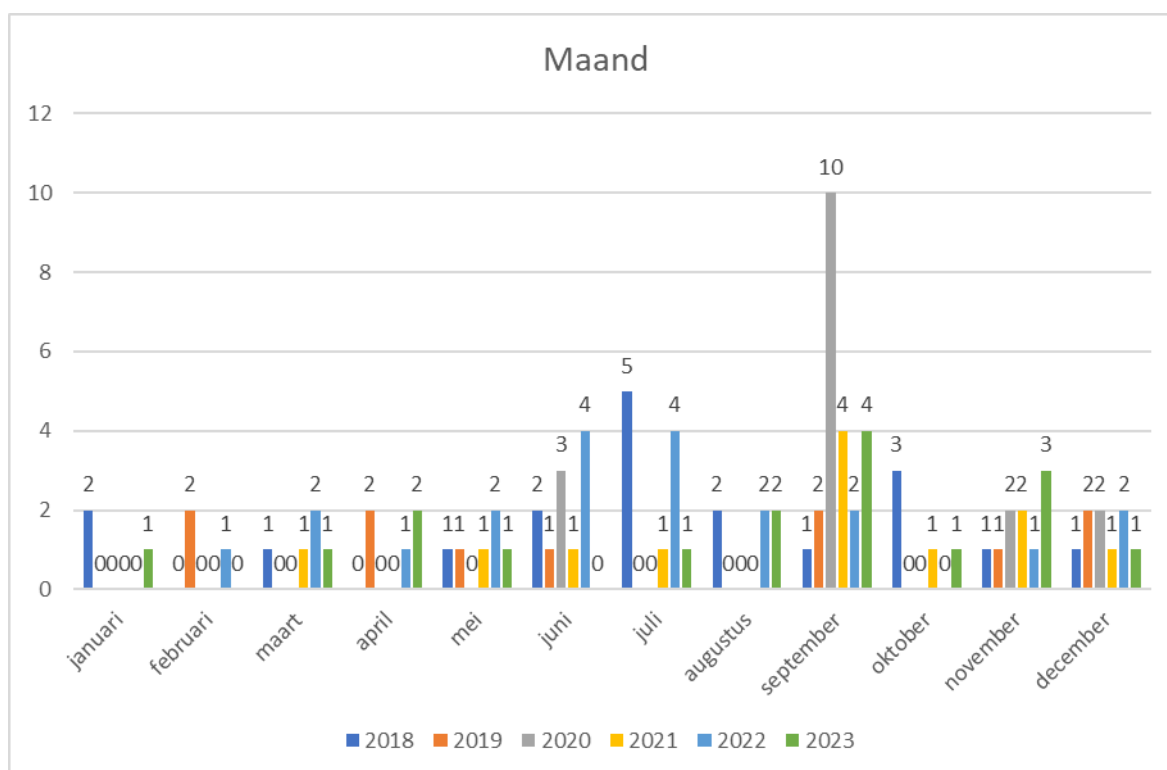
Figuur 52 – Het aantal dodelijke fietsongevallen in 2023 per dag, West-Vlaanderen



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 53 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2023 maanden, West-Vlaanderen



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 %).

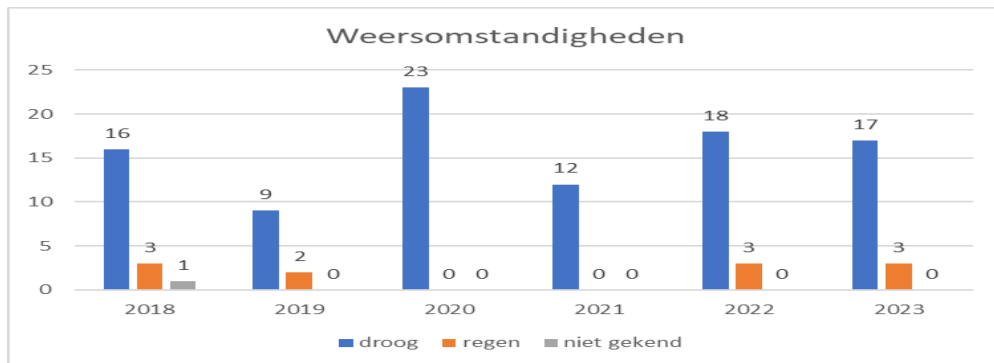
In 2022 waren juni en juli de meest risico volle maanden voor fietsers, respectievelijk met 4 ongevallen. In 2020 springt september er duidelijk uit met 10 dodelijke fietsongevallen.

Hier blijkt, over de jaren heen, dat **september de meest risico volle maand is**.

Voor al 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 54 – Evolutie aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers, van 2018 tot 2023 weersomstandigheden , West-Vlaanderen



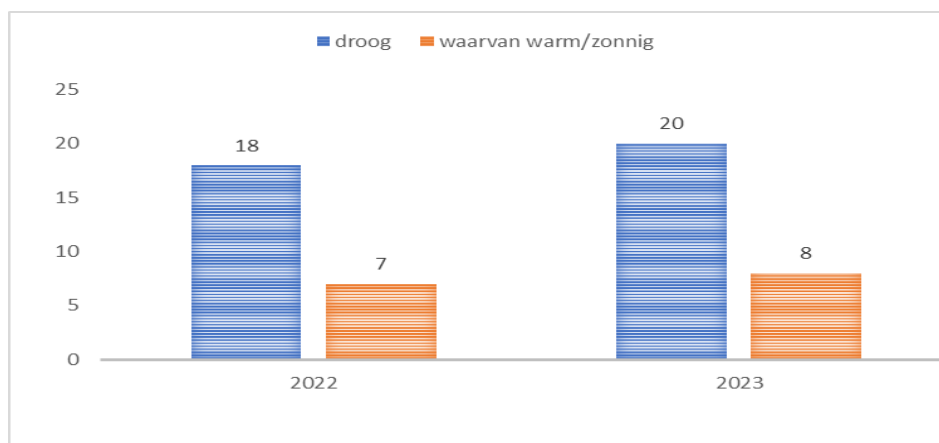
De meeste dodelijke fietsongevallen gebeuren **bij droog weer**. Deze trend zie je door de jaren van de analyse heen. In 2020 en 2021 was dit zelfs 100 %.

In 2023 waren dit er 17 (85 %).

In 3 dossiers was er sprake van regen (15 %): dit ging om een groepje met de koersfiets, één recreatief en één fietser die op weg was naar een voetbalwedstrijd.

In 2022 gebeurden 18 ongevallen bij droog weer (86 %).

Figuur 55 – De verhouding droog versus zomers en warm weer in 2022 en 2023, West-Vlaanderen



De stelling dat de meeste recreatieve en sportieve fietsers bij mooi weer rijden, waardoor het risico bij zomers weer verhoogt, werd bekeken. In 2023 bleken 8 van de 20 dodelijke fietsongevallen bij **zeer mooi weer (40 %)**. Hiervan gebeurden er 2 tijdens een hittegolf:

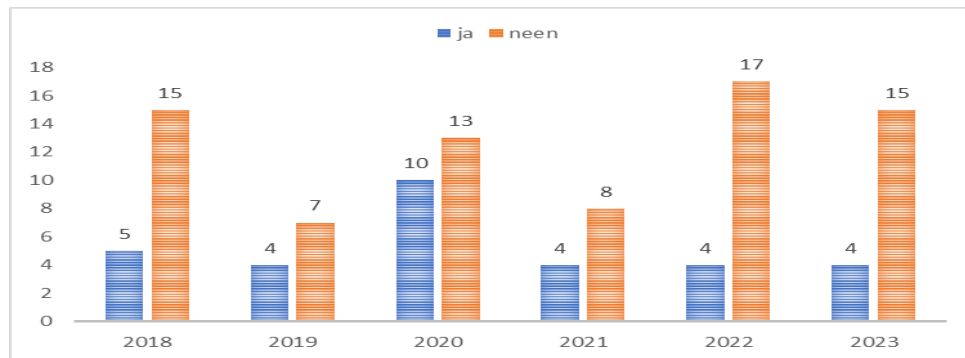
- dode hoek ongeval tussen een fietser en vrachtauto, deze laatste testte positief op cannabis;

- bestuurder van een e-quad voor kinderen komt om het leven bij een ongeval met een voetganger.

In 2022 waren dit er 7 van de 18 (39 %)

8.3.5. Helmgebruik fietser

Figuur 56– Evolutie dragen fietshelm bij dodelijke verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen

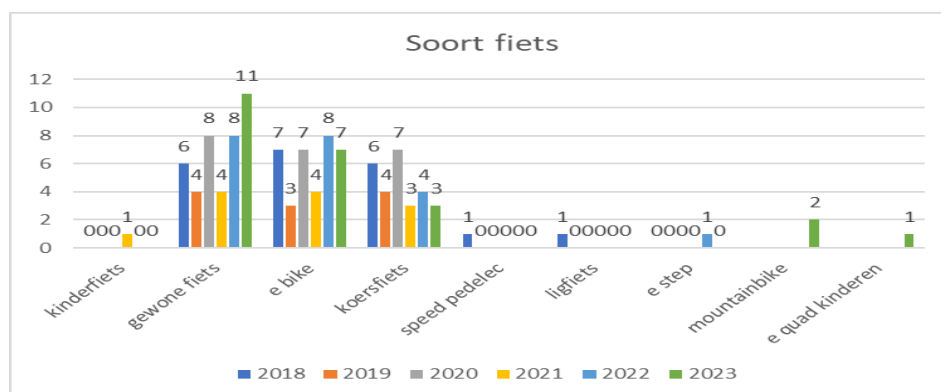


Het aantal dodelijke ongevallen waarbij de fietser een helm draagt, ligt jaarlijks rond de 4 gevallen.

Dit is niet anders in 2023. In **4 dossiers (20 %) droeg men 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 57 – Evolutie in verdeling soort fiets bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers van 2018 tot 2023, West-Vlaanderen



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 2023, geslacht, West-Vlaanderen

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

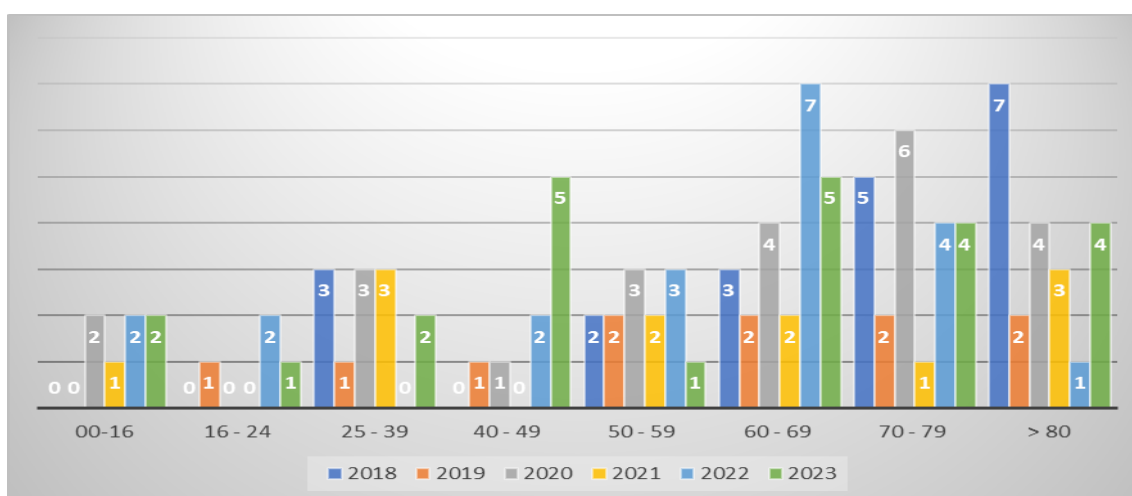
Waar bij de algemene dodelijke ongevallen afgetekend de mannen op de eerste plaats staan, is dit bij dodelijke fietsongevallen minder uitgesproken.

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 58 – Evolutie van de leeftijd bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



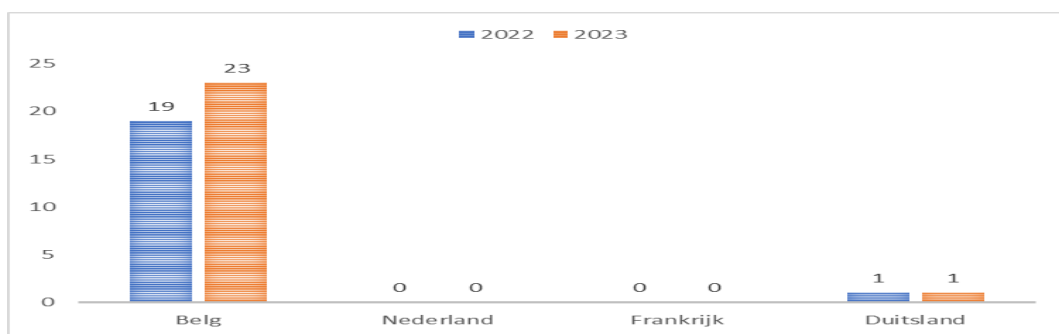
Op nummer 1 staan de leeftijdscategorieën **40 tot 49 jarigen en 60 tot 69 jarigen** in 2023 met telkens 5 personen (21 %) . Op nummer 3 staat de 70 tot 79 jarigen en 80 jarigen en ouder met telkens 4 personen (17 %).

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

De opvallende daling van de 80 jarigen en ouder in de statistieken voor 2022 is verdwenen in 2023. Iedere leeftijdscategorie is vertegenwoordigd, zo ook de 0 tot 16 jarigen met 2 personen.

8.4.3. Nationaliteit

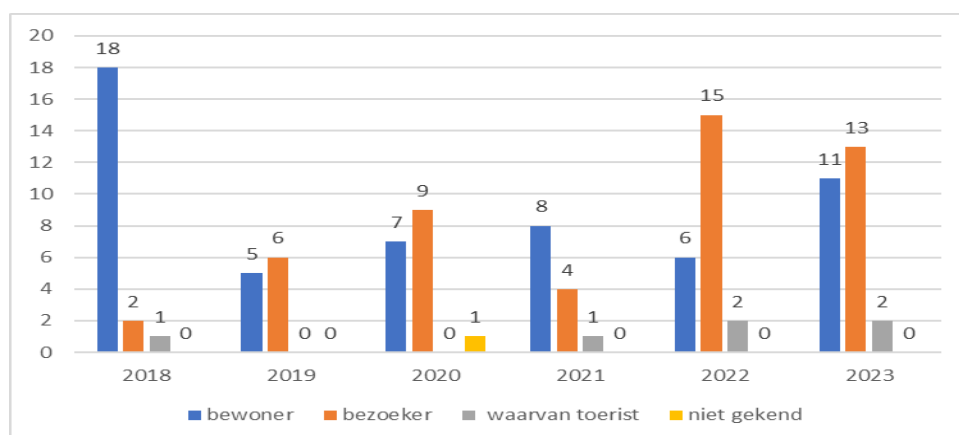
Figuur 59 – Evolutie van de nationaliteit bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2022 en 2023, West-Vlaanderen



Nog meer dan in de algemene analyse van de dodelijke verkeersongevallen in 2023 zien we bij dodelijke fietsongevallen voornamelijk **Belgen (96 %)**. Zowel in 2023 als in 2022 bleek 1 fietser uit Duitsland.

8.4.4. Bewoner of bezoeker

Figuur 60– Evolutie bewoner of bezoeker bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen

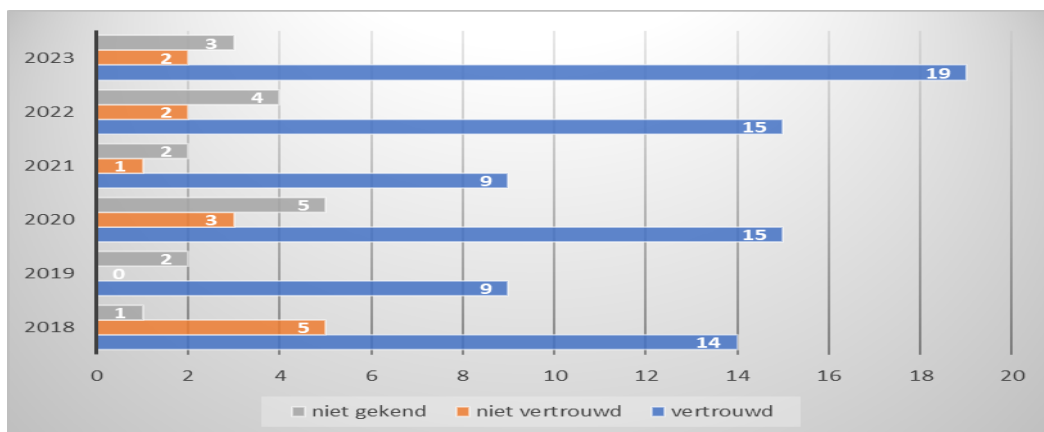


In 2023 zijn er meer **bezoekers 13 (54 %)** (niet wonende in de gemeente van het ongeval) dan bewoners 11 (46 %). Van de bezoekers zijn 2 met zekerheid toerist. Dit is een duidelijke trend die enkel in 2020 (coronajaar) niet klopt.

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

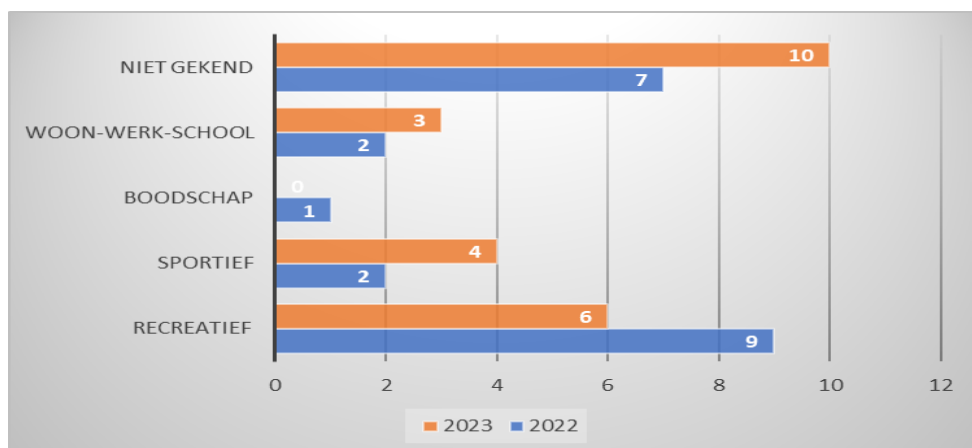
Figuur 61 – Evolutie vertrouwdheid met de omgeving bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



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. Dit bevestigt de trend van de voorbije jaren dat de meeste fietsers de weg kennen.

8.4.6. Reden van de verplaatsing

Figuur 62– Reden van de verplaatsing bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers in 2022 en 2023, West-Vlaanderen



De meeste verplaatsingen met de fiets in 2023, namelijk 10 (42 %) waren niet duidelijk uit het proces-verbaal te destilleren. In 2022 betrof dit 33 %.

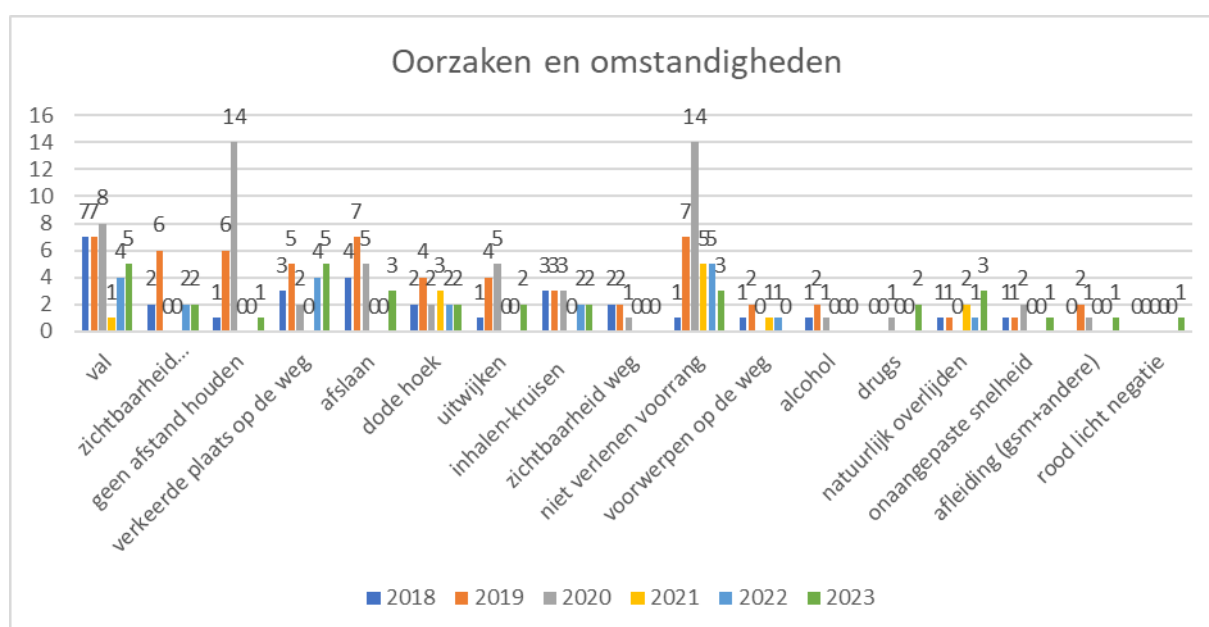
Op nummer 2 staat het **recreatief fietsgebruik met 7 personen (29 %)** in 2023. De meeste verplaatsingen met de fiets in 2022 waren recreatief: 43 %.

Op nummer 3 staat 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 63 – Evolutie van de oorzaken en omstandigheden bij dodelijk verkeersongevallen met fietsers, tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



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**.

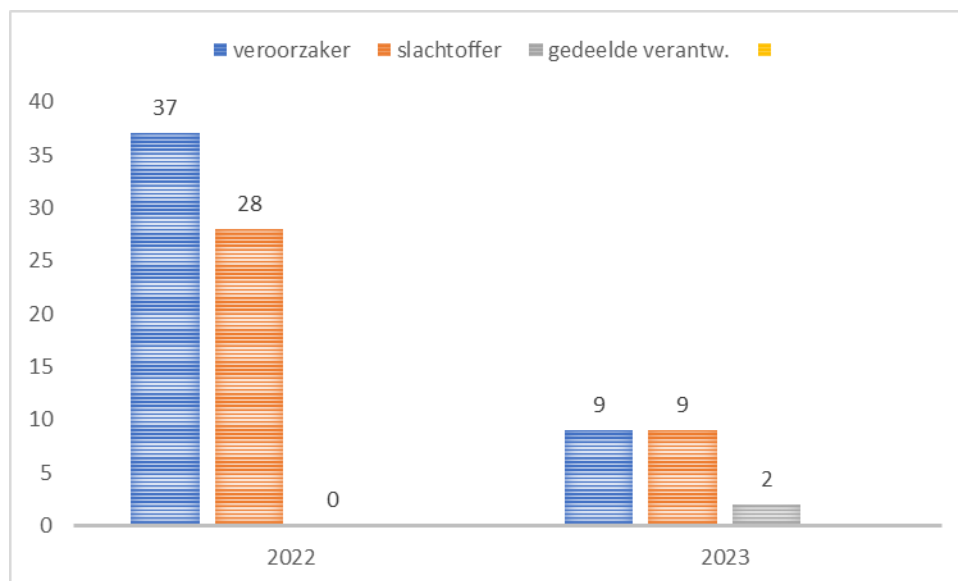
In 2 dossiers was er sprake van drugs: respectievelijk cannabis en flakka, telkens van de autobestuurder.

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.

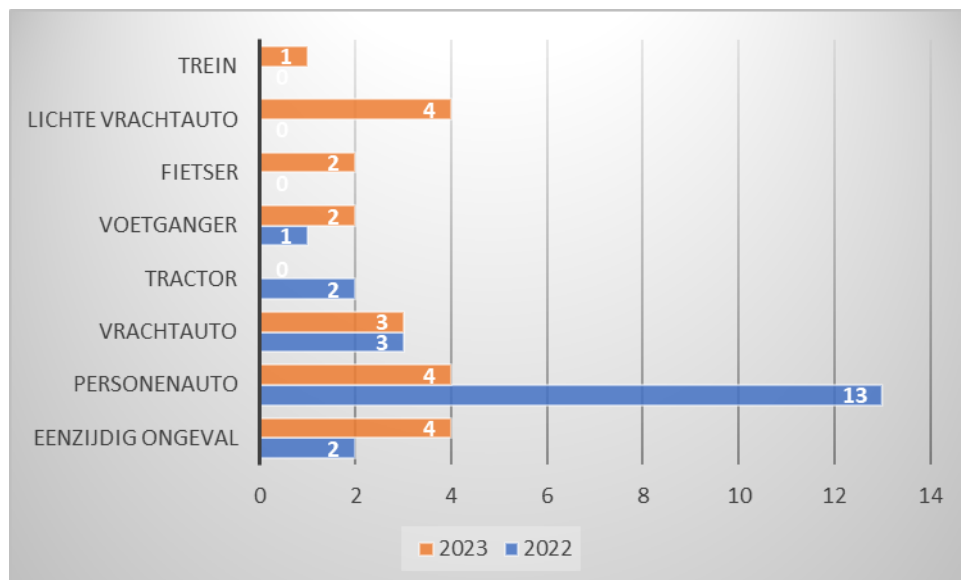
Figuur 64 – Verantwoordelijkheid bij dodelijk fietsongevallen in 2023, West-Vlaanderen



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.

In 2022 bleken, onder voorbehoud, 37 (57 %) verantwoordelijk voor het dodelijke verkeersongeval. In 28 (43 %) waren de fietsers slachtoffer en dus niet hoofdelijk verantwoordelijk.

Figuur 65 – Aard weggebruiker tegenpartij van de fietser 2022 en 2023, West-Vlaanderen



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 34 % van de dodelijke verkeersongevallen is een fietser betrokken.**
- **Van de 24 betrokken fietsers kwamen er 19 om het leven. Bij de 5 fietsers die niet of licht gewond werden, bleek dat een andere weggebruiker het leven liet.**
- **Locatie: er gebeuren meer dodelijke fietsongevallen op gemeentewegen binnen de bebouwde kom en op een weg zonder wegmarkeringen in vergelijking met de algemene analyse. 55 % is op een plaats waar geen fietspad was. 65 % is buiten een kruispunt en komt overeen met de algemene analyse.**
- **Tijdstip: er gebeuren net als bij de algemene analyse vooral dodelijke fietsongevallen overdag, in de week, op donderdag en in september.**
- **Weersomstandigheden: 85 % gebeurt bij droog weer en 40 % bij warm weer.**
- **Profiel fietser: opvallend is de verhouding mannen/vrouwen: 58 % - 42 %. De vrouwen zijn dus meer vertegenwoordigd dan in de algemene analyse. Ook de leeftijdscategorieën 40 tot 49 jaar en 60 tot 69 jaar komen niet overeen met de algemene analyse. 20 % droeg een helm. Het percentage Belg ligt veel hoger bij dodelijke fietsongevallen (96 %) dan bij de algemene analyse.**
- **Fiets: de gewone fiets staat nog steeds op nummer 1, gevolgd door de e-bike en koersfiets. Een speed pedelec en step kwam niet voor in 2023, een e quad voor kinderen wel.**
- **Reden fietsgebruik: In meer dan de helft van de dossiers was niet te achterhalen waarom men een fietsverplaatsing maakte. Op nummer 1 staat recreatief gebruik gevolgd door sportief gebruik.**
- **Oorzaken en omstandigheden: De verkeerde plaats op de weg en val komen, net als in de algemene analyse, in de top 3. Opvallend zijn het aantal natuurlijke overlijdens, geen voorrang verlenen en afslaan bij de fietser.**
- **Opvallend: de verhouding veroorzaker-slachtoffer van de fietser is zo goed als 50/50. Dit ligt dus anders dan bij de algemene analyse.**

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
4. Vraag aan de wegbeheerder
 - Korte termijn structurele maatregelen?
 - Middellange termijn structurele maatregelen?
5. Opvolging
 - na twee maanden
 - na een jaar

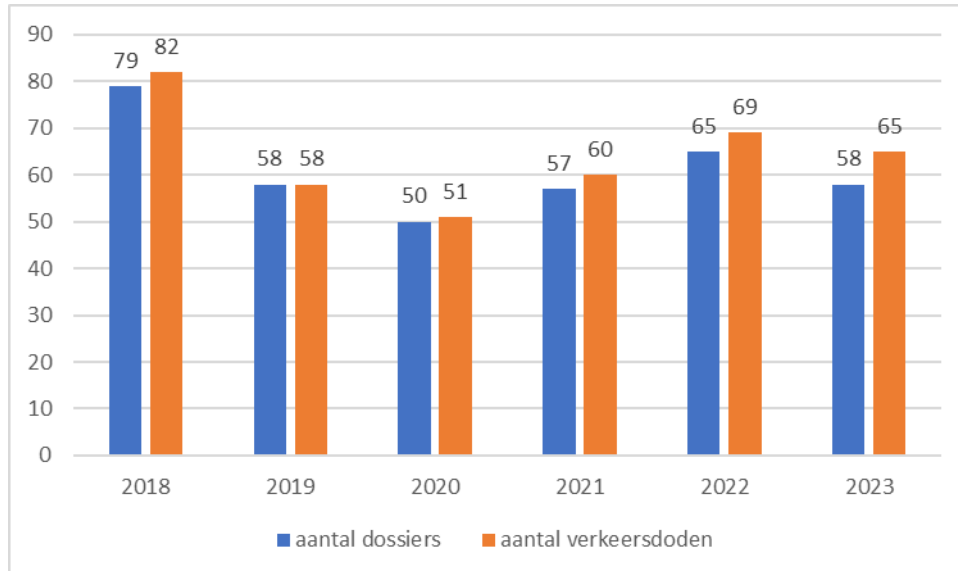
Hierbij is het partnerschap met de wegbeheerders cruciaal: remediëren waar mogelijk om een dodelijk ongeval te vermijden. Dit is het voornaamste doel van de quick scan en quick wins.

Samen maken we West-Vlaanderen verkeersveiliger.

Dit is onder voorbehoud en is gebaseerd op 58 dodelijke verkeersongevallen en 65 doden (04.01.2024)

9.1. Kennisname dodelijk verkeersongeval

Figuur 66 – Aantal dodelijke verkeersongevallen en doden tussen 2018 en 2023, West-Vlaanderen



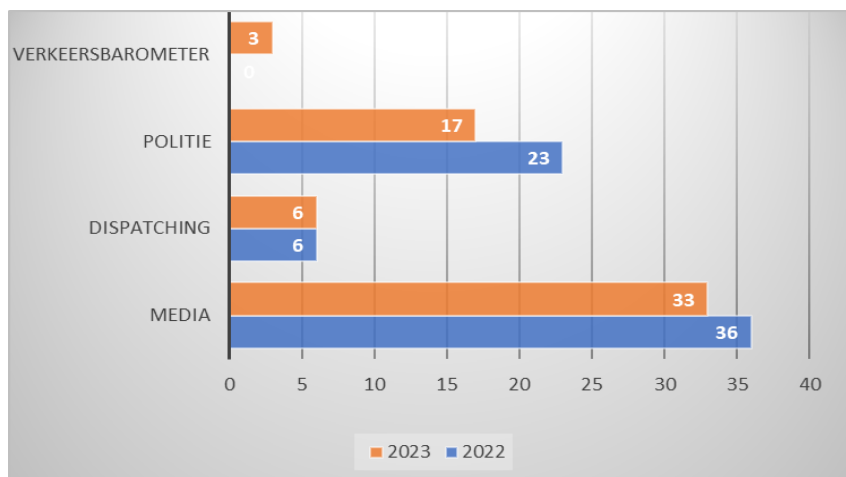
2023 ligt met 58 in de lijn van 2019 wat de dodelijke verkeersongevallen betreffen, maar scoort slechter met het aantal doden met 65 omdat er vaker meerdere doden per dodelijk verkeersongeval werd vastgesteld.

2020 en 2021 zijn niet representatief door de coronamaatregelen die een positief effect hadden op de dodelijke verkeersongevallen in onze provincie. 2022 scoort slechter dan 2019.

2019 wordt als representatief gezien, en wordt als ijkingspunt genomen voor de volgende jaren.

2018 was uitzonderlijk hoog en was de aanleiding voor de opstart van de grondige analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen.

Figuur 67 – Manier van kennisname dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2023, 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, de verkeersbarometer als back-up systeem.

In iets meer dan de helft, namelijk in 56 % gebeurde de kennis neming in 2023 via de media. Dit is een lichte stijging in vergelijking met 2022, 55 %.

In bijna één derde van de dossiers namelijk in 29 % verwittigde de vaststellende politiedienst spontaan mijn diensten. Dit is een daling in vergelijking met 2022, 35 %.

In 10 % verwittigde het CIC (coördinatie- en informatiecentrum) van de federale politie het snelst mijn diensten in 2023. Dit is een lichte stijging met 2022, 9 %.

In 5 % gebeurde dit via de verkeersbarometer. Dit kwam niet voor in 2022.

Figuur 68 – Spontaan ontvangen proces-verbaal dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2023, 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 2023 ontving mijn dienst in bijna één derde, namelijk in 27 % van de gevallen spontaan het proces-verbaal van de vaststellende politiediensten. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2022 met 22 %.

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 69– Behandeling van het dodelijke verkeersongeval binnen de week in 2022 en 2023, West-Vlaanderen



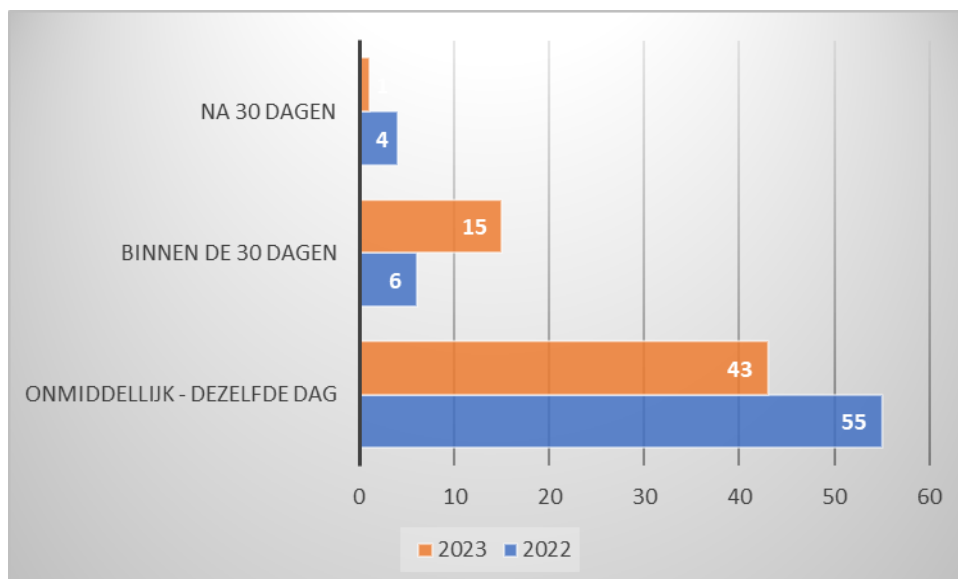
Hieruit blijkt dat de derde doelstelling om het dossier binnen de week te behandelen daalt: in 73 % is dit gehaald in 2023. Dit is een daling in vergelijking met 2022 (83 %). In 27 % werd deze doelstelling niet gehaald. Dit was in 2022 slechts in 17 %.

De redenen van de daling zijn tweërlei:

- 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 2023 werd ook in de vakantieperiodes de dodelijke verkeersongevallen opgevolgd.

Figuur 70– Tijdstip overlijden betrokkene dodelijke verkeersongevallen in 2022 en 2023, West-Vlaanderen



Het aantal dodelijk verkeersongevallen met onmiddellijk overlijden/dezelfde dag daalt:

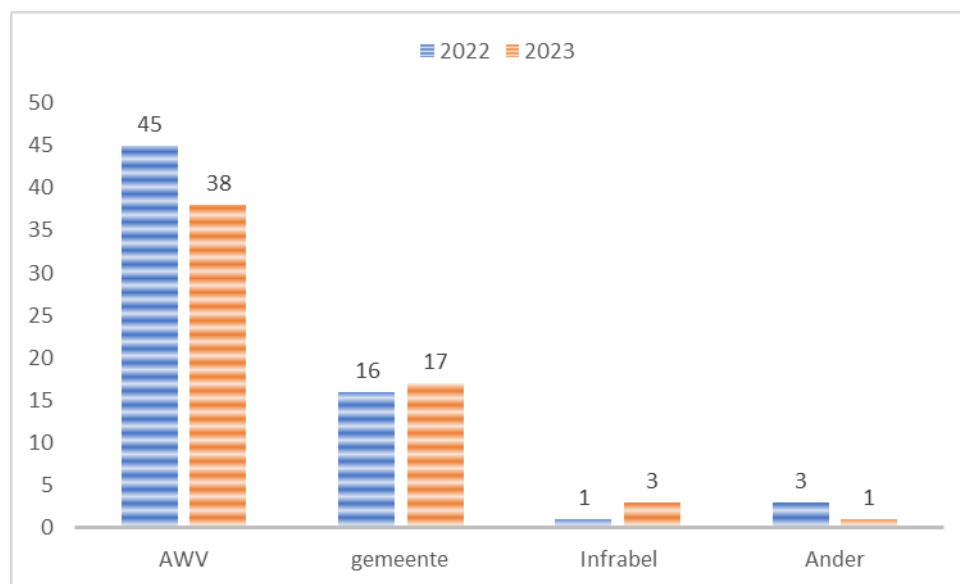
In 2023 bleek betrokkene in 73 % onmiddellijk overleden in vergelijking met 2022 in 85 %.

In 2023 bleek betrokkene in 25 % overleden binnen de 30 dagen in vergelijking met 2022 in 6 %.

In 2023 bleek betrokkene in 02 % overleden na 30 dagen in vergelijking met 2022 in 4 %.

9.3. Contact met de wegbeheerder

Figuur 71 –Wegbeheerder bij de dodelijke verkeersongevallen 2022 en 2023, West-Vlaanderen



Zowel in 2022 als 2023 is het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het vaakst wegbeheerder op de locaties waar dodelijk verkeersongevallen plaats grijpen. Dit kan zowel een gewestweg als een autosnelweg zijn. Dit is de trend sinds de grondige analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen: op de eerste plaats staat de gewestweg, gevolgd door de gemeenteweg. Op de derde plaats staat de autosnelweg. Ik verwijs hiervoor graag naar de jaarlijkse grondige analyse.

In 2023 bleek in 64 % AWV wegbeheerder, een lichte daling in vergelijking met 69 % in 2022.

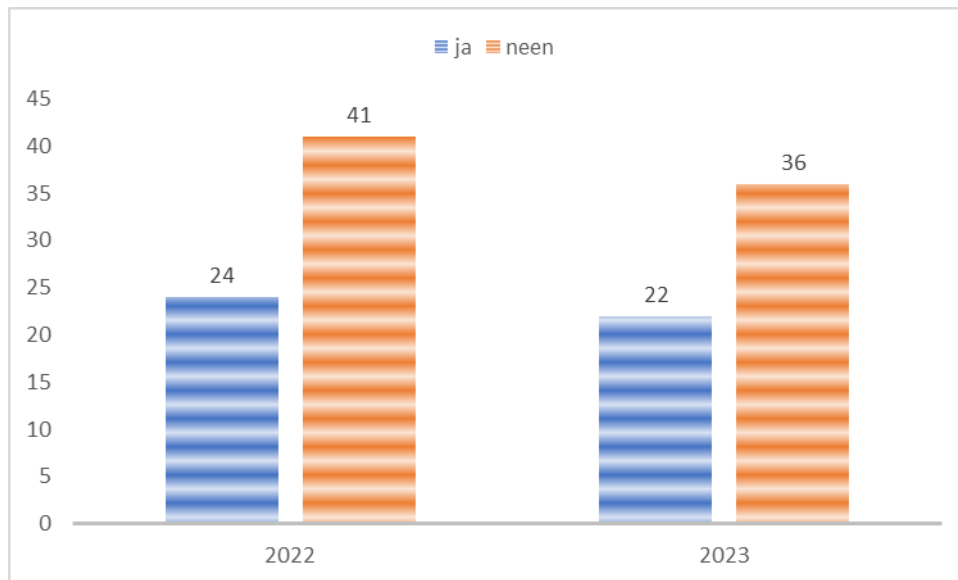
In 2023 bleek in 29 % een gemeente wegbeheerder, een lichte stijging met 25 % in 2022.

In 2023 bleek in 05 % Infrabel de wegbeheerder, een stijging in vergelijking met 1,5 % in 2022. **Het aantal dodelijke ongevallen op overwegen is verdubbeld in 2023.**⁴ Dit weerspiegelt zich in deze cijfers.

Met “andere” wordt bijvoorbeeld een jaagpad of havengebied of private oprit bedoeld waarbij de wegbeheerder niet de doorsnee beheerders zijn. In 2023 bleek dit 2 % het geval, een daling in vergelijking met 2022 met 5 %.

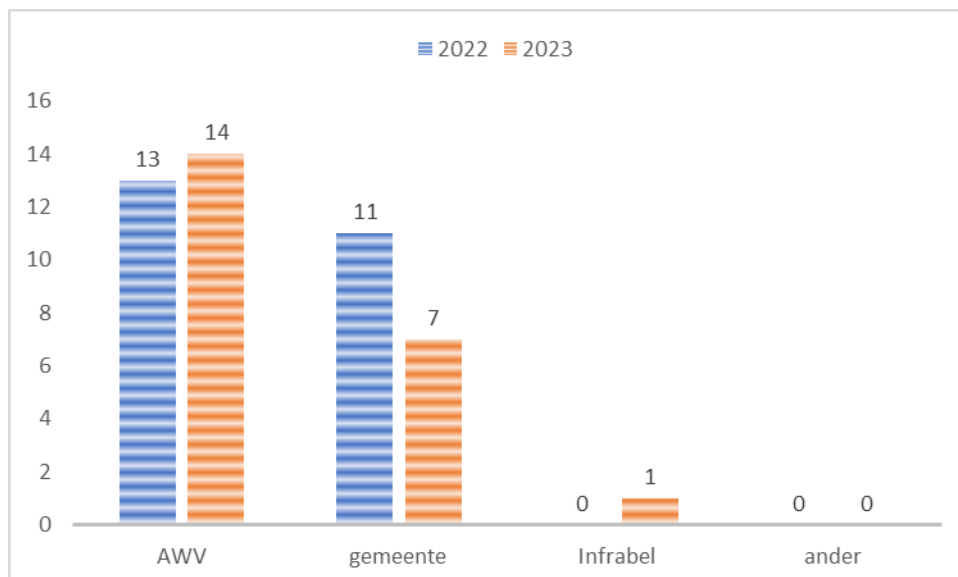
⁴ <https://www.hln.be/binnenland/dodelijke-ongevallen-op-overwegen-verdubbeld~a4177e89/>

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



In 2023 bleek in iets meer dan één derde van de dossiers, namelijk 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. In 2023, net als in 2022 bleek dit in 63 % niet relevant. Twee derden van de dodelijke verkeersongevallen heeft duidelijk met gedrag te maken en niet met de weginfrastructuur.

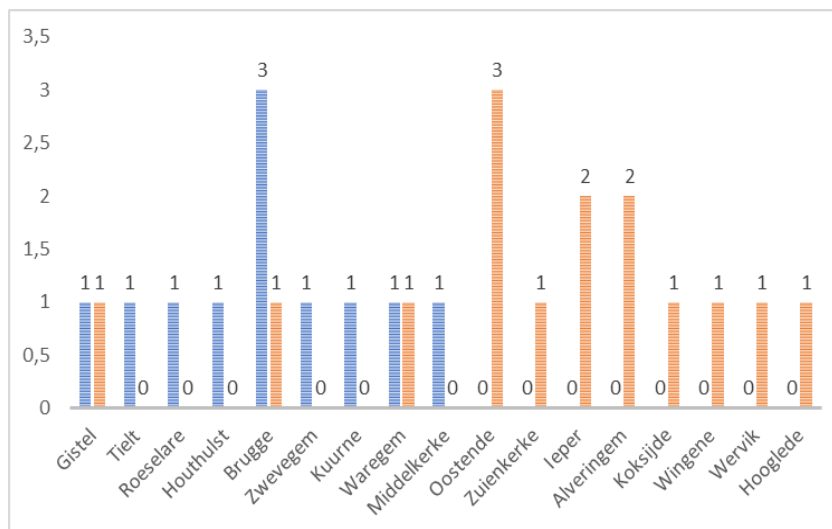
Figuur 73 – Aard van de wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Hieruit blijkt dat AWV in 2023, net als in 2022 het vaakst als wegbeheerder gecontacteerd werd bij de vraagstelling in de 22 dossiers (64 %) in 2023 en 24 dossiers (54 %) in 2022 om na te gaan of er structurele maatregelen nuttig konden zijn. Dit is logisch gezien het meeste van de dodelijke

verkeersongevallen op gewestwegen plaats hadden in 2023 (30/59) en 2022 (45/65) in West-Vlaanderen.

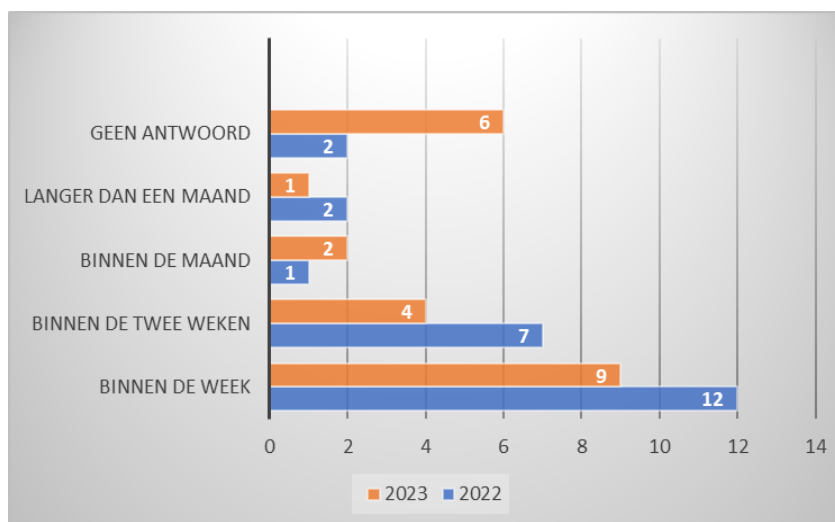
Figuur 74 – Gemeenten, wegbeheerder bij vragen rond dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 en 2022 samen, werden 2 steden/gemeenten, gemeentelijke wegbeheerders respectievelijk 4 en 3 maal aangeschreven: Brugge en Oostende. De rest van de vermelde steden/gemeenten komen 1 of 2 maal voor.

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

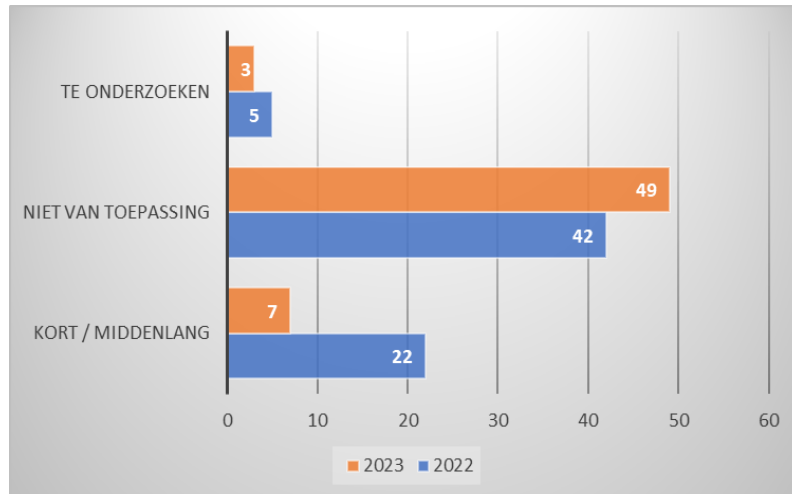


In 2023 reageerde de wegbeheerder in 41 % binnen de week. In 2022 was dit nog in 50 %.

In 2023 reageerde de wegbeheerder in 59 % binnen de twee weken. In 2022 was dit in 80 %.

In 2023 bleef in 27 % (6 dossiers) of een reactie van de wegbeheerder uit. Dit is een significante stijging in vergelijking met in 2022, 3 % (2 dossiers).

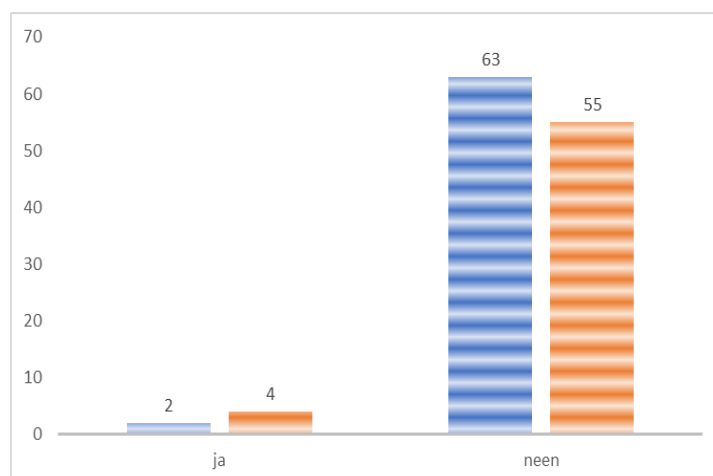
Figuur 76 – Reactie wegbeheerder bij vraag naar structurele maatregelen na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



In 2023 bleek in 45 % van de 22 dossiers gevraagd aan de wegbeheerder, deze bereid om infrastructurele maatregelen op korte of middenlange termijn te willen bestuderen of uitvoeren. In 27 % (6 dossiers) kregen we geen antwoord.

In 2022 bleek in 91 % van de 24 dossiers gevraagd aan de wegbeheerder een bereidheid om maatregelen op korte of middenlange termijn te bestuderen. In 2022 kregen we in 8 % (2 dossiers) een vaag antwoord van de wegbeheerder dat dit zou bekeken worden.

Figuur 77 – Organisatie structurele debriefing na dodelijke verkeersongevallen, West-Vlaanderen



Ondanks de daling van de reactie door de wegbeheerder bleek in 2023 in 18 % (4/22 dossiers) een structurele debriefing gevraagd door de wegbeheerder. Dit is in absolute cijfers een verdubbeling met 2022. Dit werd georganiseerd in Lendelede, Lichtervelde, Zedelgem en Heuvelland.

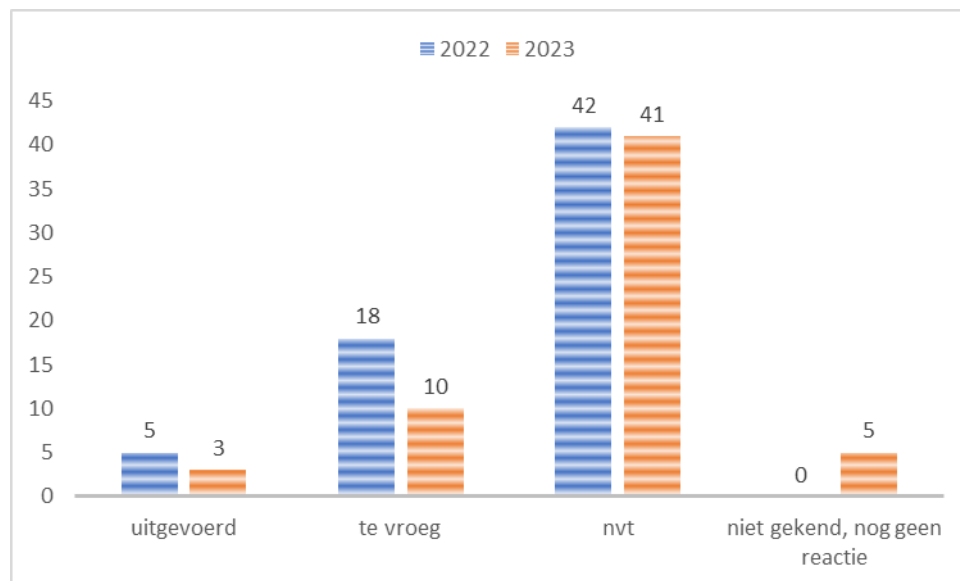
Hierbij bleken in 2 dossiers meerdere opvolgingsvergaderingen noodzakelijk gezien snelheids-, zichtbaarheids-, luminantiestudies dienden uitgevoerd te worden vooraleer voorstellen en oplossingen te bespreken. Belangrijk bleek ook belangrijk alle partners te betrekken, zeker wanneer infrastructurele maatregelen mogelijk een impact hadden op een ander gewest of deze partner noodzakelijk was om een degelijke impact te genereren. Dit bleken allen om lange termijn infrastructurele maatregelen te gaan.

In 2 dossiers werd een trajectcontrole voorgesteld om het structureel snelheidsprobleem aan te pakken.

In 2022 bleek in 8 % (2 dossiers) ingegaan op het voorstel om een structurele debriefing te organiseren in de gemeente van het ongeval om snel de partners rond de tafel te brengen. In beide dossiers leidde dit tot een snelle, korte termijn oplossing.

9.5. Opvolging

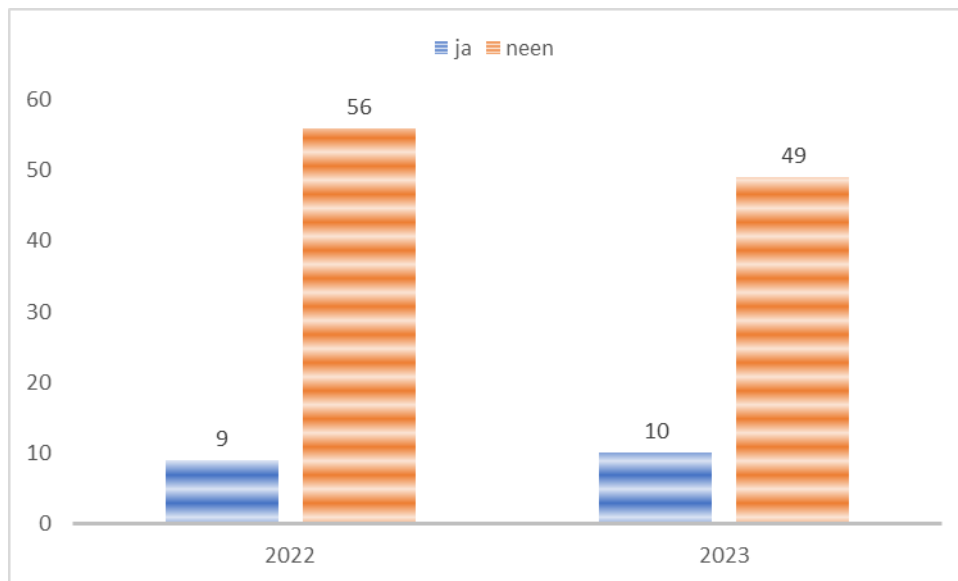
Figuur 78 – Timing uitvoering structurele maatregelen bij vraag aan de wegbeheerder, bij de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen



In 14 % of 3 van de 22 dossiers in 2023 waarbij een vraag werd gericht aan de wegbeheerder, bleken de werken onmiddellijk uitgevoerd. Het ging onder andere om het herstellen van een lichtpunt, het plaatsen van een extra gevaarsbord, het verwijderen van een suggestiestrook.

In 21 % of 5 van de 24 dossiers in 2022 waarbij een vraag werd gericht tot de wegbeheerder bleken de korte termijn structurele werken snel uitgevoerd. Dit ging onder andere om het wegnemen van een inhaalstrook, het verlagen van de snelheid, het veranderen van de rijbaan van twee naar één rijvak, het verwijderen van een bloembak, het plaatsen van extra borden, wegmarkeringen en spiegel met waarschuwbord.

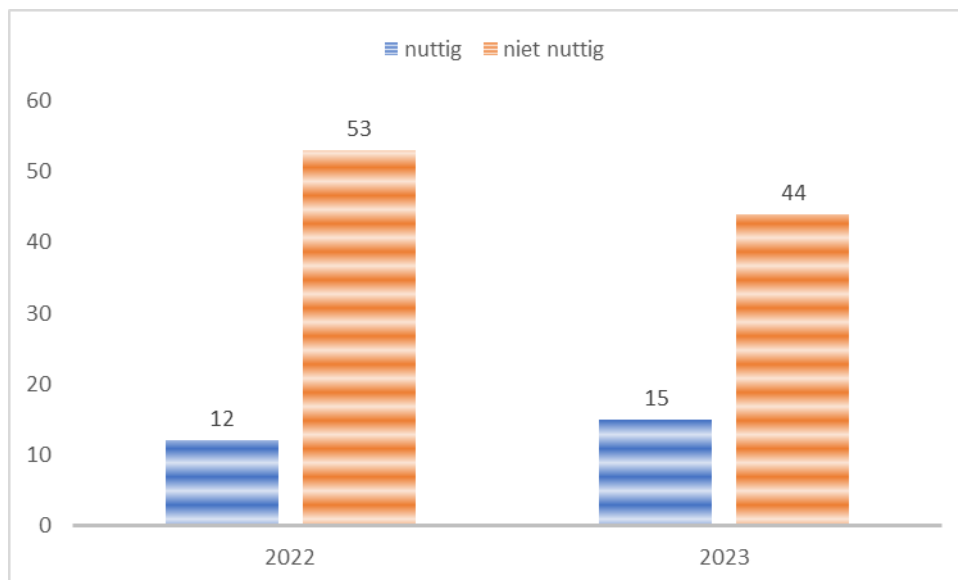
Figuur 79 – Opvolging na twee maanden



In 2023 bleek in 17 % (10 dossiers) een opvolging na twee maanden wenselijk. Dit kan zowel een vraag zijn rond de uitvoering of timing van de uitvoering of wanneer er geen reactie kwam op de oorspronkelijke vraag aan de wegbeheerder. In 2022 bleek dit in 14 % (9 dossiers) 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 80 – Opvolging na een jaar



In 2023 blijkt in één vierde, 25 % (15 dossiers) nuttig verder op te volgen na een jaar. Dit gaat vaak om lange termijn maatregelen zoals het plaatsen van een trajectcontrole, de infrastructurele aanpassing van een kruispunt, het organiseren van een bevolkingsbevraging bij het ingrijpend voorstel zoals een overweg af te sluiten en een fietsroute langs het spoor te leggen.

In 2022 bleek dit in 18 % (12 dossiers) nuttig voor verdere opvolging na een jaar. Hierbij wordt verder opgevolgd wat de concrete structurele maatregelen kunnen zijn en welke timing de wegbeheerder voorop stelt voor de uitvoering van de werken. Dit gaat vooral over infrastructurele maatregelen op middellange termijn zoals de heraanleg van een kruispunt, het aanleggen van fietspaden, enz. 3 van de 65 dossiers zijn eind 2023 nog niet in uitvoering:

- een groencyclus op een kruispunt, uitvoering voorzien voor 2024
- fietsdossier Geluwe-Dadizele, zit in studiefase
- geen reactie van wegbeheerder, gemeente in 1 dossier – werd afgesloten.

10. Aanbevelingen – de 5 E's

10.1. Evaluation

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.

Uit de analyse van de voorbij 6 jaar zijn zowel trends te zien als zaken die occasioneel voorkomen. Daarom is een jaarlijkse analyse belangrijk.

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

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

Specifieke analyses naar type weggebruikers, bevorderen verder de inzichten.

10.2 Engagement

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

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

Dit is een tijdrovende manier om gedragsverandering teweeg te brengen maar is duurzamer en leidt tot betere resultaten. Koppel acties aan welk gedrag je bij welke doelgroep wil veranderen. Hou het kleinschalig. Zorg voor een duidelijk engagement en een opvolgingsmoment.

10.3. Education

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

Campagnes van VSV rond bijvoorbeeld “fietsen in gemengd verkeer” zijn onvoldoende gekend en dienen verder gepromoot te worden.

In 2023 zien we dat de snelheid als secundaire oorzaak daalt. De verkeerde plaats op de weg staat nochtans nog steeds op de eerste plaats van oorzaken en omstandigheden.

De verkeerde plaats op de weg stijgt nog steeds en is het hoogste absolute cijfer sinds de analyse en staat op nummer 1. De link tussen motorrijden en met de bromfiets rijden en het verkeerd nemen van een bocht is duidelijk aanwezig: 100 %. Dit leidt tot controleverlies met als gevolg de verkeerde plaats op de weg (tegen vluchtheuvel, links in een grasberm, tegen een verhoogd plateau met als resultaat de val. Op “de dag van de motorrijder” van VSV traint men onder andere het nemen van bochten in verschillende rijsscholen in West-Vlaanderen . Dergelijke initiatieven moeten ondersteund worden.

Snelheid staat op nummer 2 maar daalt in vergelijking met de voorbije jaren. Dit kan gelinkt worden aan 1/3^e van de dodelijke verkeersongevallen. Blijven sensibiliseren is noodzakelijk.

Val staat op nummer 3 en is hoog in vergelijking met de voorbije jaren. Hier is een onderscheid belangrijk tussen de val als oorzaak of als gevolg en resultaat van het dodelijke verkeersongeval. De meeste valpartijen gebeuren door fietsers gevolgd door motorfietsers. Bij fietsers zijn in 2023 onwel worden, afleiding door gsm, inhalen en botsen met tegenligger op tweerichtingsfietspad, glad wegdek, bocht te kort nemen de oorzaak. Praktijkles met de fiets is hierbij een belangrijke troef.

Ook geen afstand houden stijgt en is het hoogste absolute cijfer sinds de analyse.

Parkeren komt 2 maal voor, wat het hoogste is sinds de analyse. Dit gaat telkens om parkeren langs de autosnelweg. De zichtbaarheid door het niet dragen van fluo kledij was hierbij essentieel. Bewustwording blijft noodzakelijk.

10.4. Engineering

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

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

De vademecums opgemaakt door MOW Vlaanderen helpen nieuwe weginfrastructuur optimaal in te plannen. Het MIA project helpt inzichten te verwerven in verkeersstromen en risico's en kan helpen bij de planning van infrastructurele aanpassingen.

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.

10.5. Enforcement

Op nummer 1 staat de verkeerde plaats op de weg. Dit is vaak het gevolg van onoplettendheid, een verkeerde inschatting, snelheid.

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.

Maar ook bewust rijden waar men niet mag, dient bestraft te worden. Uit de enquête “fietsen in gemengd verkeer” bleek de fietser zich vooral te storen aan auto’s die stilstaan of parkeren op fietspaden. Interventieploegen dienen hierop te reageren en niet zomaar voorbij te rijden. Verkeer is geen niche van de verkeersploegen maar zou een bezorgdheid van alle politieambtenaren moeten zijn, ook van de wijkinspecteur.

Uit de enquête “fietsen in gemengd verkeer” bleek de autobestuurder zich vooral te storen aan het niet gebruiken van een fietslicht in het donker of bij slecht weer. Dit bewijst dat de campagne “verplicht verlicht” nog steeds relevant is en handhaving noodzakelijk.

Bespaar als politiedienst niet op de capaciteit voor verkeersacties. De pakkans verhogen is belangrijk om gedrag af te dwingen. Zet de capaciteit slim in op de tijdstippen en plaatsen die relevant zijn.

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

11. Lijst begrippen

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

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

Veroorzaker: Elke persoon die hoofdelijk verantwoordelijk is voor het dodelijk verkeersongeval

Slachtoffer: Elke persoon die niet (of in mindere mate) verantwoordelijk is voor het dodelijk verkeersongeval

Tijdstip:

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

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

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

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

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

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