

PZ AALTER
JAARVERSLAG 2020

Addendum verkeersongevallen

Verkeersveiligheid is zowel nationaal als binnen de politiezone Aalter een prioritair fenomeen. Het verhogen van de verkeersveiligheid heeft tot doel het aantal verkeersongevallen in het algemeen en het aantal letselongevallen in het bijzonder te verminderen.

Er wordt binnen de politiezone fors geïnvesteerd in het domein verkeersveiligheid en dit zowel op materieel vlak als op het vlak van het aanwenden van de beschikbare middelen en capaciteit.

Deze aanpak loont. Immers werden in 2020 géén dodelijke ongevallen vastgesteld in de politiezone.

Verkeersongevallen zijn de eerste parameters als het er op aankomt (een deel van) de verkeersveiligheid op het grondgebied van Aalter in kaart te brengen.

Het aantal ongevallen en de bestede capaciteit om deze terug te dringen zijn reeds opgenomen in het jaarverslag 2020 en worden hier niet herhaald.

Het verdient wel aanbeveling de ongevallen te analyseren willen we onze inspanningen nog beter afstemmen op het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

1. De mythe doorbroken

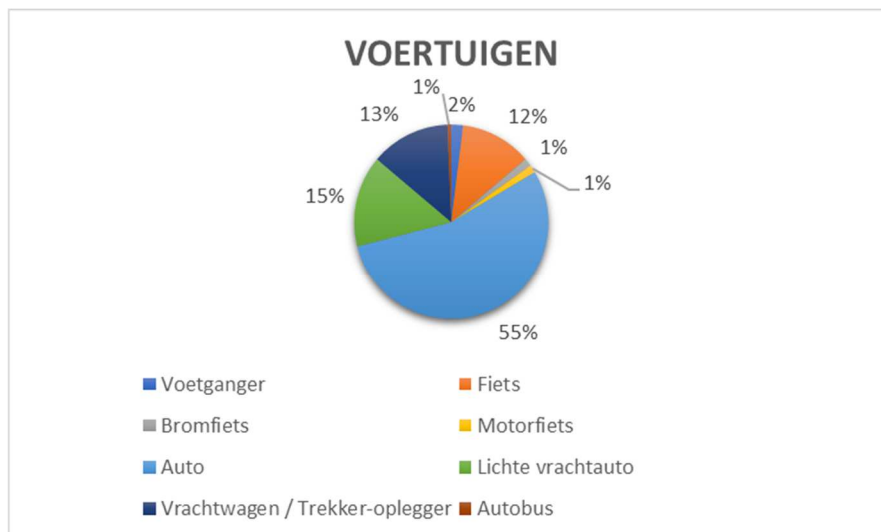
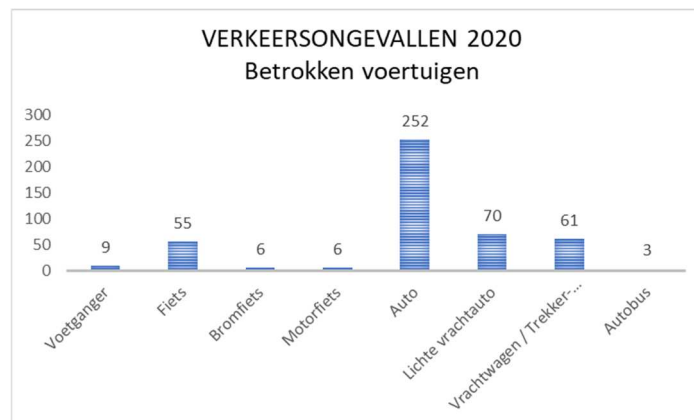
De aloude mythe dat vrouwen minder goede automobilisten zijn wordt weerlegd in onderstaande grafiek. Bij de door onze politiezone vastgestelde ongevallen waren 308 mannelijke bestuurders betrokken tegenover 136 vrouwelijke bestuurders. Vrouwelijke bestuurders zijn dus minder in ongevallen betrokken dan hun mannelijke collega's. Evenwel moeten deze cijfers enigszins genuanceerd worden door deze tegen het licht te houden van de geslachtsverdeling van het totale aantal automobilisten op onze wegen, cijfers die echter niet beschikbaar zijn.



2. Soort voertuig of hoedanigheid weggebruiker

Bekijken we de hoedanigheid van de weggebruiker in het verkeer dan stellen we vast dat het meeste aantal verkeersongevallen gebeuren met personenauto's (hier inbegrepen de voertuigen voor dubbel gebruik en de SUV's¹), gevolgd door verkeersongevallen waarin lichte vrachtauto's en vrachtwagens of trekker-opleggercombinaties betrokken zijn. Opvallend is dat het aantal verkeersongevallen waarin fietsers betrokken zijn nagenoeg op dezelfde hoogte staat dan het aantal verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Mogelijk wordt dit verklaard door het verhoogd aantal fietsen op onze wegen en met name door de opmars van de elektrische fiets die hogere snelheden kan ontwikkelen.

Ook hier dient enige nuancering aan de dag gelegd worden gelet het soort voertuig dat bij een verkeersongeval betrokken is niet gekoppeld is aan het totaal aantal voertuigen van elke soort dat gebruik maakt van onze wegeninfrastructuur. Ook hier zijn dergelijke cijfers niet beschikbaar.



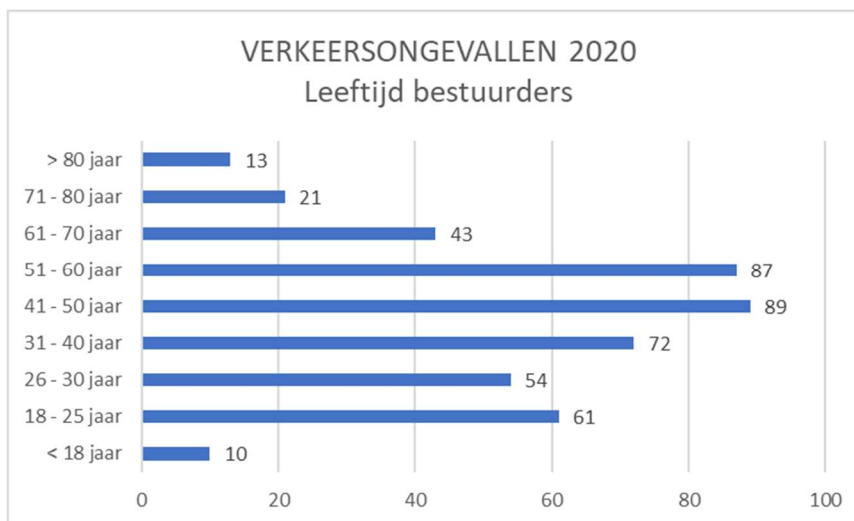
3. Leeftijd bestuurders

Koppelen we de vastgestelde verkeersongevallen aan de leeftijd van de geïdentificeerde bestuurders dan stellen we vast dat de meeste in een verkeersongeval betrokken bestuurders uit de middelbare leeftijdscategorie komen, met name tussen 30 en 60 jaar oud.

Zonder afbreuk te willen doen aan de rijvaardigheid van oudere bestuurders is het opvallend dat in 17,1 % van het aantal door onze politiezoen vastgestelde verkeersongevallen, of in bijna in 1 op 5 verkeersongevallen, een bestuurder ouder is dan 60 jaar, waarbij 7,5 % van de in een ongeval betrokken bestuurders zelfs ouder is dan 70 jaar.

¹ SUV: Sports Utility Vehicle

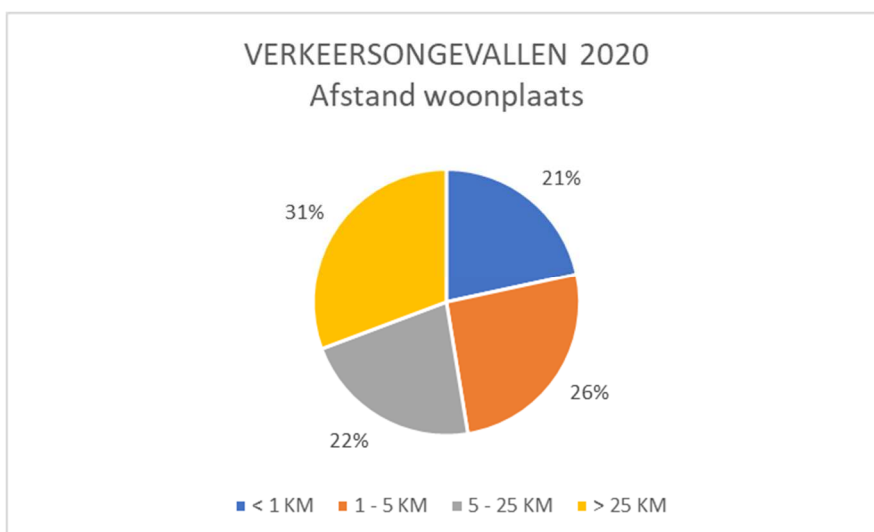
Ook deze cijfers dienen geobjectiveerd te worden tegenover het totaal aantal bestuurders in elke leeftijdscategorie. Ook deze cijfers zijn jammer genoeg niet beschikbaar.



4. Afstand plaats ongeval – woonplaats betrokken bestuurder

Bekijken we de afstand tussen de plaats van het ongeval en de woonplaats van de bestuurders, dan stellen we vast dat bijna de helft (47 %) van alle vastgestelde verkeersongevallen gebeuren binnen een straal van 5 km rond de woonplaats van één van de betrokken bestuurders.

Dit kan er op wijzen dat de aandacht en de alertheid op de weg afneemt naarmate de bestuurder dichterbij de buurt van zijn of haar woning is en de manoeuvres in het wegverkeer uitvoert op automatische piloot gelet op de gekende omgeving.



5. Oorzaak

Op basis van de gegevens die in de processen-verbaal zijn opgenomen werden de vastgestelde verkeersongevallen binnen de politiezone naar oorzaak gecatalogeerd.

Hierbij dient aangegeven te worden dat in het segment 'snelheid', naast de ongevallen die het gevolg zijn van een onaangepaste en te hoge snelheid met controleverlies over het stuur tot gevolg, ook deze ongevallen zijn opgenomen die het gevolg zijn van een onaangepaste snelheid naar de staat van de weg of de locatie. Zo werden onder meer in dit segment ook ondergebracht de aanrijdingen met overstekend wild in bosrijk gebied en aangeduid met het verkeersbord A27. Deze vormen immers een voorzienbare hindernis.

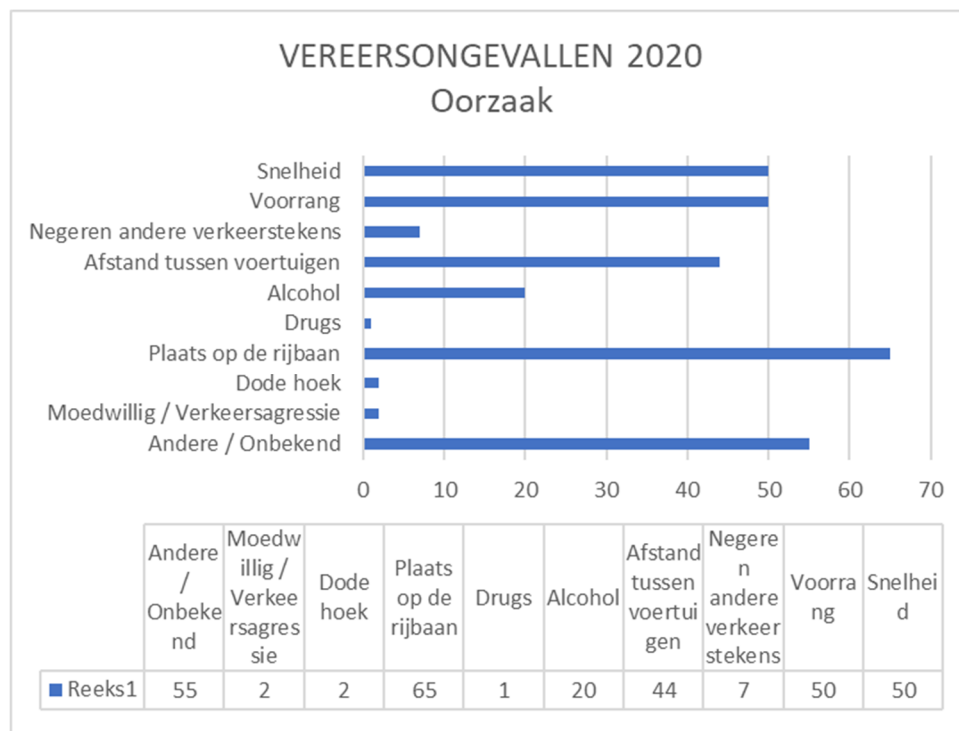


Het segment 'afstand tussen voertuigen' bevat naast de klassieke kop-staartaanrijdingen ook de ongevallen die het gevolg zijn van het foutief inschatten van een manoeuvre waardoor een ander, al dan niet geparkeerd, voertuig of een hindernis werd aangereden.

In het segment 'plaats op de rijbaan' zijn verkeersongevallen opgenomen die zich voordoen bij het kruisen (de klassieke spiegel-tegen-spiegel ongevallen, de frontale aanrijdingen en de verkeersongevallen waarbij een voertuig naast de weg beland, maar die niet het gevolg zijn van overdreven snelheid.

Onder het segment 'andere / onbekend' vallen de verkeersongevallen met vluchtmisdrijf, waarbij de omstandigheden van het ongeval niet gekend zijn, en deze die het gevolg zijn van een technisch mankement.

Het negeren van de voorrangsregels en onaangepaste snelheid zijn goed voor 1/3^e of 34 % van de verkeersongevallen. Samen met de verkeersongevallen ingevolge de plaats op de rijbaan (22 %) liggen deze oorzaken aan de basis van meer dan de helft van de ongevallen.



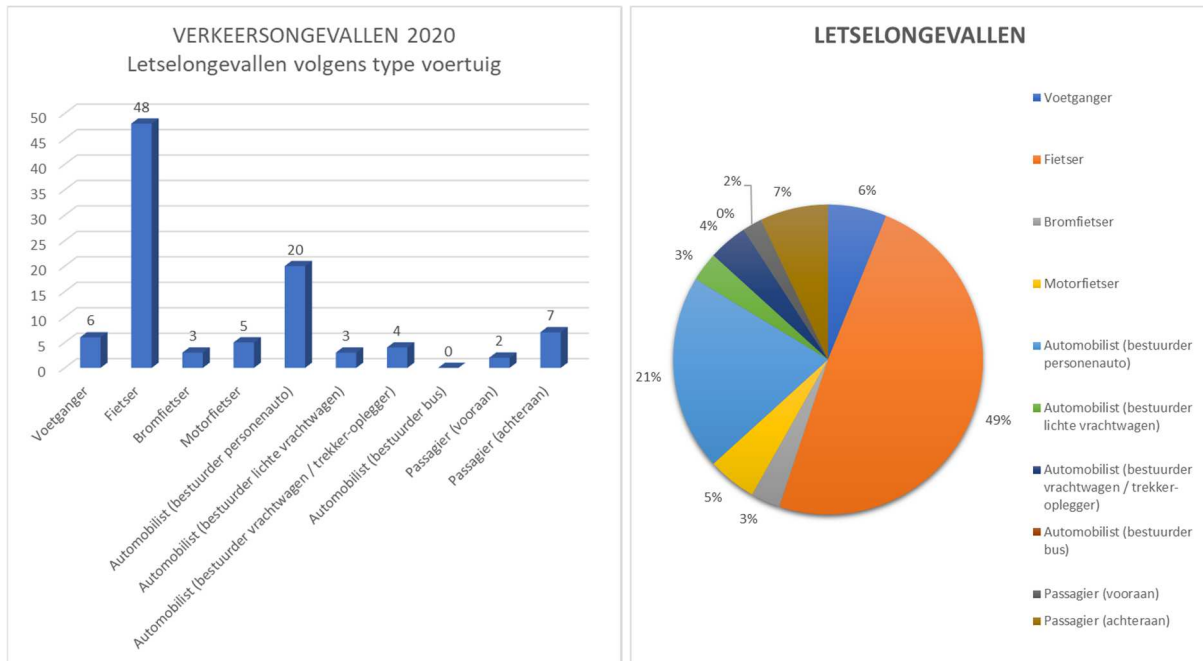
Het sturen in staat van intoxicatie (alcohol of verdovende middelen) ligt in 7% van het totaal aantal vastgestelde ongevallen aan de basis. Ondanks alle inspanningen blijft dit dus bijna 1 op de 10 ongevallen.

Stellen we ook vast dat 2 ongevallen het gevolg zijn van een moedwillige aanrijding tengevolge verkeersagressie en dat er slechts 2 dodehoekongevallen werden vastgesteld, weliswaar in beide gevallen zonder lichamelijk letsel.

6. Letselongevallen

Bij de letselongevallen valt onmiddellijk het grote aantal gewonde weggebruikers op die als fietser aan het verkeer deelnemen. Ook hier kan het toenemend gebruik van elektrische fietsen en de daarmee gepaarde gaande hogere snelheden een mogelijke oorzaak zijn.

Van het totaal aantal in een verkeersongeval betrokken fietsers raakt maar liefst 87 % gewond. Daarnaast dient vastgesteld te worden dat ook 5 van de 6 in een ongeval betrokken motorrijders gewond raken.



Bij de door de politiezone vastgestelde letselongevallen in 2020 raakten ook 9 passagiers gewond, waarvan 7 passagiers gewond raakten op de achterbank van een voertuig.