



## **JAARRAPPORT VERKEERSVEILIGHEID 2012:**

ANALYSE VAN VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN IN VLAANDEREN  
TOT EN MET 2012

*Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid*



Gelieve naar dit document te refereren als:

Nuyttens N., Carpentier A., Declercq K. & Hermans E. (2014) Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2012. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Dit rapport komt tot stand dankzij de samenwerking tussen het Steunpunt Verkeersveiligheid en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

Het Steunpunt Verkeersveiligheid voert in opdracht van de Vlaamse overheid beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek uit over verkeersveiligheid. Het Steunpunt Verkeersveiligheid is een samenwerkingsverband tussen de Universiteit Hasselt (IMOB), de KU Leuven en VITO, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid staat als kenniscentrum klaar voor de overheid. De organisatie wil actief bijdragen tot de duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in België, en tot de verbetering van de verkeersleefbaarheid. Het BIVV wil hiervoor optimaal samenwerken met de overheidsdiensten en andere partijen in binnen- en buitenland die zich inzetten voor de verkeersveiligheid.

#### **AUTEURS:**

Nina Nuyttens (BIVV)

Aline Carpentier, Katrien Declercq, Elke Hermans (Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB)

#### **MET MEDEWERKING VAN:**

*Vanuit het Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB*

Ellen De Pauw

*Vanuit het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)*

Uta Meesmann,

François Riguelle,

Yvan Casteels,

Mathieu Roynard

#### **VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:**

Stijn Daniels

© Steunpunt Verkeersveiligheid

Diepenbeek, februari 2014

# INHOUDSTAFEL

<b>VOORWOORD</b> .....	6
<b>DEEL 1 STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2012)</b> .....	13
<b>1. BEGRIPPEN, DEFINITIE EN AFKORTINGEN</b> .....	15
<b>2. DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS</b> .....	19
2.1. Evolutie van het aantal verkeersdoden.....	19
2.1.1. Aantal verkeersdoden in 2012.....	19
2.1.2. Doelstelling 2015.....	19
2.1.3. Prognose van het aantal verkeersdoden.....	22
2.2. Evolutie van het aantal zwaargewonden.....	26
2.2.1. Aantal zwaargewonden in 2012.....	27
2.2.2. Doelstelling 2015.....	27
2.3. Evolutie van het aantal letselongevallen.....	28
2.4. Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners).....	30
2.5. Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers).....	31
2.6. Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers).....	34
2.7. Evolutie van de ongevallernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen).....	36
<b>3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS</b> .....	39
3.1. Volgens de maanden van het jaar.....	39
3.2. Volgens de periode van de week.....	42
3.3. Volgens de maanden van het jaar en de uren van de dag - Voetgangers.....	45
3.4. Volgens de weersgesteldheid.....	46
<b>4. DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS</b> .....	49
4.1. Volgens de vijf Vlaamse provincies.....	49
4.2. Op/buiten autosnelwegen.....	51
4.3. Binnen en buiten de bebouwde kom.....	52
4.4. Volgens snelheidsregime.....	56
4.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes.....	60
<b>5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS</b> .....	63
5.1. Volgens leeftijd.....	63
5.2. Volgens leeftijd en geslacht.....	64
5.3. Volgens verplaatsingswijze.....	65
5.4. Volgens leeftijd en verplaatsingswijze.....	69
<b>6. LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS</b> .....	71
6.1. Naar type van aanrijding.....	71
6.2. Wie botst tegen wie?.....	76
<b>7. BETROKKENEN IN LETSELONGEVALLLEN DIE ONDER INVLOED ZIJN VAN ALCOHOL</b> .....	81
7.1. Weggebruikers onder invloed, in letselongevallen, volgens weggebruikerstype.....	82
7.2. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen.....	83
7.3. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens letselernst.....	84
7.4. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens gewest.....	85
7.5. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens Vlaamse provincie.....	87
7.6. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijd en tijdstip.....	88
7.7. Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijd en geslacht.....	89
7.8. Verhoogd ongevalsrisico van autobestuurders onder invloed van alcohol.....	90
7.9. Autobestuurders onder invloed volgens de aard van het ongeval.....	91
<b>DEEL 2 STATISTIEKEN M.B.T. HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER</b> .....	93
1. Inleiding.....	95
2. Gedragmeting gordeldracht 2012.....	95
3. Gedragmeting « gebruik van kinderbeveiligingssytemen » 2011.....	98
4. Gedragmeting snelheid 2012.....	100
5. Gedragmeting "rijden onder invloed van alcohol" 2012.....	103
6. Attitudemeting 2012.....	105
6.1 Inleiding.....	105
6.2 Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen.....	105
6.3 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: algemeen.....	106
6.4 Attitudes t.a.v. controles op snelheid, alcohol, drugs en gordel.....	108
<b>DEEL 3 SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN</b> .....	111
<b>SAMENVATTING</b> .....	113
<b>STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2012)</b> .....	113
<b>STATISTIEKEN M.B.T HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER</b> .....	116
<b>AANBEVELINGEN</b> .....	117
<b>BIJLAGE: BLOOTSTELLINGSgegevens VLAAMS GEWEST 2012</b> .....	120
<b>REFERENTIELIJST</b> .....	126
<b>LIJST VAN FIGUREN</b> .....	128
<b>LIJST VAN TABELLEN</b> .....	130

## VOORWOORD

De Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) beschikt over een databank met gegevens omtrent letselgevallen en verkeersslachtoffers op de Belgische wegen. Deze databank werd in het kader van dit rapport geanalyseerd om op die manier een beeld te schetsen van de verkeersveiligheidssituatie in Vlaanderen (tot en met 2012).

Dit rapport focust op het jaar 2012, maar vergelijkt daarnaast met de cijfers uit het verleden. De evolutie ten opzichte van het gestelde referentiegemiddelde 2005-2007 enerzijds en ten opzichte van het voorgaande jaar, 2011, wordt telkens aangehaald. Verder bekijken we de voortgang ten opzichte van de gestelde doelstellingen op Vlaams niveau. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de positieve en negatieve ontwikkelingen van de ongevallenstatistieken om zo de thema's en doelgroepen te kunnen aanduiden waarvoor de afgelopen jaren minder vooruitgang kon geboekt worden.

Verschillende verkeersveiligheidsindicatoren – het aantal letselgevallen, slachtoffers, verkeersdoden, ongelukken, risico's enz. – komen in dit rapport aan bod. Voor de beschrijving van de evolutie van verkeersveiligheid ligt de nadruk echter op de verkeersdoden. Dit is enerzijds te wijten aan de beleidsdoelstellingen welke op basis van het aantal verkeersdoden (en aantal zwaargewonden) zijn geformuleerd. Anderzijds zijn de ongevallen- en slachtofferstatistieken niet volledig. Algemeen wordt aangenomen dat niet meer dan 50% van de zwaargewonden in de ongevallenstatistieken worden geregistreerd; wat het aantal lichtgewonden betreft is dit zelfs nog minder. Deze onderregistratie heeft vele oorzaken. Het loopt vaak reeds mis bij de allereerste schakel, de betrokkenen van de letselgevallen. Zij brengen de politie namelijk niet altijd op de hoogte van een letselgeval, terwijl zij daartoe in feite wettelijk verplicht zijn. Omdat enkel de registratie van het aantal verkeersdoden (bijna) volledig is, is dit de meest betrouwbare indicator voor de beschrijving van de evolutie van de verkeersveiligheid, en ligt de nadruk in dit rapport in de eerste plaats op de evolutie van het aantal verkeersdoden.

Om tegemoet te komen aan de onderregistratie, wordt er wel eens gebruik gemaakt van een kalibratiefactor die de zwaargewonde en lichtgewonde verkeersslachtoffers, uit politiezones met een onderregistratie, verhoogt (in dat geval wordt gesproken van gewogen cijfers). In dit rapport wordt echter gebruik gemaakt van niet-gewogen cijfers, omdat deze ophoging a.d.h.v. de kalibratiefactor ook op een schatting berust en we de werkelijk geregistreerde aantallen in beeld willen brengen. Er wordt in dit rapport wel een overzichtstabel aangeboden van zowel gewogen (Tabel 2) als niet-gewogen cijfers (Tabel 1) met betrekking tot de voornaamste totalen van letselgevallen en verkeersslachtoffers om zo ook een inkijk te bieden op de 'officiële' gewogen statistieken.

Ter afsluiting wordt de structuur van het rapport bondig weergegeven. Het rapport bestaat uit drie delen. DEEL I – over de statistieken van de letselgevallen en een analyse m.b.t. de slachtoffers – vormt de kern van dit rapport. Hier komt de algemene evolutie van de ongevallencijfers, een analyse naar tijdstip en locatie van de letselgevallen, en een analyse van de aard van de verkeersslachtoffers en de ongevalstypes aan bod. Dit deel wordt afgesloten met een bespreking van letselgevallen waarin rijden onder invloed van alcohol een rol heeft gespeeld. Alcohol is de enige belangrijke oorzakelijke factor van letselgevallen waarover voldoende informatie in de ongevallendatabank aanwezig is. Over de twee andere voornaamste "killers on the road", te hoge snelheid en het niet dragen van de gordel, bevat de ongevallendatabank onvoldoende informatie. DEEL II van dit rapport, over het gedrag en de attitudes van autobestuurders in het verkeer, kan deze leemte inzake ongevalsoorzaken in de ongevallendatabank echter voor een deel opvangen. Alhoewel de gedragsmetingen (gordel, kinderzitjes, snelheid en alcohol) steeds buiten een ongevalscontext worden georganiseerd, geven zij wel een volledig en betrouwbaar beeld van het aantal bestuurders dat zich niet aan de verkeersregels houdt en op deze wijze de kans op een letselgeval vergroten. Het gedrag in het verkeer wordt gedeeltelijk beïnvloed door de attitudes van de weggebruiker ten aanzien van verkeersveiligheid. Het BIVV houdt om de drie jaar een attitudemeting

waarin zij polst naar de opvattingen van de Belgische bestuurders ten aanzien van de oorzaken van letselgevallen, het verkeersreglement, de pakkans en de strafkans, en nog tal van andere thema's. De resultaten van de attitudemeting uit 2012 worden opgenomen in DEEL II van dit rapport. In DEEL III tot slot wordt een inhoudelijke samenvatting van het rapport gegeven en worden er op basis van eerdere bevindingen voortvloeiend uit de analyse van de statistieken in DEEL I en DEEL II beleidsaanbevelingen geformuleerd.





**TABEL 1**

Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (niet-gewogen cijfers)

	Slachtoffers 2012 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Vlaams Gewest	381	30585	30966	-165	-30%	-51	-12%
Waals Gewest	349	14465	14814	-154	-31%	-55	-14%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	37	3957	3994	+9	+31%	+12	+48%
<b>België</b>	<b>767</b>	<b>49007</b>	<b>49774</b>	<b>-311</b>	<b>-29%</b>	<b>-94</b>	<b>-11%</b>

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2012 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
<b>Totaal</b>	<b>381</b>	<b>30585</b>	<b>30966</b>	<b>-165</b>	<b>-30 %</b>	<b>-51</b>	<b>-12 %</b>
Per miljoen inwoners	60	4816	4876	-30	-33 %	-9	-12 %
<b>Periode van de week</b>							
Weekdag	212	20158	20370	-72	-25 %	-33	-13 %
Weeknacht	38	1572	1610	-30	-44 %	-10	-21 %
Weekenddag	82	6518	6600	-19	-19 %	+9	+12 %
Weekendnacht	49	2337	2386	-44	-48 %	-17	-26 %
<b>Provincie</b>							
Antwerpen	86	7983	8069	-44	-34 %	-32	-27 %
Limburg	66	4237	4303	-38	-36 %	-6	-8 %
Oost-Vlaanderen	102	7941	8043	-13	-12 %	+2	+2 %
West-Vlaanderen	73	6082	6155	-47	-39 %	-29	-28 %
Vlaams-Brabant	54	4342	4396	-22	-29 %	+14	+35 %
<b>Wegtype</b>							
Op autosnelwegen	46	2522	2568	-33	-42 %	-9	-16 %
Buiten autosnelwegen	335	28063	28398	-132	-28 %	-42	-11 %
<b>Locatie</b>							
Binnen bebouwde kom	94	13880	13974	-18	-16 %	-34	-27 %
Buiten bebouwde kom	241	15099	15340	-171	-42 %	-56	-19 %
Onbekend	46	1606	1652	+24	+112 %	+39	+557 %

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2012 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
<b>Snelheidszone</b>							
30 km/u of minder	9	1540	1549	+2	+23 %	+1	+13 %
31 km/u tot 50 km/u	107	13994	14101	-18	-14 %	-18	-14 %
51 km/u tot 70 km/u	114	9151	9265	-66	-37 %	-47	-29 %
71 km/u tot 90 km/u	68	3215	3283	-67	-50 %	-14	-17 %
Meer dan 90 km/u	49	2650	2699	-27	-36 %	+1	+2 %
Onbekend	34	35	69	+11	+50 %	+26	+325 %
<b>Kruispunttype</b>							
Buiten kruispunt	289	18679	18968	-119	-29 %	-36	-11 %
Op kruispunt	86	11230	11316	-45	-34 %	-16	-16 %
Op rotonde	6	676	682	-1	-18 %	+1	+20 %
<b>Geslacht</b>							
Mannen	290	17243	17533	-125	-30 %	-43	-13 %
Vrouwen	91	12950	13041	-36	-28 %	-1	-1 %
Onbekend	0	392	392	-4	/	-7	/
<b>Leeftijd</b>							
Minder dan 18 jaar	15	3885	3900	-10	-39 %	-5	-25 %
18-24 jaar	63	5808	5871	-42	-40 %	-5	-7 %
25-34 jaar	61	5899	5960	-40	-40 %	-25	-29 %
35-44 jaar	35	4688	4723	-50	-59 %	-19	-35 %
45-54 jaar	56	4383	4439	-10	-15 %	+9	+19 %
55-64 jaar	39	2584	2623	-12	-24 %	+9	+30 %
65 jaar en ouder	112	2972	3084	+3	+2 %	-11	-9 %
Onbekend	0	366	366	-4	/	-4	/
<b>Weggebruikerstype</b>							
Voetgangers	51	1773	1824	+2	+4 %	-8	-14 %
Fietsers	64	6101	6165	-11	-15 %	+14	+28 %
Bromfietsers	7	2798	2805	-7	-49 %	-3	-30 %
Motorfietsers	39	1594	1633	-24	-38 %	-27	-41 %
Personenwagens	156	16069	16225	-122	-44 %	-50	-24 %
Lichte vrachtwagens	16	1195	1211	-7	-29 %	+0	+0 %
Vrachtwagens	11	341	352	+1	+10 %	+4	+57 %
Autobus/autocar	2	231	233	+2	/	+1	/
Andere/onbekend	35	483	518	+1	+2 %	+18	+106 %
<b>Ongevalstype</b>							
Tussen bestuurders	222	24351	24573	-100	-31 %	-43	-16 %
Eenzijdige ongevallen	120	5605	5725	-79	-40 %	-31	-21 %
Andere/onbekend	39	629	668	+14	+58 %	+23	+144 %

TABEL 2

Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (gewogen cijfers)

	Slachtoffers 2012 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Vlaams Gewest	381	36372	36753	-165	-30%	-51	-12%
Waals Gewest	349	16610	16959	-154	-31%	-55	-14%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	37	4725	4762	+9	+31%	+12	+48%
<b>België</b>	<b>767</b>	<b>57707</b>	<b>58474</b>	<b>-311</b>	<b>-29%</b>	<b>-94</b>	<b>-11%</b>

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2012 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
<b>Totaal</b>	<b>381</b>	<b>36372</b>	<b>36753</b>	<b>-165</b>	<b>-30 %</b>	<b>-51</b>	<b>-12 %</b>
Per miljoen inwoners	60	5727	5787	-30	-33 %	-9	-12 %
<b>Periode van de week</b>							
Weekdag	212	24045	24257	-72	-25 %	-33	-13 %
Weeknacht	38	1835	1873	-30	-44 %	-10	-21 %
Weekenddag	82	7738	7820	-19	-19 %	+9	+12 %
Weekendnacht	49	2754	2803	-44	-48 %	-17	-26 %
<b>Provincie</b>							
Antwerpen	86	9788	9874	-44	-34 %	-32	-27 %
Limburg	66	4879	4945	-38	-36 %	-6	-8 %
Oost-Vlaanderen	102	9389	9491	-13	-12 %	+2	+2 %
West-Vlaanderen	73	7264	7337	-47	-39 %	-29	-28 %
Vlaams-Brabant	54	5051	5105	-22	-29 %	+14	+35 %
<b>Wegtype</b>							
Op autosnelwegen	46	2530	2576	-33	-42 %	-9	-16 %
Buiten autosnelwegen	335	33842	34177	-132	-28 %	-42	-11 %
<b>Locatie</b>							
Binnen bebouwde kom	94	16970	17064	-18	-16 %	-34	-27 %
Buiten bebouwde kom	241	17469	17710	-171	-42 %	-56	-19 %
Onbekend	46	1933	1979	+24	+112 %	+39	+557 %

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2012 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2012		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
<b>Snelheidszone</b>							
30 km/u of minder	9	1889	1898	+2	+23 %	+1	+13 %
31 km/u tot 50 km/u	107	17048	17155	-18	-14 %	-18	-14 %
51 km/u tot 70 km/u	114	10949	11063	-66	-37 %	-47	-29 %
71 km/u tot 90 km/u	68	3782	3850	-67	-50 %	-14	-17 %
Meer dan 90 km/u	49	2668	2717	-27	-36 %	+1	+2 %
Onbekend	34	35	69	+11	+50 %	+26	+325 %
<b>Kruispunttype</b>							
Buiten kruispunt	289	21962	22251	-119	-29 %	-36	-11 %
Op kruispunt	86	13597	13683	-45	-34 %	-16	-16 %
Op rotonde	6	812	818	-1	-18 %	+1	+20 %
<b>Geslacht</b>							
Mannen	290	20508	20798	-125	-30 %	-43	-13 %
Vrouwen	91	15443	15534	-36	-28 %	-1	-1 %
Onbekend	0	420	420	-4	/	-7	/
<b>Leeftijd</b>							
Minder dan 18 jaar	15	4700	4715	-10	-39 %	-5	-25 %
18-24 jaar	63	6900	6963	-42	-40 %	-5	-7 %
25-34 jaar	61	6989	7050	-40	-40 %	-25	-29 %
35-44 jaar	35	5556	5591	-50	-59 %	-19	-35 %
45-54 jaar	56	5217	5273	-10	-15 %	+9	+19 %
55-64 jaar	39	3073	3112	-12	-24 %	+9	+30 %
65 jaar en ouder	112	3561	3673	+3	+2 %	-11	-9 %
Onbekend	0	376	376	-4	/	-4	/
<b>Weggebruikerstype</b>							
Voetgangers	51	2161	2212	+2	+4 %	-8	-14 %
Fietsers	64	7433	7497	-11	-15 %	+14	+28 %
Bromfietsers	7	3406	3413	-7	-49 %	-3	-30 %
Motorfietsers	39	1901	1940	-24	-38 %	-27	-41 %
Personenwagens	156	18852	19008	-122	-44 %	-50	-24 %
Lichte vrachtwagens	16	1385	1401	-7	-29 %	+0	+0 %
Vrachtwagens	11	377	388	+1	+10 %	+4	+57 %
Autobus/autocar	2	283	285	+2	/	+1	/
Andere/onbekend	35	573	608	+1	+2 %	+18	+106 %
<b>Ongevalstype</b>							
Tussen bestuurders	222	29087	29309	-100	-31 %	-43	-16 %
Eenzijdige ongevallen	120	6532	6652	-79	-40 %	-31	-21 %
Andere/onbekend	39	753	792	+14	+58 %	+23	+144 %



# Deel 1

STATISTIEKEN VAN  
LETSELONGEVALLEN  
EN SLACHTOFFERS  
(T/M 2012)





## 1. BEGRIPPEN, DEFINITIES EN AFKORTINGEN

Voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport bevinden zich hieronder de definities van veel gebruikte termen in het rapport.

### #

Aantal

### %

Percentage

### ADSEI

De ongevalgegevens in dit rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de Federale Overheidsdienst Economie. In principe zijn deze ongevalgegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden door de ADSEI.

### BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten de bebouwde kom omvatten ook autosnelwegen.

### BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

### BOTSING OF AANRIJDING

Een letselongeval kan uit meerdere botsingen bestaan. Een letselongeval bestaat uit meerdere botsingen wanneer een bestuurder achtereenvolgens meerdere weggebruikers of hindernissen aanrijdt (bv. een personenwagen rijdt eerst een andere wagen en dan een boom aan).

### DODE 30 DAGEN

Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde. In dit rapport wordt vaak gesproken over doden of verkeersdoden in plaats van doden 30 dagen.

### DODE TER PLAATSE

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

### DODELIJK GEWONDE

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.

### DODELIJK LETSELONGEVAL

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.

### EENZIJDIG ONGEVAL

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval (want dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).

### ERNST VAN DE ONGEVALLLEN

De ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

- **Totale ernst**

Alle verkeersdoden betrokken in een letselongeval worden opgenomen in de ernstberekening.

- **Specifieke ernst**

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen is bijvoorbeeld het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De totale ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal verkeersdoden (vrachtwageninzittenden en opponenten) in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen.



## EVOLUTIE

Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde of een referentiejaar (hier het voorgaande jaar).

## IMOB

Instituut voor Mobiliteit

## LETSELONGEVAL

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bv. parkeerterreinen van supermarkten)). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met "ongeval" steeds "letselongeval" bedoeld.

## LICHTGEWONDE

Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.

## NIET DODELIJK GEWONDEN

Dit zijn alle verkeersslachtoffers, verkeersdoden (zowel doden ter plaatse als dodelijk gewonden) niet inbegrepen. Het is de optelsom van alle lichtgewonden en zwaargewonden.

## ONGEVALSRISICO

Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

## OVERLIJDENSRISICO

Dit wordt doorgaans berekend als het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers.

## REFERENTIEGEMIDDELTE 2005-2006-2007

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bv. doden 30 dagen, letselongevallen ...) wordt in dit rapport vergeleken met het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 2005, 2006 en 2007. Er werd gebruik gemaakt van een gemiddelde over 3 jaar, om zo rekening te houden met toevalschommelingen.

## REIZIGERSKILOMETERS

Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode in een bepaald grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.

## RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL:

- **% Bestuurders onder invloed**  
Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.
- **% Geteste bestuurders**  
Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.
- **Alcoholgerelateerd letselongeval**  
Dit is een letselongeval waarbij minstens één van de betrokken bestuurders of voetgangers onder invloed is van alcohol (BAC > 0,5 g/l).
- **BAC**  
Bloedalcoholconcentratie. Wanneer de BAC hoger is dan 0,5 g/l (of 0,5 promille) wordt men onder invloed van alcohol beschouwd.
- **Bestuurder onder invloed**  
Een bestuurder die ofwel positief bevonden wordt (alcoholconcentratie in het bloed is gelijk of hoger dan 0,5 g/l) bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.
- **Geteste bestuurder**  
Een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

- **Onder invloed van alcohol**

Een bestuurder is onder invloed wanneer hij of zij bij de ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit stemt overeen met 0,5 gram alcohol of meer per liter bloed (BAC ≥ 0,5 g/l of ≥ 0,5 promille).

- **ROI**

Rijden onder invloed.

## RISICO

Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bv. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bv. voertuigkilometers, bevolkingsaantal...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal zwaargewonden/miljard reizigerskilometers.

## SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

## SLACHTOFFER

Licht- of zwaargewonde of dode 30 dagen.

## TIJDSTIP

- **Dag**  
De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
- **Nacht**  
De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.
- **Week**  
De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
- **Weekend**  
Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

## VERKEERSSLACHTOFFERS EN VERVOERSMODI:

- **Bestuurder en passagier**  
Een bestuurder is elke weggebruiker van de openbare weg die actief deelneemt aan het verkeer. Een passagier neemt in tegenstelling tot een bestuurder niet actief deel aan het verkeer en rijdt passief mee met een andere weggebruiker. Conform deze definitie worden voetgangers meegerekend in de categorie bestuurders.
- **Opponent / botsingpartner**  
Dit is de tegenpartij in een botsing.
- **Voetganger**  
Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.
- **Bromfiets**  
Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.
- **Motorfiets**  
Motorfiets ≤ 400cc of motorfiets > 400cc.
- **Personenwagen/personenauto**  
Onder deze categorie vallen naast personenauto's ook auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.
- **Vrachtwagen**  
Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).

## VOERTUIGKILOMETERS

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

## WEGING OF KALIBRATIE

De ongevallenstatistieken van de ADSEI die in dit rapport worden geanalyseerd zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselon-

geval. De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien kunnen de ongevallenstatistieken op basis van de VOF's vermenigvuldigd worden met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen. Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. In dit rapport wordt in Tabel 2 een overzicht gegeven van de voornaamste statistieken in gewogen cijfers.

### ZWAARGEWONDE

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur noodzakelijk is.



## 2. DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS<sup>1</sup>

### 2.1. EVOLUTIE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

#### 2.1.1. AANTAL VERKEERSDODEN IN 2012

In 2012 vielen in het Vlaams Gewest 381 verkeersdoden te betreuen (Tabel 3). In 2011 werden nog 432 verkeersdoden op de Vlaamse wegen geteld. We zien dus een afname van het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2012 met precies 51 verkeersdoden wat overeenstemt met een **procentuele afname van 11,8%**. Hiermee sluit Vlaanderen zich aan bij de evolutie op Belgisch niveau want daar wordt een procentuele afname van 10,9% waargenomen (van 861 verkeersdoden in 2011 naar 767 verkeersdoden in 2012).

#### 2.1.2 DOELSTELLING 2015

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan<sup>2</sup> gepubliceerd in 2008 mogen in het jaar 2015 nog maar **maximum 250 verkeersdoden** vallen (Figuur 1), wat 131 verkeersdoden minder zouden zijn dan het geregistreerde aantal in 2012. In drie jaar tijd zou het aantal verkeersdoden dus elk jaar gemiddeld nog met 44 moeten afnemen.

Hoewel in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan het jaar 2005 als referentiejaar werd gekozen om het aantal verkeersdoden in de daaropvolgende jaren mee te vergelijken, wordt in dit rapport geen referentiejaar gebruikt maar een **referentiegemiddelde<sup>3</sup>**, meerbepaald het gemiddelde aantal verkeersdoden tijdens de periode 2005-2007. Dit bedraagt **546 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2012 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met "maar" 27,5 verkeersdoden wat minder is dan de noodzakelijke 44 verkeersdoden om de doelstelling tegen 2015 te halen. Om deze doelstelling te halen, zullen dus nog bijkomende inspanningen noodzakelijk zijn.

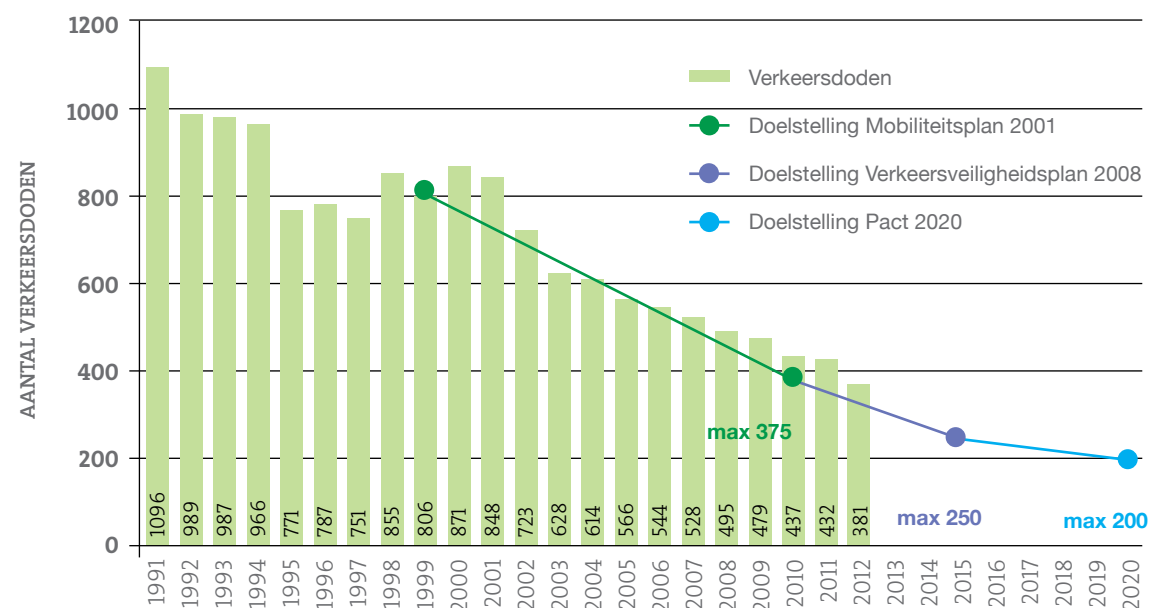
<sup>1</sup> De politiehervorming, politiek beslecht in het jaar 1998 en ten uitvoer gebracht in de loop van de jaren 2001 en 2002, heeft tot een tijdelijke kwaliteitsvermindering van de registratie van de ongevalgegevens geleid. De ongevalcijfers in de jaren die het sterkst beïnvloed zijn door deze kwaliteitsvermindering zijn in de figuren met een stippellijn aangeduid.

<sup>2</sup> In het Verkeersveiligheidsplan wordt het volgende vermeld: "Naar aanleiding van de Federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid is het wenselijk om de Vlaamse doelstelling hierop af te stemmen. Tegen 2015 zouden er in België maximaal 500 doden mogen vallen. Vanuit dit uitgangspunt is het ambitieniveau om tegen 2015 maximaal 250 doden en dodelijk gewonden en maximaal 2.000 zwaargewonden te tellen in Vlaanderen. Dit komt neer op een lineaire daling van 25 doden en 250 zwaargewonden per jaar ten opzichte van de cijfers 2005." [www.mobielvlaanderen.be]

<sup>3</sup> Er wordt geopteerd voor een referentiegemiddelde van drie jaar in plaats van een referentiejaar om sterke toevalsschommelingen van het referentiepunt te vermijden.

**FIGUUR 1**

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



**TABEL 3**

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2012)

JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS <sup>4</sup>	VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS <sup>5</sup>
1991	1096	190	16,6
1992	989	171	14,9
1993	987	169	14,8
1994	966	165	14,1
1995	771	131	11,1
1996	787	134	11,3
1997	751	127	10,5
1998	855	145	11,7
1999	806	136	10,7
2000	871	147	11,6
2001	848	142	11,2
2002	723	121	9,4
2003	628	105	8,1
2004	614	102	7,8
2005	566	94	7,2
2006	544	89	6,8
2007	528	86	6,5
2008	495	80	6,0
2009	479	77	5,8
2010	437	70	5,2
2011	432	68	5,1
2012	381	60	4,4
Gemiddelde 2005-2007	546	90	6,8
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-30,2%	-33,2%	-34,9%
Evolutie t.o.v. 2011	-11,8%	-12,4%	-13,0%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Bij het bekijken van de evolutie van het aantal verkeersdoden op lange termijn in Figuur 1 wordt een duidelijk onderscheid waargenomen tussen enerzijds de evolutie van het aantal verkeersdoden in de periode 2000-2012 en anderzijds de evolutie in het decennium 1991-2000. Sinds het jaar 2000 wordt, zonder uitzondering, elk jaar een daling van het aantal verkeersdoden teruggevonden t.o.v. het voorgaande jaar. De jaren '90 daarentegen worden gekenmerkt door twee periodes met een overwegende stagnatie, die onderbroken worden door één zeer drastische daling in het jaar 1995 (-20% t.o.v. 1994).

Figuur 1 laat zien dat ook ten aanzien van het jaar 2020 reeds een doelstelling is geformuleerd. Deze is neergeschreven in het Pact 2020 door Vlaanderen in Actie en bedraagt maximum 200 verkeersdoden<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> De doden 30 dagen per miljoen inwoners worden in detail besproken in paragraaf 2.4.

<sup>5</sup> De doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers worden in detail besproken in paragraaf 2.5.

<sup>6</sup> Vlaanderen in Actie stelt het volgende: "Een afname met 20% van het aantal doden en met 25% van het aantal zwaargewonden moet gerealiseerd worden in 2020 ten opzichte van de doelstellingen vastgesteld met betrekking tot 2015 in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (namelijk maximum 200 doden en 1500 zwaargewonden in 2020)" [Vlaanderen in Actie, <http://vlaandereninactie.be>].





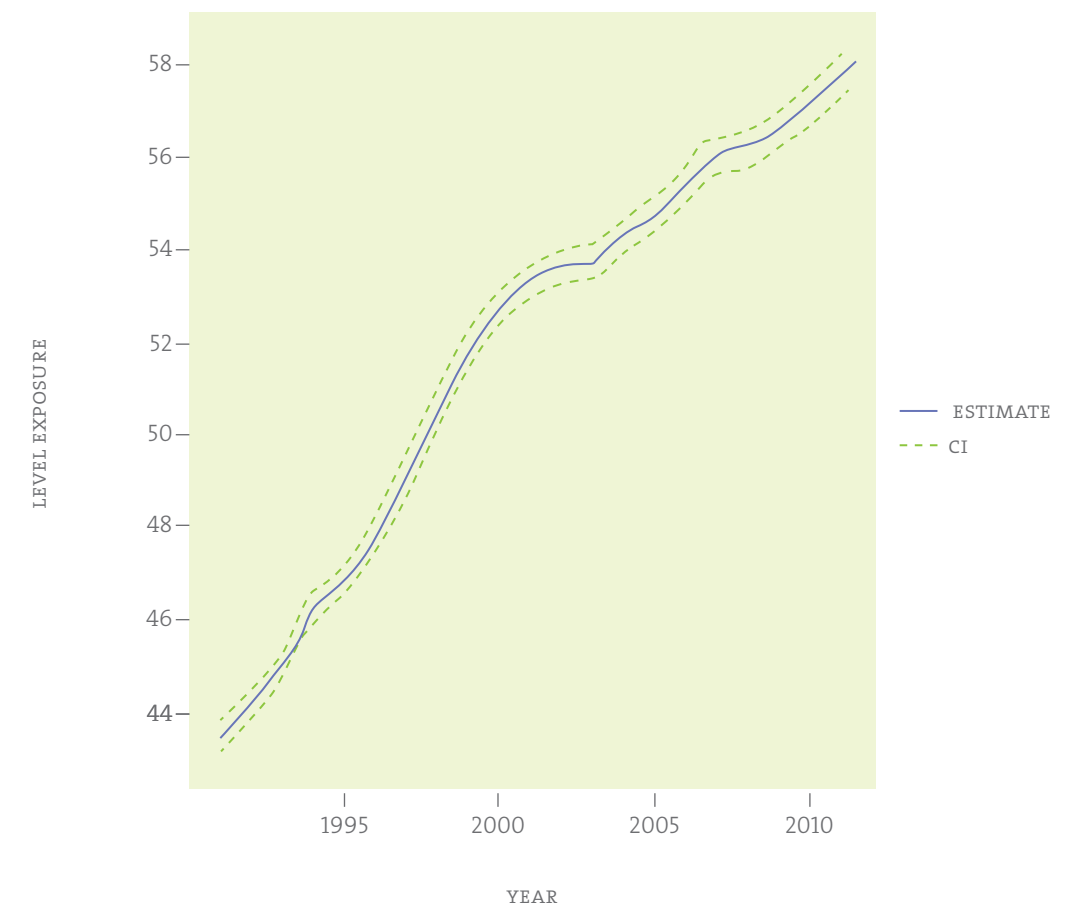
### 2.1.3. PROGNOSE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

Vervolgens maken we een voorspelling van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen voor de komende jaren. Voor het maken van deze prognose gaan we ervan uit dat de evoluties van de afgelegde voertuigkilometers en van het overlijdensrisico die zich in het verleden hebben voorgedaan, zich op dezelfde wijze zullen verderzetten in de toekomst. We maken hiervoor gebruik van een tijdreeksmodel (meerbepaald het Latent Risk Model<sup>7</sup>). Ten eerste beschouwen we de blootstelling, met name de evolutie in het aantal voertuigkilometers. De blootstelling bepaalt immers in belangrijke mate het niveau van verkeersonveiligheid. De trend in het aantal afgelegde voertuigkilometers, voorgesteld in Figuur 2, geeft een stijgende evolutie weer in de periode 1991-2012. Het aantal afgelegde voertuigkilometers in Vlaanderen nam toen jaar na jaar toe van 43,4 miljard in 1991 tot 58,4 miljard in 2012. De toename van 1991 tot 2000 was daarbij groter dan de toename vanaf 2000.

Het prognose model is een latent risk time series model met een vastgezette daling van het risico. Zie:  
 - Bijleveld, F., Comandeur, J., Gould, P. & Koopman, S. J. (2008). Model-based measurement of latent risk in time series with applications. *Journal of the Royal Statistical Society, Series A (Statistics in Society)*, 171, 265-277. doi: 10.1111/j.1467-985X.2007.00496.x  
 - Dupont, E. & Martensen, H. (Eds.) (2012). Forecasting road traffic fatalities in European countries. Deliverable 4.4 of the EC FP7 project DaCoTA.

**FIGUUR 2**

Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers<sup>8</sup> (Vlaams Gewest, 1991-2012)



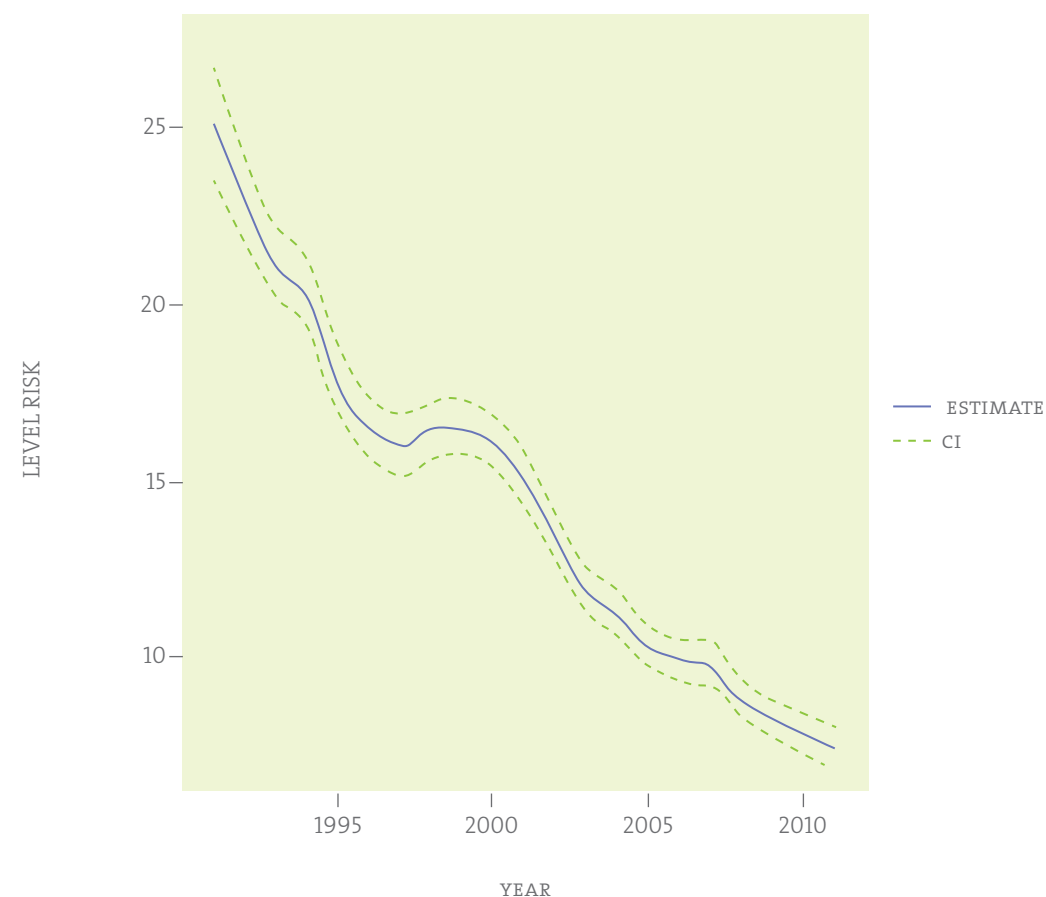
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Het aantal verkeersdoden resulteert uit blootstelling enerzijds (het aantal voertuigkilometers) en het overlijdensrisico anderzijds (het aantal doden per miljard voertuigkilometers). In Figuur 3 wordt daarom het overlijdensrisico gedurende de laatste twee decennia getoond. De trend toont een gunstige evolutie gedurende de afgelopen jaren. **Het aantal doden per miljard voertuigkilometer is in 2012 gereduceerd met ruim een factor 3,5 ten opzichte van 1991.** In de periode 1995-2000 was er sprake van een eerder constant overlijdensrisico, maar de laatste jaren zien we opnieuw een zeer duidelijke daling.

<sup>8</sup> Merk op dat de curve afgeronde en geen exacte waarden weergeeft.

**FIGUUR 3**

Evolutie van het overlijdensrisico (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV en IMOB

Het geschatte aantal verkeersdoden in Vlaanderen per jaar, voor de periode 2013-2020, wordt in Tabel 4 weergegeven. Aangezien het onmogelijk is om het aantal verkeersdoden exact te voorspellen, wordt door middel van de twee laatste kolommen aangegeven binnen welk interval we verwachten dat het aantal verkeersdoden in de toekomst zal liggen. Deze prognoses komen uit het tijdreeksmodel en zijn gebaseerd op de veronderstelling dat de blootstelling en het overlijdensrisico zich in de toekomst op dezelfde manier blijven ontwikkelen als in het verleden. **Bij gelijkblijvende inspanningen op vlak van verkeersveiligheid verwachten we dat tegen 2020, 261 verkeersdoden zullen vallen in Vlaanderen.** Dit komt overeen met een daling van 31% ten opzichte van het aantal verkeersdoden in 2012 (381). Merk op dat de ondergrens van het interval waarbinnen het aantal doden verwacht wordt te liggen, hoger ligt dan 200. Om te komen tot maximaal **200 verkeersdoden in Vlaanderen tegen 2020** zullen bijgevolg **bijkomende inspanningen** nodig zijn.

**TABEL 4**

Prognose van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2013-2020)

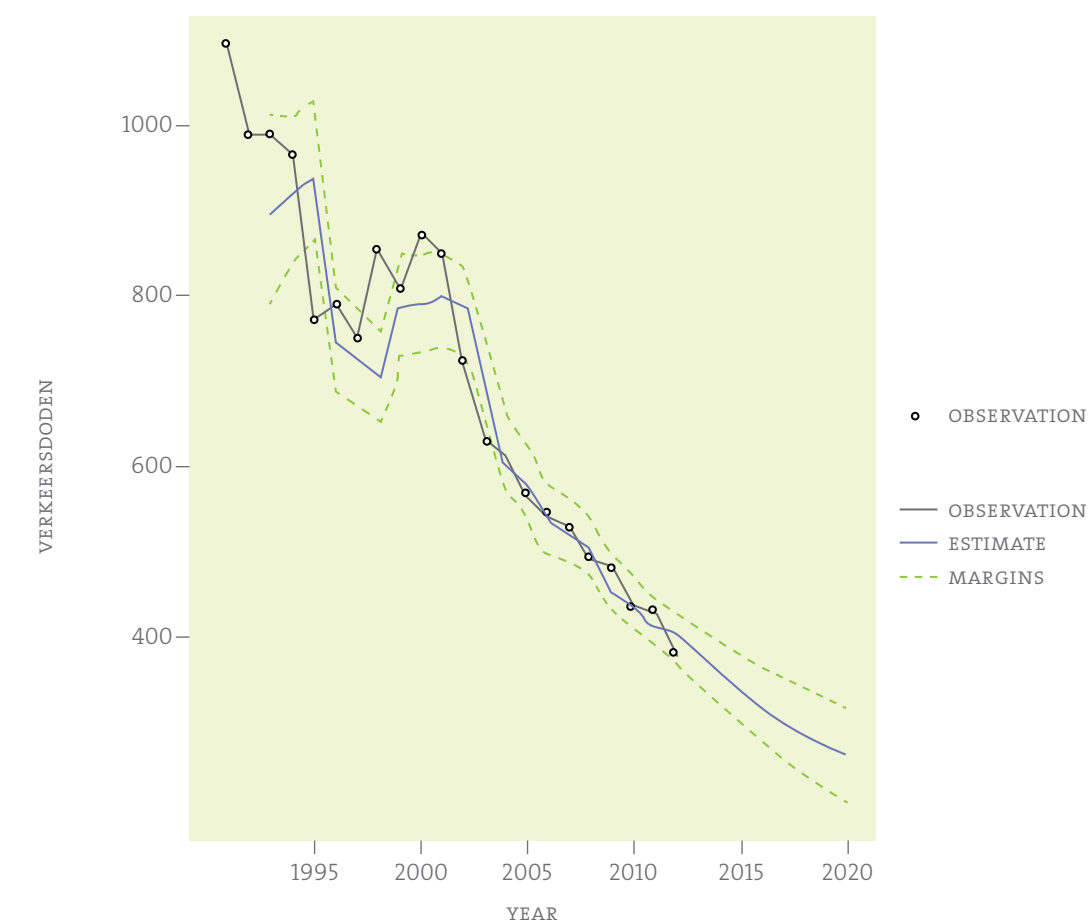
JAAR	PROGNOSE	ONDERGRENNS 68% INTERVAL	BOVENGRENNS 68% INTERVAL
2013	377	350	406
2014	358	325	394
2015	340	303	381
2016	322	282	368
2017	306	263	356
2018	290	245	343
2019	275	229	331
2020	261	213	320

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

De prognoses uit Tabel 4 worden in Figuur 4 visueel voorgesteld samen met de reeds gekende cijfers in verband met het jaarlijks aantal verkeersdoden in Vlaanderen.

**FIGUUR 4**

Het geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2020)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

## 2.2. EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN

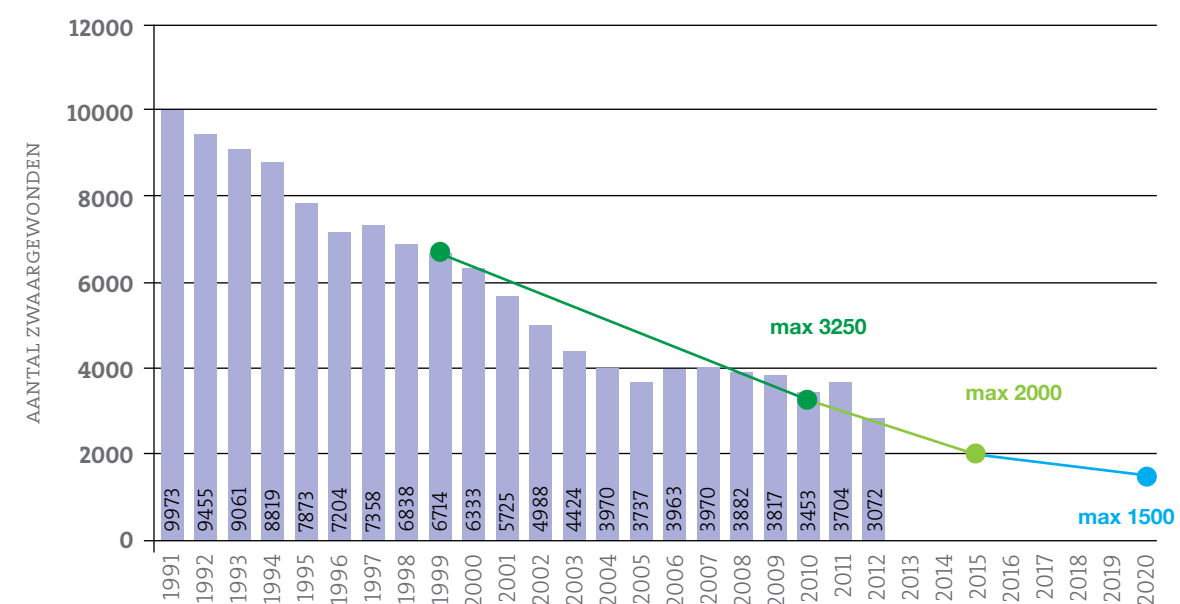
Er werd beslist in dit rapport zwaargewonden en lichtgewonden niet afzonderlijk te analyseren maar telkens de optelsom van beide groepen te bestuderen. De volgende redenen liggen aan de grondslag van deze keuze:

- Bij de analyse van het aantal zwaargewonden in 2012, kwam aan het licht dat er problemen waren opgetreden bij de registratie van zwaargewonden op *autosnelwegen*. Hierdoor zijn de gegevens van het aantal zwaargewonden op autosnelwegen in 2012 niet betrouwbaar.
- Daarnaast wordt door politie instanties en door onderzoekers erkend dat de huidige opdeling door de politie van niet-dodelijke verkeersslachtoffers in lichtgewonden en zwaargewonden niet is gestoeld op een wetenschappelijke basis en op medische kennis.
- Ten slotte wordt het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden in de ongevalstatistieken onderschat omdat de politie door de ongevalsbetrokkenen niet steeds op de hoogte wordt gesteld van het verkeersongeval waarin zij betrokken waren.

In deze paragraaf (2.2) werd echter een uitzondering gemaakt op de keuze om zwaargewonden niet afzonderlijk in dit rapport te analyseren. Reden is dat in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan ook een doelstelling is opgenomen met betrekking tot zwaargewonden: het aantal zwaargewonden mag in 2015 niet hoger liggen dan 2000 zwaargewonden. Om deze doelstelling te kunnen blijven opvolgen, worden in deze paragraaf uitzonderlijk wel cijfers inzake het aantal zwaargewonden gegeven. De cijfers moeten echter met het **nodige voorbehoud worden geïnterpreteerd en gecommuniceerd**.

FIGUUR 5

Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

- Zwaargewonden
- Doelstelling Mobiliteitsplan 2001
- Doelstelling Verkeersveiligheidsplan 2008
- Doelstelling Pact 2020

TABEL 5

Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2012)

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
1991	1096	9973	40351	51420
1992	989	9455	39948	50392
1993	987	9061	38927	48975
1994	966	8819	37940	47725
1995	771	7873	36626	45270
1996	787	7204	35691	43682
1997	751	7358	38365	46474
1998	855	6838	39446	47139
1999	806	6714	40295	47815
2000	871	6333	39086	46290
2001	848	5725	38070	44643
2002	723	4988	36404	42115
2003	628	4424	33153	38205
2004	614	3970	33197	37781
2005	566	3737	30972	35275
2006	544	3963	31880	36387
2007	528	3970	32736	37234
2008	495	3882	31616	35993
2009	479	3817	30592	34888
2010	437	3453	29822	33712
2011	432	3704	31178	35314
2012	381	3072	27513	30966
Gemiddelde 2005-2007	546	3890	31863	36299
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-30,2%	-21,0%	-13,7%	-14,7%
Evolutie 2010-2011	-11,8%	-17,1%	-11,8%	-12,3%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 2.2.1. AANTAL ZWAARGEWONDEN IN 2012

Tussen 1991 en 2005 vertoonde het geregistreerde aantal zwaargewonden een bijna constante afname (Figuur 5). Het aantal geregistreerde zwaargewonden daalde van 9973 in 1991 tot 3737 in 2005, wat overeenstemt met een procentuele afname van 63%. Sindsdien is het aantal zwaargewonden relatief constant gebleven, met uitzondering van de jaren 2010 en 2012, welke gekenmerkt werden door een uitgesproken daling. **In 2012 werden door de politie 3072 zwaargewonden geregistreerd.** Door registratieproblemen weten we echter dat dit cijfer een **onderschatting** is (zie paragraaf 2.2).

### 2.2.2. DOELSTELLING 2015

In het **Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 2000 zwaargewonden in het jaar 2015 vooropgesteld**<sup>9</sup>. Sinds het referentiegemiddelde 2005-2007<sup>10</sup> tot en met het jaar 2012 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 136 personen, maar om de doelstelling te halen was sinds het referentiegemiddelde in feite een jaarlijkse gemiddelde daling van 210 zwaargewonden noodzakelijk. Indien men nu nog de doelstelling 2015 wil halen, is in de komende drie jaren na 2012 een jaarlijkse afname van 357 zwaargewonden vereist. Dit betekent dat het **niet gemakkelijk** zal zijn **om de doelstelling van het aantal zwaargewonden tegen 2015 te halen**.

<sup>9</sup> En volgens het Pact 2020 mag het aantal zwaargewonden in 2020 maximum 1500 bedragen.

<sup>10</sup> Dit referentiegemiddelde betreft het gemiddeld aantal zwaargewonden in de periode 2005-2007 wat gelijk is aan 3890 zwaargewonden.





### 2.3. EVOLUTIE VAN HET AANTAL LETSELONGEVALLEN

Wat betreft de evolutie van het aantal letselongevallen op Vlaamse wegen sinds 1991, onderscheiden er zich vier periodes (Figuur 6). In de eerste helft van de jaren '90 wordt een standvastige dalende trend waargenomen (periode 1). Deze wordt in de tweede helft van de jaren '90 opgevolgd door een kortstondige stijging (periode 2). Ook de eerste helft van het afgelopen decennium 2000-2010 wordt, net als de eerste helft van de jaren '90, gekenmerkt door een systematische daling (periode 3). Deze wordt omstreeks 2006 omgebogen in een periode waarin kortstondige toe- en afnames elkaar opvolgen (periode 4).<sup>11</sup>

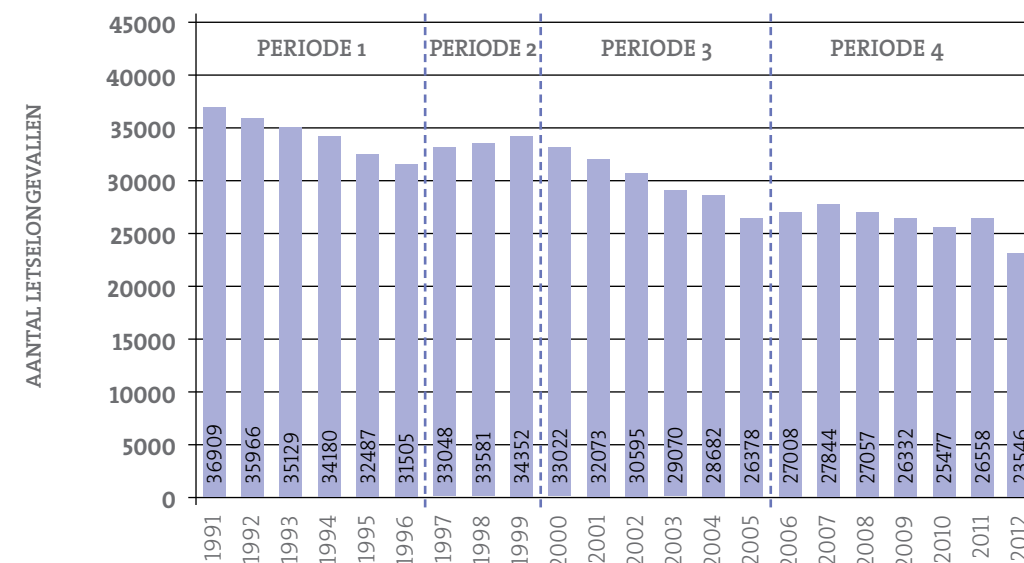
**Het aantal letselongevallen in 2012 bedraagt 23546 en is nooit eerder zo laag geweest.** Ten opzichte van het referentiegemiddelde is het aantal letselongevallen met 13,0% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2011 met 11,3% (Tabel 6).

Net als het aantal *geregistreerde* zwaargewonden en het aantal *geregistreerde* lichtgewonden is ook het aantal *geregistreerde* letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig aan verbeteringen en/of verslechtingen van de registratievolledigheid. Ook de evolutie van het aantal letselongevallen moet daarom steeds met het nodige **voorbehoud** behandeld worden.

<sup>11</sup> Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de periode vanaf 2006 opgevat moeten worden. Enerzijds kunnen de jaren 2006-2012 als een wisselvallige periode beschreven worden. Anderzijds kunnen de jaren 2007-2012 als een daling opgevat worden waarbij het jaar 2011 dan een uitzondering vormt. Het aantal letselongevallen in de komende jaren zal bepalen hoe de periode na 2006 kan beschreven worden.

**FIGUUR 6**

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

**TABEL 6**

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2012)

	ALLE LETSELONGEVALLEN	DODELIJKE LETSELONGEVALLEN
1991	36908	989
1992	35966	924
1993	35129	903
1994	34180	887
1995	32487	719
1996	31505	724
1997	33048	686
1998	33581	776
1999	34352	753
2000	33022	803
2001	32073	794
2002	30595	686
2003	29070	603
2004	28682	579
2005	26378	527
2006	27008	513
2007	27844	498
2008	27057	462
2009	26332	457
2010	25477	410
2011	26558	411
2012	23546	357
Gemiddelde 2005-2007	27077	513
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-13,0%	-30,4%
Evolutie t.o.v. 2011	-11,3%	-13,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

## 2.4. EVOLUTIE VAN DE MORTALITEIT IN HET VERKEER (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS)

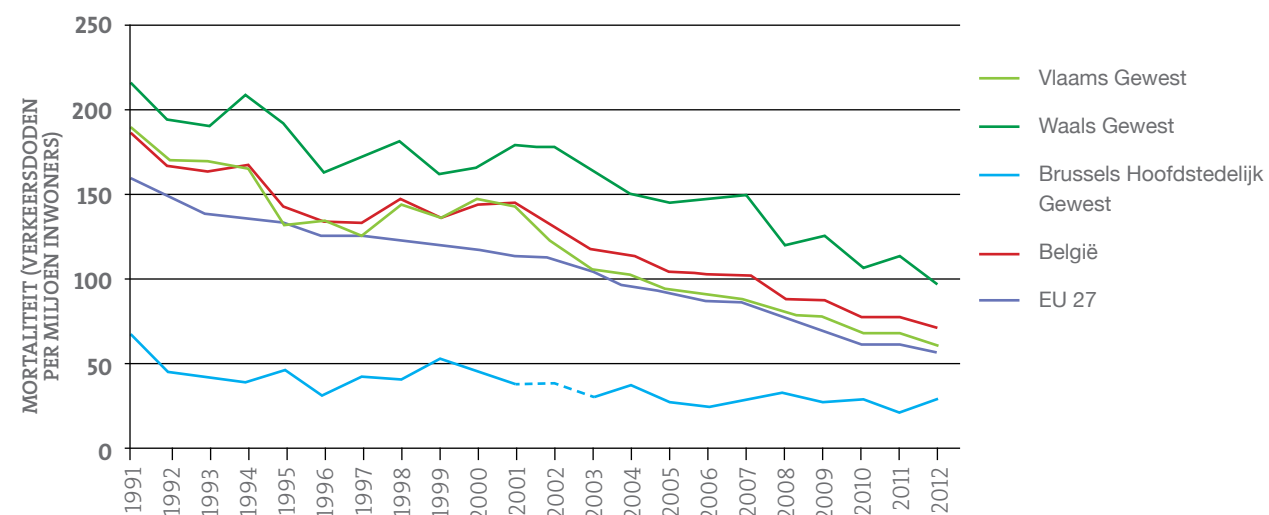
In de bovenstaande paragrafen werden telkens de absolute ongevallencijfers (bv. het aantal verkeersdoden) gepresenteerd zonder deze te relateren aan bepaalde blootstellingsgegevens zoals het bevolkingsaantal, de afgelegde kilometers in het verkeer, of de tijd die de weggebruiker in het verkeer doorbrengt. Het is belangrijk om ongevallencijfers in verhouding te plaatsen tot deze blootstellingsgegevens om zo het **risico van de weggebruiker in het verkeer** te berekenen. In deze paragraaf wordt het aantal verkeersdoden per gewest gerelateerd aan het bevolkingsaantal van elk gewest (Figuur 7; Tabel 7).

In 1991 bedroeg het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners 190 in het Vlaams Gewest (Tabel 7), wat niet sterk verschillend was van de waarde voor België (187). Sinds 1991 zien we een dalende trend voor het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in alle gewesten. **In 2012 bedroeg de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen nog 60 verkeersdoden per miljoen inwoners.** Dit is een **afname met meer dan factor 3 sinds 1991**. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 is de mortaliteit met 33,2% gedaald; en ten opzichte van 2011 met 12,4% (Tabel 7).

Anno 2012 is de mortaliteit in het verkeer ongeveer **40% lager in Vlaanderen dan in Wallonië**, maar tegelijkertijd nog **dubbel zo hoog in Vlaanderen als in het stedelijke Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. De mortaliteit loopt in Vlaanderen reeds gedurende tien jaar bijna gelijk met de mortaliteit voor de hele Europese Unie (Figuur 7). Alhoewel dit betekent dat Vlaanderen aansluit bij het Europees gemiddelde, blijkt uit de Europese cijfers ook dat **Vlaanderen (60) minder goed scoort dan haar buurlanden**, met uitzondering van Luxemburg (65). In 2012 bedroeg de mortaliteit in Frankrijk 56 verkeersdoden per miljoen inwoners wat iets beter is dan in Vlaanderen (60). Duitsland en Nederland scoren met respectievelijk 44 en 34 verkeersdoden per miljoen inwoners echter frappant beter dan Vlaanderen<sup>12</sup>.

FIGUUR 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Een stippellijn in de curves in de figuren geeft aan dat de ongevalgegevens van de overeenkomstige periode en het betreffende gewest minder betrouwbaar zijn.

<sup>12</sup> Als gegevensbron werd de website van het Europese DG Mobility and Transport gebruikt. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evol\\_popul.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol_popul.pdf)

TABEL 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (1991-2012)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË	EU 27
1991	190	218	69	187	160
1992	171	194	46	167	150
1993	169	192	42	165	138
1994	165	208	40	168	135
1995	131	191	47	143	133
1996	134	162	33	134	125
1997	127	173	42	134	126
1998	145	182	40	147	123
1999	136	162	52	137	121
2000	147	166	46	144	117
2001	142	180	38	145	113
2002	121	177	38	131	110
2003	105	165	30	117	104
2004	102	151	37	112	97
2005	94	146	28	104	93
2006	89	147	26	102	88
2007	86	149	30	101	86
2008	80	120	33	88	79
2009	77	125	28	88	70
2010	70	107	28	78	62
2011	68	115	22	79	61
2012	60	98	32	70	56
Gemiddelde 2005-2007	90	147	28	103	89
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-33,2%	-33,2%	+16,9%	-32,2%	-37,1%
Evolutie t.o.v. 2011	-12,4%	-14,1%	+45,4%	-11,6%	-8,2%

Bron: FOD Economie ADSEI en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie: BIVV en IMOB

## 2.5. EVOLUTIE VAN HET OVERLIJDENSRISSICO (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJARD REIZIGERSKILOMETERS)

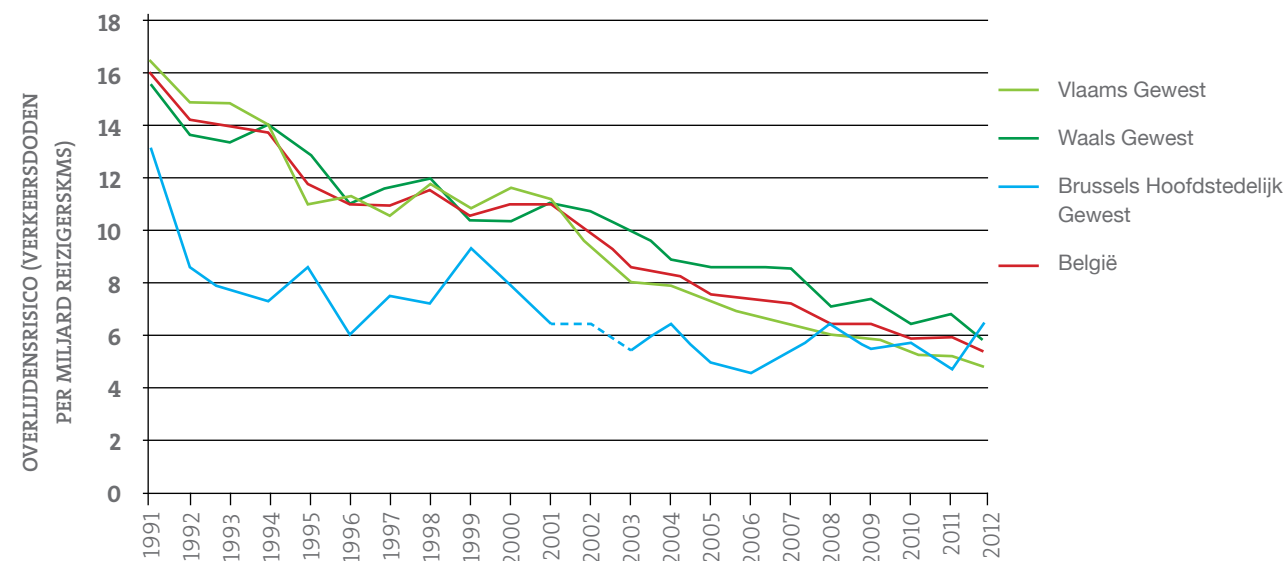
Naast het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kan ook het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers als maat voor het risico in het verkeer gebruikt worden. We spreken dan van het overlijdensrisico.

In 1991 bedroeg het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers 16,6 in het Vlaams Gewest (Tabel 8). Het was daarmee bijna gelijk aan het overlijdensrisico in het Waals Gewest (15,8) en aan het overlijdensrisico voor het hele land (16,2). **In 2012 bedroeg het overlijdensrisico in Vlaanderen "nog maar" 4,4.** Dit impliceert een **afname met bijna factor 4 sinds 1991**, wat betekent dat het risico om te overlijden per afgelegde kilometer vier keer lager is in Vlaanderen in 2012 dan in 1991. Sinds het referentiegemiddelde 2005-2007 is het overlijdensrisico in Vlaanderen trouwens gedaald met 34,9% en ten opzichte van 2011 met 13,0%.

De drie gewesten liggen duidelijk dicht bij elkaar als het gaat om het overlijdensrisico (Figuur 8) dan wanneer de verkeersmortaliteit wordt geanalyseerd (Figuur 7). Het feit dat de overlijdensrisico's van het Vlaams en Waals Gewest zo gelijkaardig zijn, toont aan dat het **aantal verkeersdoden in belangrijke mate wordt bepaald door het aantal afgelegde reizigerskilometers in het verkeer.**

**FIGUUR 8**

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI, FOD Mobiliteit en vervoer / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Een stippellijn in de curves in de figuren geeft aan dat de ongevalgegevens van de overeenkomstige periode en het betreffende gewest minder betrouwbaar zijn.

**TABEL 8**

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2012)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
1991	16,6	15,8	13,6	16,2
1992	14,9	13,8	8,6	14,2
1993	14,8	13,4	7,8	14,0
1994	14,1	14,2	7,4	13,8
1995	11,1	13,0	8,7	11,8
1996	11,3	11,1	6,1	11,0
1997	10,5	11,6	7,6	10,8
1998	11,7	11,8	7,2	11,6
1999	10,7	10,4	9,4	10,5
2000	11,6	10,4	7,9	11,0
2001	11,2	11,0	6,6	10,9
2002	9,4	10,5	6,5	9,7
2003	8,1	10,0	5,4	8,7
2004	7,8	9,1	6,6	8,3
2005	7,2	8,7	5,0	7,7
2006	6,8	8,8	4,6	7,5
2007	6,5	8,7	5,4	7,3
2008	6,0	7,1	6,2	6,4
2009	5,8	7,4	5,4	6,4
2010	5,2	6,3	5,5	5,7
2011	5,1	6,8	4,4	5,7
2012	4,4	5,9	6,4	5,1
Gemiddelde 2005-2007	6,8	8,7	5,0	7,5
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-34,9%	-32,4%	+28,6%	-32,3%
Evolutie t.o.v. 2011	-13,0%	-12,7%	+46,4%	-11,3%

Bron: FOD Economie ADSEI Mobiliteit en Vervoer / Infografie : BIVV en IMOB





## 2.6. EVOLUTIE VAN HET ONGEVALSRISICO (HET AANTAL LETSELONGEVALLLEN PER MILJARD VOERTUIGKILOMETERS)

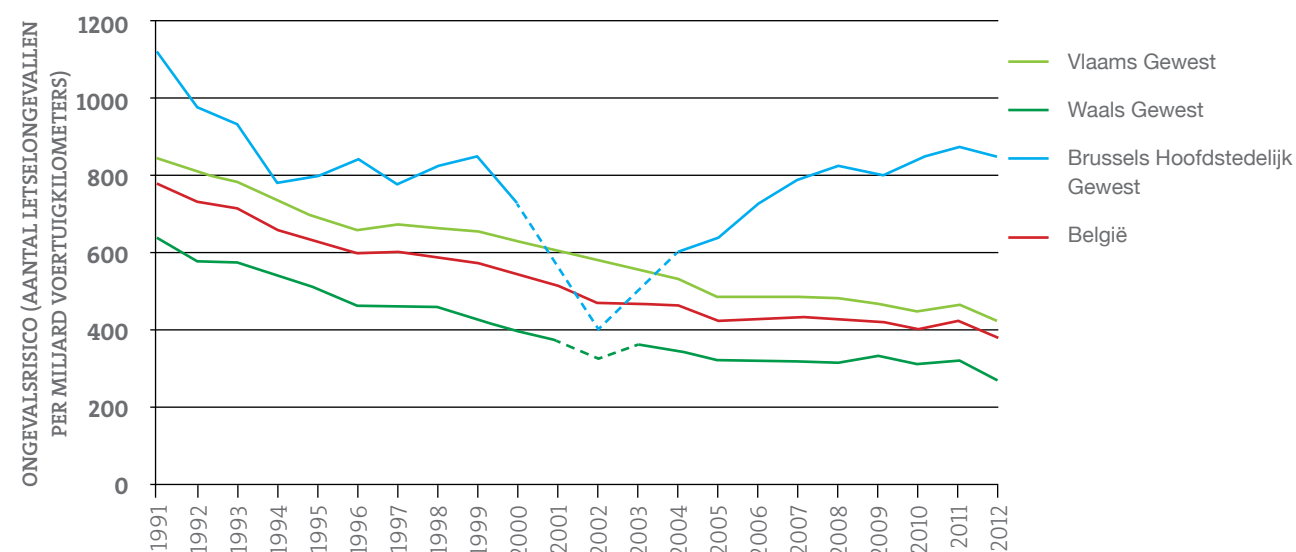
Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. In 1991 gebeurden op de Vlaamse wegen 849 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers (Tabel 9). Dit is gereduceerd tot **403 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2012, wat een halvering van het ongevalsrisico inhoudt in 2012 ten opzichte van 1991**. Ten opzichte van het referentiegemiddelde bedraagt de afname 17,3% en ten opzichte van 2011 bedraagt de afname 12,6%. Wel is de dalende evolutie van het ongevalsrisico (Figuur 9) minder sterk dan dat van het overlijdensrisico (Figuur 8) en van de verkeersmortaliteit (Figuur 7).

Bij een vergelijking van de drie gewesten blijkt het risico op een letselongeval veruit het hoogst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (een ongevalsrisico van 863 in 2012) en het laagst in het Waals Gewest (een ongevalsrisico van 283 in 2012). Het Vlaams Gewest bevindt zich hier tussenin (403 in 2012).

Doordat het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig is aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid (zowel variëaties in de tijd als tussen de gewesten), is ook het ongevalsrisico onderhevig aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid. Daarom moet het ongevalsrisico steeds met het nodige **voorbehoud** geïnterpreteerd worden.

**FIGUUR 9**

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Een stippelijntje in de curves in de figuren geeft aan dat de ongevalgegevens van de overeenkomstige periode en het betreffende gewest minder betrouwbaar zijn. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de periode 2001-2003 minder betrouwbaar geacht voor wat betreft de verkeersdoden, en zelfs de hele periode 2000-2004 als het gaat over letselongevallen.

**TABEL 9**

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2012)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
1991	849	641	1129	785
1992	812	575	983	731
1993	787	571	934	712
1994	739	536	783	664
1995	691	511	793	628
1996	660	464	841	595
1997	674	461	775	599
1998	667	456	827	595
1999	655	429	850	579
2000	628	395	732	545
2001	605	379	596	519
2002	570	329	411	472
2003	542	362	502	471
2004	528	346	601	461
2005	484	323	636	428
2006	487	325	726	434
2007	492	323	789	438
2008	484	316	821	432
2009	468	331	805	428
2010	449	313	843	411
2011	461	320	872	423
2012	403	283	863	375
Gemiddelde 2005-2007	487	323	717	433
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-17,3%	-12,6%	+20,4%	-13,4%
Evolutie t.o.v. 2011	-12,6%	-11,7%	-1,1%	-11,3%

Bron: FOD Economie ADSEI Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV en IMOB





## 2.7. EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLERNST (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER 1000 LETSELONGEVALLEN)

De ongevallernst en het overlijdensrisico zijn twee begrippen die vaak met elkaar verward worden. Terwijl het overlijdensrisico het aantal verkeersdoden in functie van het aantal afgelegde kilometers weergeeft, **geeft de ongevallernst het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen weer**. Het overlijdensrisico beantwoordt de vraag wat de kans is om te overlijden, op basis van de lengte van een traject, terwijl de ongevallernst de vraag beantwoordt wat de kans is om te overlijden, eenmaal men als weggebruiker in een letselongeval betrokken is geraakt<sup>13</sup>.

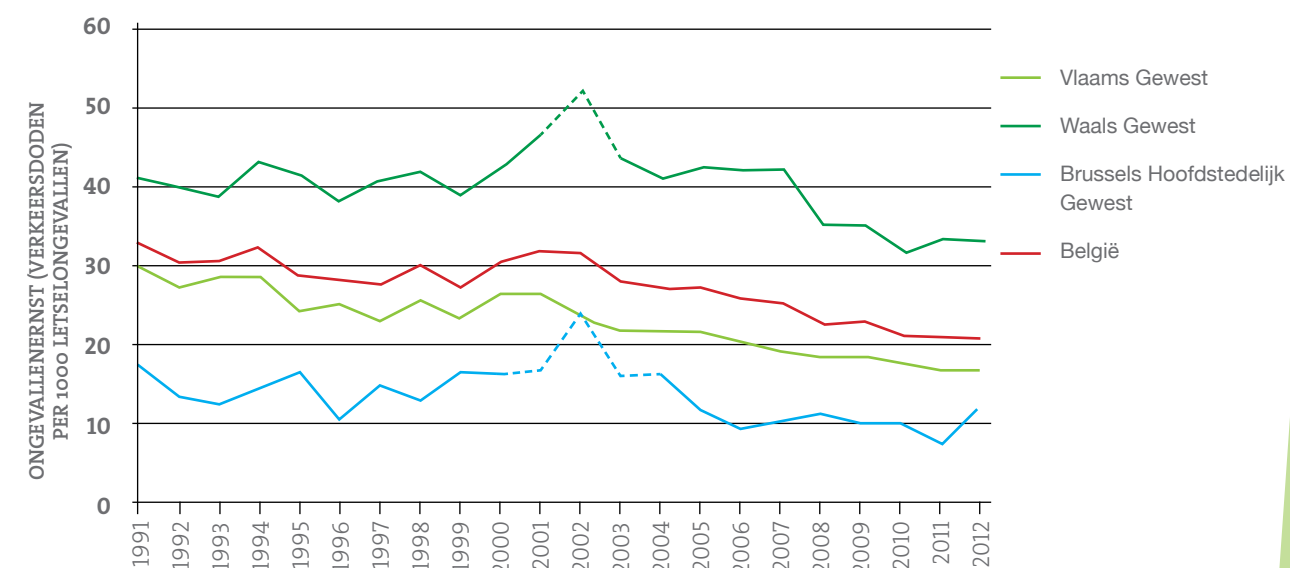
In 1991 vielen in letselongevallen in Vlaanderen gemiddeld 30 verkeersdoden per 1000 letselongevallen; **in 2012 bedroeg dit 16 verkeersdoden per 1000 letselongevallen**. Dit is een **afname met bijna de helft van de ongevallernst tussen 1991 en 2012**. Ten opzichte van het referentiegemiddelde nam de ongevallernst af met 19,8% en ten opzichte van 2011 met 0,5% (Tabel 10).

Sedert 1991 is de ongevallernst steevast het hoogst in het Waals Gewest en steeds het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (met uitzondering van het jaar 2002 maar toen deden zich registratieproblemen voor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) (Figuur 10). **Anno 2012 is de ongevallernst dubbel zo hoog in Wallonië als in Vlaanderen, maar wel ongeveer 30% lager in Brussel dan in Vlaanderen**. Gelijkaardige verhoudingen tussen de gewesten werden teruggevonden wat betreft de mortaliteit in het verkeer (paragraaf 2.4).

<sup>13</sup> Het verschil tussen beide begrippen (het overlijdensrisico en de ongevallernst) kan het makkelijkst geïllustreerd worden aan de hand van vrachtwagenongevallen. Wegens het gewicht van een vrachtwagen is de ongevallernst van vrachtwagenongevallen bijzonder hoog in vergelijking met andere vervoersmodi (bijna drie maal hoger dan bij auto-ongevallen). Het overlijdensrisico in vrachtwagenongevallen in vergelijking met het overlijdensrisico in andere letselongevallen is verhoudingsgewijs iets minder hoog (bijna tweemaal hoger dan in auto-ongevallen). Reden is dat de kans op een vrachtwagenongeval per afgelegde kilometer eerder laag is (meer dan tweemaal lager dan de kans op een auto-ongeval).

**FIGUUR 10**

Evolutie van de ongevallernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB





**TABEL 10**

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2012)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
1991	30	40	18	32
1992	27	39	13	30
1993	28	38	13	30
1994	28	43	14	32
1995	24	41	16	29
1996	25	38	10	28
1997	23	40	15	27
1998	25	41	13	29
1999	23	38	16	27
2000	26	42	16	30
2001	26	46	17	31
2002	24	51	24	31
2003	22	43	16	28
2004	21	41	16	27
2005	21	42	12	27
2006	20	42	9	26
2007	19	41	10	25
2008	18	35	11	22
2009	18	34	10	22
2010	17	31	10	21
2011	16	33	8	20
2012	16	33	11	20
Gemiddelde 2005-2007	20	42	10	26
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-19,8%	-21,5%	+9,1%	-20,5%
Evolutie t.o.v. 2011	-0,5%	-0,9%	+50,5%	+0,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



### 3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLen EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

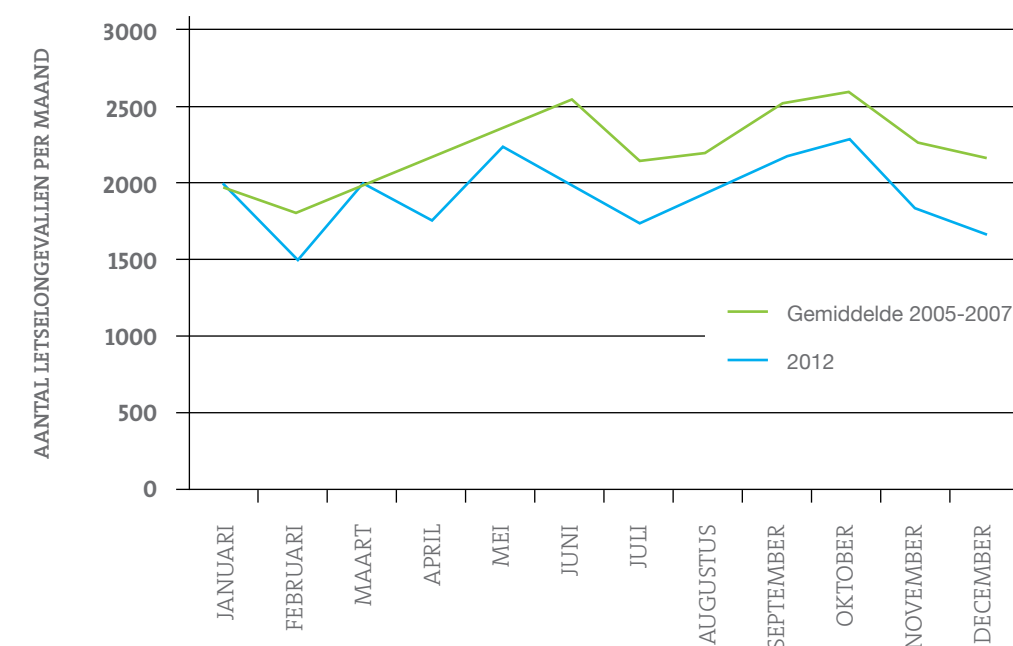
#### 3.1. VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoensschommelingen. Dit wil zeggen dat letselongevallen een jaarlijks terugkerende trend kennen. In de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Na deze stijging volgt een kortstondige vermindering van het aantal ongevallen in de maanden juli en augustus (Figuur 11). Deze tijdelijke verbetering kan mogelijk verklaard worden door het verminderd aantal woon-werk en woon-school verplaatsingen tijdens het zomerverlof. Na deze periode volgt er een tweede piek die haar hoogtepunt kent in oktober.

Bij een vergelijking met de ongevallencijfers van het jaar 2011 zien we een daling in het totaal aantal letselongevallen met 11% (Tabel 11). Enkel in de maand januari wordt er een stijging van 9% waargenomen in het aantal letselongevallen ten opzichte van het jaar 2011. Het aantal letselongevallen lag tijdens de maanden januari en maart van 2012 even hoog als bij het referentiegemiddelde. Tijdens alle andere maanden van 2012 ligt het aantal letselongevallen lager ten opzichte van het referentiegemiddelde (Figuur 11).

**FIGUUR 11**

Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



**TABEL 11**

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	TOT
2005	1986	1896	1913	2177	2379	2529	2104	2232	2515	2595	2082	1970	26378
2006	1941	1686	1878	1963	2311	2563	2306	2191	2530	2758	2533	2348	27008
2007	2081	1968	2262	2418	2463	2535	2178	2304	2531	2509	2321	2274	27844
2008	2063	2147	2095	2260	2634	2539	2235	2107	2400	2500	2135	1942	27057
2009	1970	1730	2112	2209	2307	2446	2125	2241	2400	2641	2248	1903	26332
2010	1666	1646	2038	2264	2357	2581	2217	2150	2461	2611	1976	1510	25477
2011	1846	1733	2177	2397	2643	2309	1971	2088	2496	2638	2097	2163	26558
2012	2004	1529	2010	1796	2275	2047	1798	1981	2194	2327	1879	1706	23546
Gemiddelde 2005-2007	2003	1850	2018	2186	2384	2542	2196	2242	2525	2621	2312	2197	27077
Evolutie t.o.v. gemiddelde	0%	-17%	0%	-18%	-5%	-19%	-18%	-12%	-13%	-11%	-19%	-22%	-13%
Evolutie t.o.v. 2011	+9%	-12%	-8%	-25%	-14%	-11%	-9%	-5%	-12%	-12%	-10%	-21%	-11%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Het aantal verkeersdoden ligt in de maanden juni, juli en vooral augustus van 2012 opvallend laag (Figuur 12), vooral in vergelijking met de voorgaande jaren. De maanden november, januari en februari laten zich in 2012, net zoals in voorgaande jaren, kenmerken door een relatief laag aantal dodelijke slachtoffers (minder dan 30). Dit kan in verband gebracht worden met een lager aantal afgelegde kilometers door gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers tijdens de winter<sup>14</sup>.

Ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 2005-2007 is er een duidelijk positieve evolutie te zien in het aantal verkeersdoden in Vlaanderen (Tabel 12). In vergelijking met dit gemiddelde wordt in 2012 een daling teruggevonden in het aantal doden per maand tussen 7 en 48%.

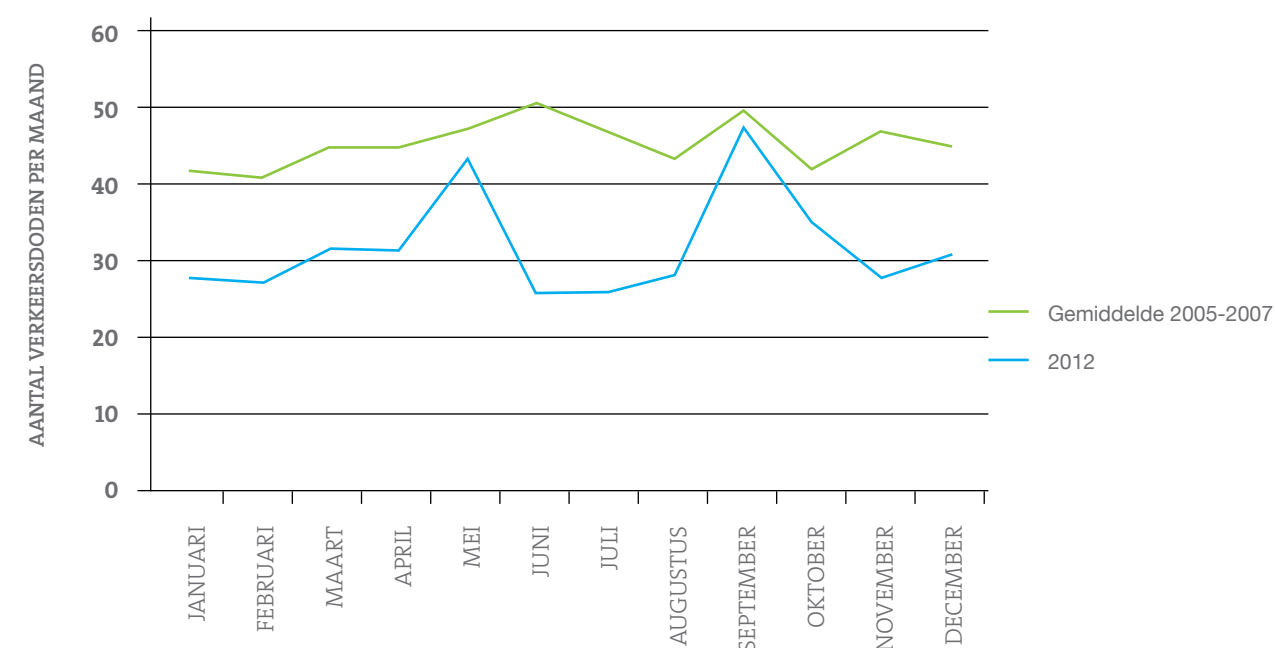
Als er een vergelijking gemaakt wordt met de cijfers van het jaar 2011 zien we dalingen in het maandelijks aantal verkeersdoden die variëren tussen 7 en 39%. De procentuele daling in het aantal doden is het sterkst in de maanden februari, maart, juli en augustus. Opvallend is de stijging in het aantal verkeersdoden in de maand mei 2012 t.o.v. de maand mei 2011. Voor deze stijging kan geen concrete verklaring aangereikt worden. De omvang van de stijging kan wel gekaderd worden in het licht van de forse afname in het aantal verkeersdoden in mei 2011. Een verdere opmerkelijke stijging is het aantal verkeersdoden in de maand september (15%). Het aantal omgekomen voetgangers en fietsers in de maand september 2012 (in totaal 22) bereikt zijn hoogste niveau sinds jaren.

Voor de forse afname in het aantal verkeersdoden in de maanden februari, maart, juli en augustus hebben bijgedragen aan de totale daling in het aantal verkeersdoden in 2012 ten opzichte van 2011.

<sup>14</sup>Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag blijkt dat fietsers tijdens de maanden april tot en met oktober gemiddeld drie maal meer kilometers afleggen in vergelijking met een gemiddelde van de maanden december en januari. Voor de afgelegde kilometers van de gemotoriseerde tweewielers waren er onvoldoende gegevens beschikbaar om verder conclusies te trekken. Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012): Tabellenrapport*. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg44/ovg44-analyse-globaal.pdf]

**FIGUUR 12**

Verdeling van het aantal verkeersdoden over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

**TABEL 12**

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	TOT
2005	52	46	40	49	54	60	47	51	53	44	39	31	566
2006	42	39	44	40	49	50	42	40	60	46	43	49	544
2007	33	39	52	47	39	39	51	38	38	36	60	56	528
2008	31	41	41	38	50	42	50	46	34	41	42	39	495
2009	26	28	46	44	44	37	57	44	41	36	43	33	479
2010	31	31	36	45	39	43	39	41	36	43	34	19	437
2011	30	35	42	30	31	29	37	46	41	42	35	34	432
2012	28	27	31	31	43	26	26	28	47	35	28	31	381
Gemiddelde 2005-2007	42	41	45	45	47	50	47	43	50	42	47	45	546
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-34%	-35%	-32%	-32%	-9%	-48%	-44%	-35%	-7%	-17%	-41%	-32%	-30%
Evolutie t.o.v. 2011	-7%	-23%	-26%	3%	39%	-10%	-30%	-39%	15%	-17%	-20%	-9%	-12%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 3.2. VOLGENS DE PERIODE VAN DE WEEK

Figuur 13 geeft de verdeling van het aantal letselongevallen weer over de dagen van de week, verder onderverdeeld over de uren van de dag. Op weekdays is er voornamelijk een hoog aantal letselongevallen tijdens de ochtendspits (voornamelijk tussen 7 en 9 uur) en tijdens de avondspits (voornamelijk tussen 16 en 18 uur) terug te vinden. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze momenten kan verklaard worden aan de hand van de toename in de **verkeersintensiteit**, ten gevolge van de **woon-werk en woon-school verplaatsingen**. Gelijkaardig kan de stijging in het school-woon verkeer op woensdagmiddag ook duidelijk waargenomen worden in het aantal letselongevallen op dat moment. Het patroon van het aantal letselongevallen in onderstaande figuur weerspiegelt in belangrijke mate de **blootstelling**, een patroon dat over de jaren heen dan ook vrij constant gebleven is.

**FIGUUR 13**

Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2012)<sup>15</sup>



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

De verdeling van de letselongevallen over de perioden van de week is gelijkaardig voor het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijke Gewest (Figuur 14). Het percentage **letselongevallen** dat zich voordoet op **weekdagen** (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in **Vlaanderen en Brussel** respectievelijk **68% en 71%**. In het **Waalse Gewest** ligt dit aantal iets lager, namelijk 60%. Opmerkelijk is het verschil in het percentage letselongevallen tijdens weekends (en in het bijzonder weekendnachten) tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië anderzijds. In totaal speelt een derde (33%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend (overdag en 's nachts opgeteld); in Vlaanderen is dit ruim een kwart (27%). Mogelijk kunnen sociaaleconomische factoren<sup>16</sup> het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië verklaren, waardoor beide gewesten niet hetzelfde blootstellingspatroon over de uren van een week kennen.

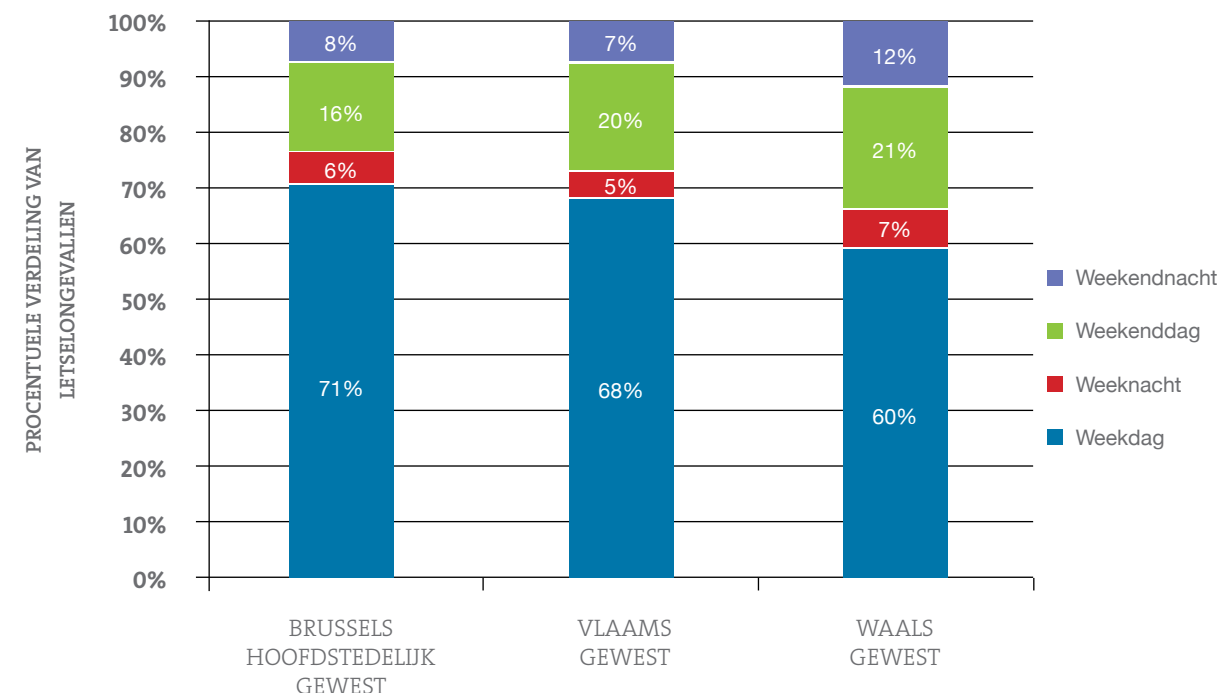
<sup>15</sup> De legende toont een onderverdeling van het aantal letselongevallen, opgesplitst in 4 klassen: Tussen [0-100], [100-200], [200-300] en [300-400] letselongevallen per uur.

<sup>16</sup> "Volgens de criteria van het Internationaal Arbeidsbureau (IAB werklozen) behoren tot de werklozen alle personen van 15 jaar en ouder die: (a) tijdens de referentieweek zonder werk waren (b) voor werk beschikbaar waren d.w.z. voor werk in loondienst of als zelfstandige beschikbaar waren binnen twee weken na de referentieweek (c) actief werk zochten, d.w.z. gedurende de laatste vier weken met inbegrip van de referentieweek gerichte stappen hadden ondernomen om werk in loondienst of als zelfstandige te zoeken, of die werk hadden gevonden en binnen ten hoogste drie maanden zouden beginnen te werken." [Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) (2012). *Metadata. Werkgelegenheid en werkloosheid*. Verkregen via [http://statbel.fgov.be/nl/statistiek/cijfers/arbeid\\_leven/werk/](http://statbel.fgov.be/nl/statistiek/cijfers/arbeid_leven/werk/)]

De IAB-werkloosheidsgraad in 2012 bedroeg 17,5% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; 4,6% in het Vlaams Gewest; en 10,1% in het Waals Gewest. Verkregen via [http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt\\_levensomstandigheden/werkloosheid\\_en\\_aanvullende\\_indicatoren\\_2012.jsp](http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt_levensomstandigheden/werkloosheid_en_aanvullende_indicatoren_2012.jsp)

**FIGUUR 14**

Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2012)



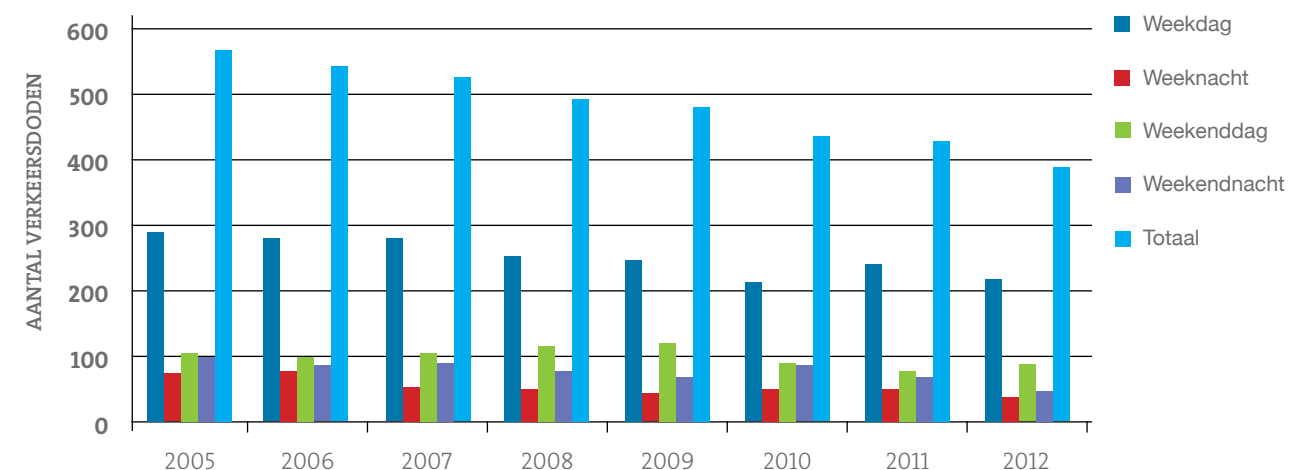
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Tussen 2011 en 2012 deed zich een afname van 51 verkeersdoden in Vlaanderen voor. Deze afname uit zich zowel tijdens de weekdays en weeknachten, als tijdens de weekendnachten (Figuur 15). Enkel tijdens **weekenddagen** heeft zich een stijging van het aantal verkeersdoden voorgedaan van 12,3% ten opzichte van 2011. Hier kan niet meteen een verklaring voor gegeven worden.

Verder is ook een duidelijk hoger aandeel doden op te merken tijdens de nacht (10% tijdens weeknachten en 13% tijdens weekendnachten in Vlaanderen) in vergelijking met het aandeel letselongevallen tijdens deze periodes (5% tijdens weeknacht en 7% tijdens weekendnacht).

**FIGUUR 15**

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de periode van de week (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

TABEL 13

Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2012)

	Dodens		Niet dodelijk gewonden		Letselongevallen	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	212	56 %	20158	66 %	15895	68 %
Weeknacht	38	10 %	1572	5 %	1241	5 %
Weekenddag	82	22 %	6518	21 %	4647	20 %
Weekendnacht	49	13 %	2337	8 %	1763	7 %
Totaal	381	100 %	30585	100 %	23546	100 %

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

De problematiek van zeer ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft volgende figuur een analyse van dodelijk gewonde bestuurders van personenvervoertuigen volgens de periode van de week, in functie van de leeftijdscategorie.

In totaal waren in 2012 gemiddeld **21% van de autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud**. Dit percentage ligt vooral hoog in vergelijking tot het aandeel personen binnen deze leeftijdscategorie (8,6%)<sup>17</sup>.

Het aandeel 18-24 jarigen is duidelijk het grootst tijdens week- en weekendnachten (respectievelijk 27% en 30% van het totaal aantal doden tijdens week- en weekendnachten zijn jongeren binnen deze leeftijdscategorie).

Hieruit kan niet automatisch worden afgeleid dat het risico voor jonge autobestuurders tijdens week- en weekendnachten groter is dan tijdens andere periodes van de week. Willen we een uitspraak doen over het risico dan moet ook de blootstelling, nl. het aantal afgelegde kilometers, in rekening worden genomen. Een hoger aantal afgelegde kilometers door jonge autobestuurders tijdens week- en weekendnachten kan immers een verklaring zijn voor de hogere betrokkenheid van jonge autobestuurders in ernstige letselongevallen tijdens weekendnachten dan op andere momenten van de week. In de rapporten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is het aantal afgelegde kilometers per periode van de week en per leeftijdscategorie niet opgenomen. Blootstellingsgegevens op *nationaal* niveau echter, welke zijn afgeleid uit de gedragsmeting alcohol<sup>18</sup>, tonen aan dat het **risico van jonge autobestuurders op alle momenten van de week ongeveer dubbel zo hoog** is als wat kan verondersteld worden op basis van het door hen afgelegde aantal kilometers<sup>19</sup>.

**Ouderen** worden vooral overdag tijdens de week als autobestuurder het **slachtoffer** van een verkeersongeval met een dodelijk letsel als gevolg. Dit kan ook duidelijk afgeleid worden uit onderstaande figuur. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en de gevolgen die dit heeft op hun **verplaatsingspatroon** (i.e. het merendeel van het aantal afgelegde kilometers doet zich door de dag voor).

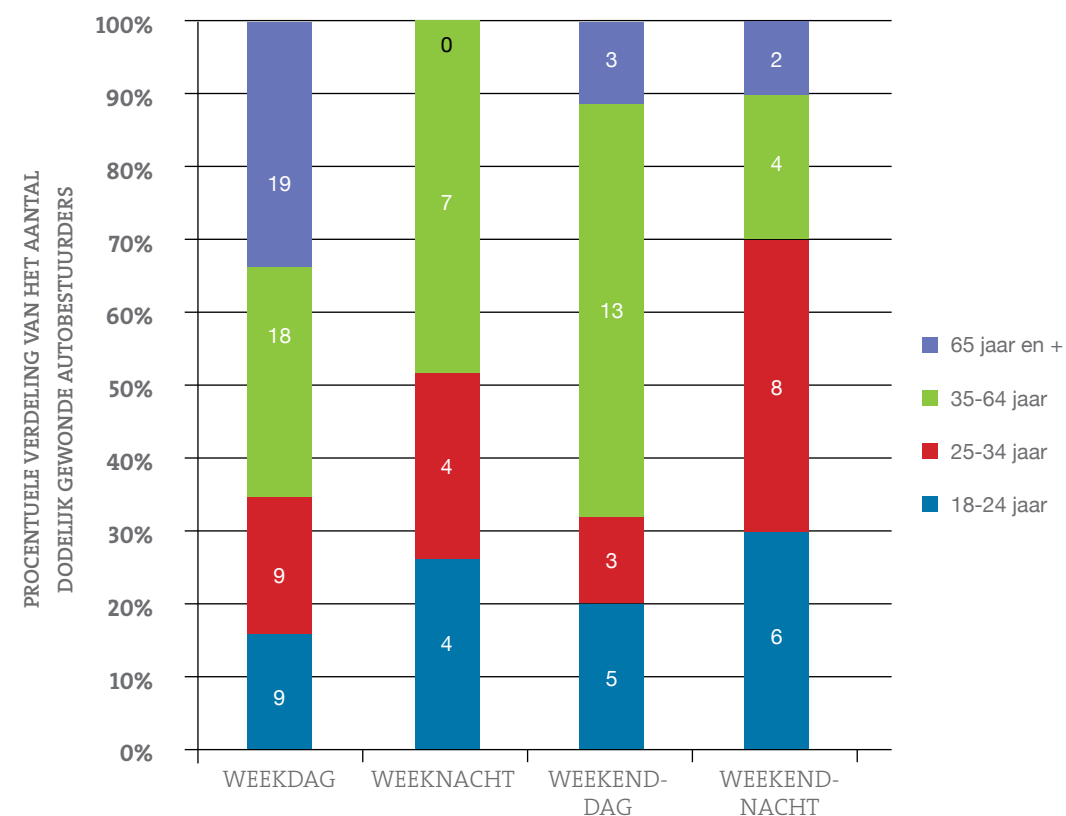
<sup>17</sup> Bevolkingsgegevens: cijfers 2012 - FOD Economie ADSEI

<sup>18</sup> Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2009"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

<sup>19</sup> Nuytens, N., Focant, F. & Casteels, Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

FIGUUR 16

Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 3.3. VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR EN DE UREN VAN DE DAG - VOETGANGERS

De verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de verschillende maanden kan wegens diverse factoren afwijken van die van andere weggebruikers. Om die reden worden voetgangers in deze paragraaf apart besproken<sup>20</sup>. In het totaal zijn er in 2012, in Vlaanderen, **1824 voetgangers gewond geraakt of omgekomen in het verkeer** (waaronder 51 doden). Figuur 17 geeft een verdere verdeling naar het uur en de maand weer waarop voetgangers in het verkeer slachtoffer werden. De horizontale as geeft de uren in een dag weer; de verticale as staat voor de maanden in een jaar. De verticale as werd met 6 maanden verschoven, zodat de pieken in de winter- en lentemaanden beter zichtbaar zijn. Ook voor 2012 onthult deze figuur een **sterke piek** in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers **tijdens de avondspits in de winter** en een tweede minder uitgesproken piek tijdens de ochtendspits (eveneens tijdens de winter). De concentratie van voetgangersongevallen rond de avondspits in de maanden oktober tot en met januari kan samenhangen met de **zonsondergang** en dus de vroegere **schemering en verminderde zichtbaarheid** tijdens deze periode. Daarnaast speelt ook de overgang van het zomer- naar het winteruur, eind oktober, een rol.

Naast een verminderde zichtbaarheid kan ook de **blootstellingsgraad** een rol spelen. Zo is het mogelijk dat een vermindering in het aantal afgelegde kilometers per fiets en met gemotoriseerde tweewielers in de winter, zorgt voor een toename van het aantal afgelegde kilometers te voet. Net zoals in 2011 blijkt echter uit de gegevens van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen dat het aantal afgelegde kilometers door voetgangers in 2012 niet verhoogd was in de winterperiode<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Daarnaast wordt momenteel door het BIVV en IMOB in het kader van het Steunpunt Verkeersveiligheid gewerkt aan een themarapport omtrent de verkeersveiligheid van voetgangers.

<sup>21</sup> Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012) Tabellenrapport*. Diepenbeek, België: Instituut voor Mobiliteit [http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg44-1.php?a=19&nav=11]





**FIGUUR 17**

Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2012)<sup>22</sup>



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 3.4. VOLGENS DE WEERSGESTELDHEID

De meerderheid van de ongevallen in België doet zich voor bij normale weersomstandigheden. De letselongevallen in Vlaanderen gaan, in vergelijking met de twee andere gewesten, het minst vaak gepaard met bijzondere weersomstandigheden (regen, sneeuw, enz.). 81,1% van alle letselongevallen in Vlaanderen spelen zich af bij normale weersomstandigheden tegenover respectievelijk 76,2% en 66,9% van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest (Tabel 14). Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) blijkt dat het ongeveer 8% van de tijd regent in Vlaanderen<sup>23</sup>, terwijl bijna 10% van de ongevallen gebeurt bij regenval. **Regenweer** levert bijgevolg een **verhoogd risico** op ten opzichte van normale weersomstandigheden, mede door de verminderde zichtbaarheid en langere remafstand.

<sup>22</sup> De legende toont een onderverdeling van het aantal gewonden, opgesplitst in 4 klassen: Tussen [0-10], [10-20], [20-30] en [30-40] gewonde voetgangers per uur.

<sup>23</sup> [www.frankeboosere.be/vragen/vraag177.php](http://www.frankeboosere.be/vragen/vraag177.php)

**TABEL 14**

Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2012)

	Vlaams Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		Waals Gewest	
	#	%	#	%	#	%
<b>Normaal</b>	19085	81,05%	2478	76,20%	7123	66,69%
<b>Regenval</b>	2317	9,84%	498	15,31%	1370	12,83%
<b>Mist</b>	89	0,38%	1	0,03%	50	0,47%
<b>Sterke Wind</b>	39	0,17%	3	0,09%	29	0,27%
<b>Sneeuwval</b>	108	0,46%	14	0,43%	126	1,18%
<b>Hagelbui</b>	19	0,08%	1	0,03%	9	0,08%
<b>Andere (Dikke rook,...)</b>	122	0,52%	8	0,25%	51	0,48%
<b>Onbekend</b>	1767	7,50%	249	7,66%	1922	18,00%
<b>Totaal</b>	<b>23546</b>	<b>100%</b>	<b>3252</b>	<b>100%</b>	<b>10680</b>	<b>100%</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Wanneer gekeken wordt naar de verdeling per gewest van het aantal doden volgens de weersomstandigheden, zien we dat dit aandeel onder normale weersomstandigheden lager is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (62%) en in het Waals Gewest (64%) dan in het Vlaams Gewest (81%). In Vlaanderen vielen drie op de vier verkeersdoden tijdens normale weersomstandigheden. Verder vielen bijna 19% van de doden in Brussel tijdens regenval, terwijl dit aantal duidelijk lager lag in Vlaanderen (8,7%).

**TABEL 15**

Aantal en aandeel verkeersdoden in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2012)

	Vlaams Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		Waals Gewest	
	#	%	#	%	#	%
<b>Normaal</b>	289	75,85%	23	62,16%	224	64,18%
<b>Regenval</b>	33	8,66%	7	18,92%	40	11,46%
<b>Mist</b>	2	0,52%	0	0%	4	1,15%
<b>Sterke Wind</b>	0	0%	0	0%	0	0%
<b>Sneeuwval</b>	0	0%	0	0%	1	0,29%
<b>Hagelbui</b>	1	0,26%	0	0%	0	0%
<b>Andere</b>	2	0,52%	0	0%	1	0,29%
<b>Onbekend</b>	54	14,17%	7	18,92%	79	22,64%
<b>Totaal</b>	<b>381</b>	<b>100%</b>	<b>37</b>	<b>100%</b>	<b>349</b>	<b>100%</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB





## 4. DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

### 4.1. VOLGENS DE VIJF VLAAMSE PROVINCIËS

Figuur 18 toont de evolutie van het aantal verkeersdoden in de vijf Vlaamse provincies. Alle Vlaamse provincies vertonen een **daling tussen het referentiegemiddelde 2005-2007 en het jaar 2012** (Tabel 16). **West-Vlaanderen, Limburg en Antwerpen kenden de grootste daling** (respectievelijk **39%, 36% en 34%**). De overige provincies hadden een minder sterke daling ten opzichte van het referentiegemiddelde. Vlaams-Brabant telde 29% minder doden in 2012, voor Oost-Vlaanderen was dit 12%. Gekeken naar de **evolutie in 2012 ten opzichte van het jaar 2011** zien we echter dat **Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen een stijging vertonen** in het aantal verkeersdoden van respectievelijk 35% en 2%. **In West-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg werd een daling geregistreerd** ten opzichte van 2011 (respectievelijk **28%, 27% en 8%**). Ten opzichte van 2011 boekten vooral Antwerpen en West-Vlaanderen een sterke vooruitgang in het verminderen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Het absolute aantal doden daalde met respectievelijk 32 en 29.

Figuur 18 toont aan dat, met uitzondering van enkele schommelingen, de onderlinge rangschikking van de provincies in termen van geregistreerde verkeersdoden doorheen de jaren gelijk is gebleven. Afgezien van het jaar 2006 en het jaar 2012 werd in Antwerpen jaarlijks het hoogste dodental waargenomen. En behalve in het jaar 2008, telde Vlaams-Brabant jaarlijks het laagste aantal verkeersdoden.

**TABEL 16**

Evolutie van de verkeersslachtoffers in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2012)

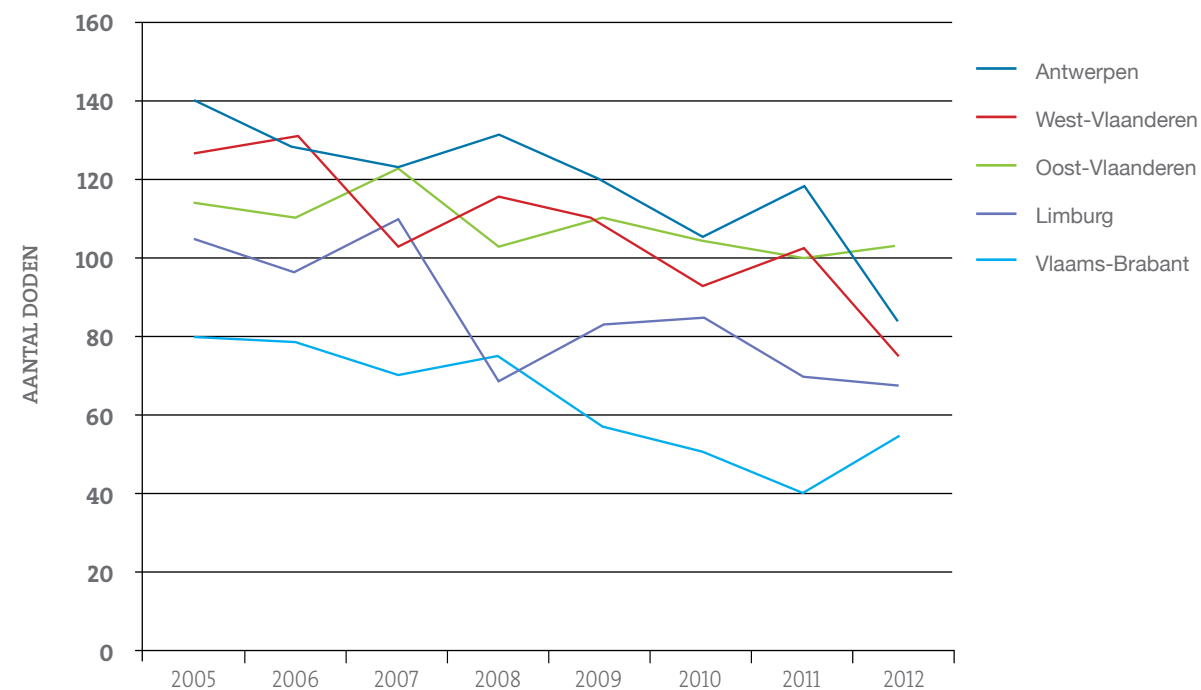
JAAR	ANTWERPEN	LIMBURG	OOST-VLAANDEREN	WEST-VLAANDEREN	VLAAMS-BRABANT
2005	140	105	114	127	80
2006	128	96	110	131	79
2007	123	110	122	103	70
2008	131	69	103	116	76
2009	120	82	111	109	57
2010	105	84	104	93	51
2011	118	72	100	102	40
2012	86	66	102	73	54
Gemiddelde 2005-2007	130	104	115	120	76
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-34%	-36%	-12%	-39%	-29%
Evolutie t.o.v. 2011	-27%	-8%	+2%	-28%	+35%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB





**FIGUUR 18**  
Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2012)

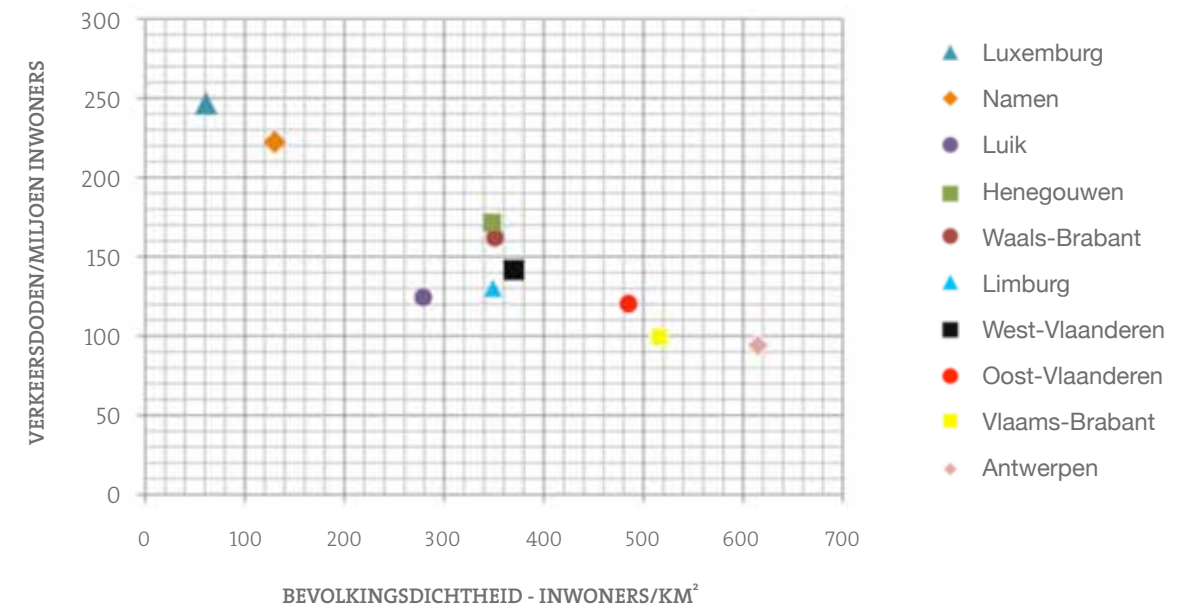


Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Het is interessant om bij de evolutie in het aantal verkeersdoden per provincie, ook de verschillen aangaande de risicomaten tussen de provincies in rekening te brengen (zoals met betrekking tot het aantal inwoners). In Figuur 19 wordt daarom de mortaliteit in het verkeer (doden 30 dagen per miljoen inwoners) afgezet tegen de bevolkingsdichtheid (het aantal inwoners per km<sup>2</sup>), en dit per provincie. De bevolkingsdichtheid is een parameter die vele maatschappelijke kenmerken met een invloed op verkeersveiligheid tegelijkertijd dekt, zoals de verkeersintensiteit, de urbanisatiegraad, de nabijheid van medische urgentieteam, de gebruikte vervoermiddelen, de kwaliteit van de weginfrastructuur, enz. Deze maatschappelijke kenmerken zijn elk afzonderlijk vaak niet meetbaar, maar de bevolkingsdichtheid maakt het mogelijk deze kenmerken toch enigszins te vatten.

Uit Figuur 19 kan duidelijk de relatie tussen de bevolkingsdichtheid en de mortaliteit afgelezen worden. De figuur toont aan dat de provincies met de hoogste bevolkingsdichtheid ook de laagste mortaliteit kennen.

**FIGUUR 19**  
De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid<sup>24</sup>, voor de Belgische provincies (2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

## 4.2. OP/BUITEN AUTOSNELWEGEN

In het jaar 2012 werden op de **Vlaamse autosnelwegen 46 verkeersdoden** en **1693 letselongevallen** geregistreerd (Tabel 17). Dit komt overeen met **12,1%** van alle verkeersdoden en **7,2%** van alle letselongevallen in Vlaanderen. Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel letselongevallen duidt er op dat de **ernst op autosnelwegen bovengemiddeld** is. Dit kan verklaard worden door de hogere gemiddelde snelheid en de bijgevolg hogere botsingsimpact op autosnelwegen.

Uit de beschrijving van de evolutie van de ongevallencijfers kunnen meer diepgaande conclusies getrokken worden wanneer deze ongevallencijfers op autosnelwegen worden gerelateerd aan een blootstellingsmaat zoals het aantal afgelegde voertuig- en reizigerskilometers<sup>25</sup>. Het aantal afgelegde **reizigerskilometers op autosnelwegen** in Vlaanderen in 2012 is sinds het referentiegemiddelde 2005-2007 met **8% gestegen** (30,60 t.o.v. 32,95 miljard reizigerskilometers in 2012) (zie Tabel 43 in bijlage). Een stijging in deze reizigerskilometers bemoeilijken een daling in de verkeersslachtoffers en het behalen van de doelstellingen.

Het **overlijdensrisico op autosnelwegen is met 44,7% afgenomen** ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007, het ongevalsrisico kende een daling van **33,1%** (Tabel 18).



<sup>24</sup> Cijfers over het bevolkingsaantal zijn afkomstig van de FOD Economie ADSEI en betreffen het jaar 2012. Cijfers over de oppervlakte van elke provincie zijn eveneens afkomstig van de FOD Economie ADSEI en betreffen het jaar 2010. Sindsdien zijn de provinciegrenzen echter niet meer gewijzigd. De mortaliteit en de bevolkingsdichtheid zijn berekend door de auteurs van dit rapport.

<sup>25</sup> Cijfers in verband met afgelegde kilometers zijn afkomstig van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en betreffen het jaar 2012.



**TABEL 17**

Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal verkeersdoden op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	LETSELONGEVALLLEN	VERKEERSDODEN
2005	2299	80
2006	2438	82
2007	2356	75
2008	2299	69
2009	2197	71
2010	2145	52
2011	2047	55
2012	1693	46
Gemiddelde 2005-2007	2364	79
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-28%	-42%
Evolutie t.o.v. 2011	-17%	-16%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

**TABEL 18**

Evolutie in het ongevalsrisico, overlijdensrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	ONGEVALSRISICO (LETSELONGEVALLLEN PER MILJARD AFGELEGDE VOERTUIGKILOMETERS)	OVERLIJDENSRISICO (VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS)	ERNST (VERKEERSDODEN PER 1000 LETSELONGEVALLLEN)
2005	112,4	2,7	34,8
2006	114,6	2,7	33,6
2007	106,9	2,3	31,8
2008	105,1	2,2	30,0
2009	100,4	2,3	32,3
2010	97,6	1,7	24,2
2011	91,5	1,7	26,9
2012	74,4	1,4	27,2
Gemiddelde 2005-2007	111,3	2,6	33,4
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-33,1%	-44,7%	-18,7%
Evolutie t.o.v. 2011	-18,7%	17,6%	1,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 4.3. BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

In 2012 werden er **binnen de bebouwde kom 61% minder dodelijke slachtoffers** geregistreerd dan **buiten de bebouwde kom** (Tabel 19). Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (11456) dan buiten de bebouwde kom (10800). Dit resulteert in een **lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom** in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 20; Figuur 20). Het aantal niet dodelijk gewonden is eveneens iets lager binnen de bebouwde kom (8% lager dan buiten de bebouwde kom). Gemiddeld vallen er dus minder slachtoffers in een ongeval binnen de bebouwde kom dan buiten de bebouwde kom.

De meest opmerkelijke daling t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007 werd teruggevonden bij de doden buiten de bebouwde kom (-42%). Maar ook binnen de bebouwde kom daalde het aantal doden, en dit met 16%. Ten opzichte van 2011 bedroegen deze dalingen 19% buiten de bebouwde kom en 27% binnen de bebouwde kom.

**TABEL 19**

Evolutie van het aantal letselongevallen, verkeersdoden en niet dodelijk gewonden binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom		
	LETSEL- ONGEVALLLEN	VERKEERS- DODEN	NIET DODELIJK GEWONDEN	LETSEL- ONGEVALLLEN	VERKEERS- DODEN	NIET DODELIJK GEWONDEN
2005	13134	108	16020	13200	435	18663
2006	13088	124	16032	13880	405	19777
2007	13758	105	16842	14057	396	19856
2008	13596	126	16608	13431	337	18890
2009	13369	108	16290	12936	342	18119
2010	12730	103	15542	12724	306	17733
2011	13607	128	16658	12942	297	18221
2012	11456	94	13880	10800	241	15099
Gemiddelde 2005-2007	13327	112	16298	13712	412	19432
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-14%	-16%	-15%	-21%	-42%	-22%
Evolutie t.o.v. 2011	-16%	-27%	-17%	-17%	-19%	-17%

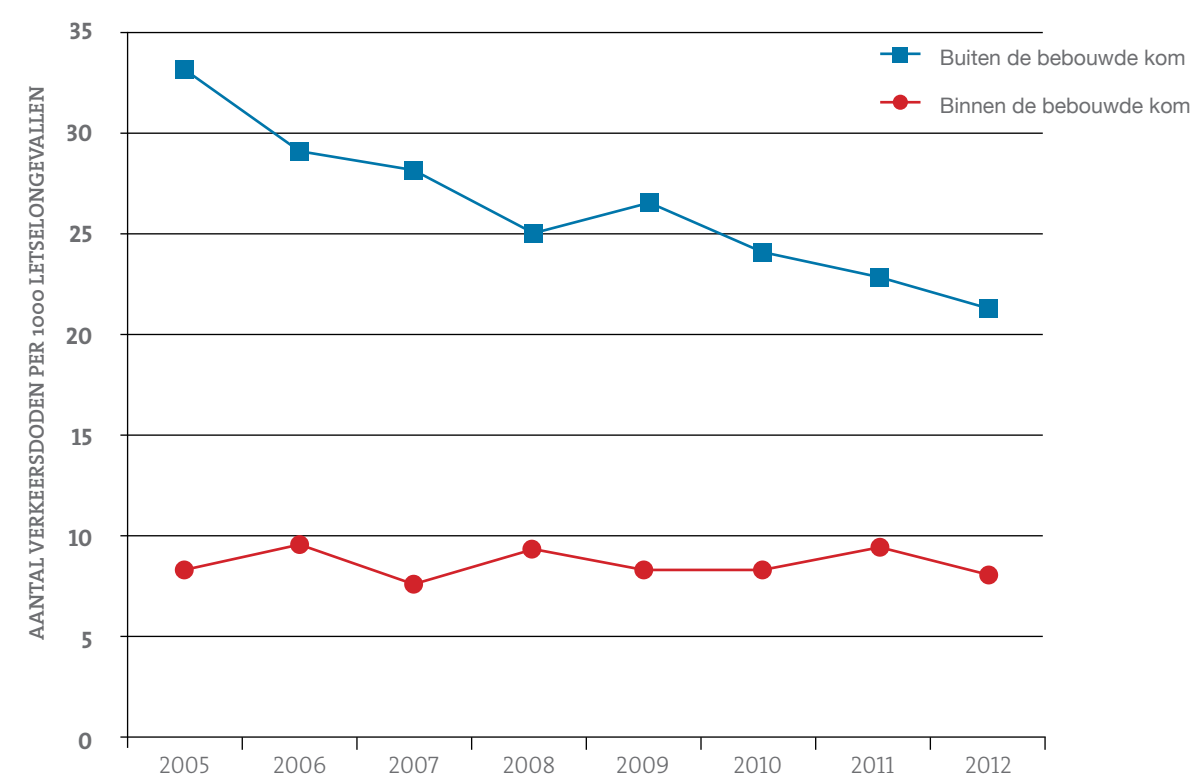
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota : Niet bij elk ongeval werd aangegeven of het al dan niet binnen de bebouwde kom plaatsvond. Dit heeft als gevolg dat de respectievelijke totalen van letselongevallen, verkeersdoden en niet dodelijk gewonden niet overeenstemmen met het totaal geregistreerd aantal.

Figuur 20 toont de evolutie in ongevallenernst **zowel binnen als buiten de bebouwde kom** voor Vlaanderen. Hier kan geconstateerd worden dat de ongevallenernst buiten de bebouwde kom een **dalende trend** kent sinds 2005, maar de ongevallenernst binnen de bebouwde kom sinds 2005, stabiel is, ondanks een daling in 2012 ten opzichte van 2011.

**FIGUUR 20**

Evolutie van de ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Tabel 20 toont de ongevallernst in de verschillende gewesten. Binnen de bebouwde kom daalde de ongevallernst het sterkst in Wallonië. Ten opzichte van 2011 werd hier een daling vastgesteld van 19,5%, terwijl dit binnen Vlaanderen 12,8% was. In Brussel steeg de ongevallernst echter sterk (+63,2%). Buiten de bebouwde kom bleef de ongevallernst ongeveer gelijk, zowel in het Vlaamse als het Waalse Gewest. Wanneer we kijken naar de evolutie ten opzichte van 2005-2007, zien we dat de ongevallernst in Wallonië zowel binnen (-26,8%) als buiten de bebouwde kom (-20%) sterk daalde. Dit geldt ook voor buiten de bebouwde kom in Vlaanderen (-25,9%), terwijl er binnen de bebouwde kom slechts sprake is van een zeer beperkte daling (-2,8%).

**TABEL 20**  
Evolutie van de ongevallernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2005-2012)

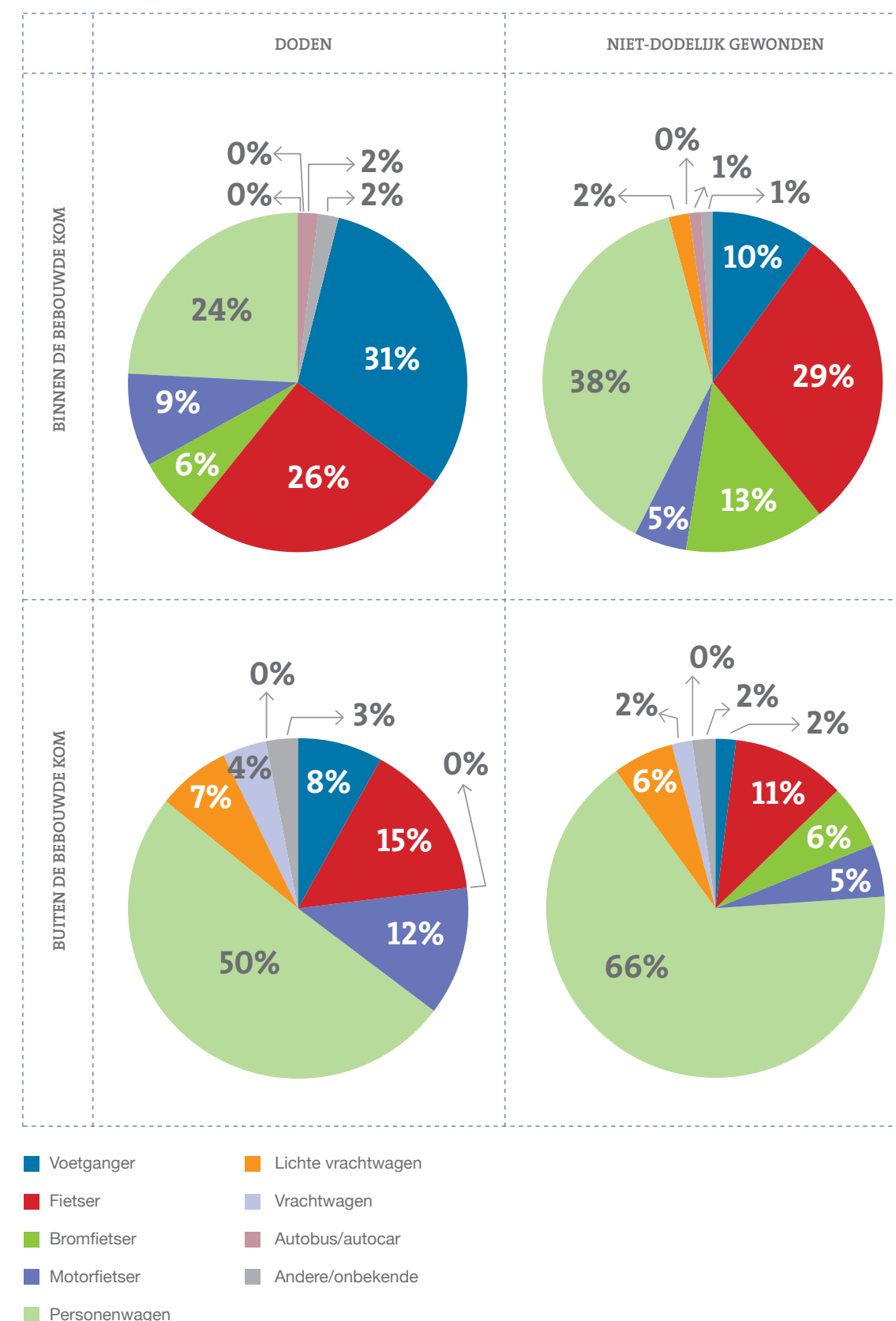
	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST
2005	8,2	20,5	7,0	33,0	65,1
2006	9,5	19,3	6,7	29,2	66,4
2007	7,6	21,1	7,8	28,2	64,1
2008	9,3	19,1	6,9	25,1	52,0
2009	8,1	18,3	8,1	26,4	52,8
2010	8,1	16,9	9,4	24,0	47,9
2011	9,4	18,5	6,5	22,9	52,4
2012	8,2	14,9	10,6	22,3	52,2
Gemiddelde 2005-2007	8,4	20,3	7,2	30,1	65,2
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-2,8%	-26,8%	47,8%	-25,9%	-20,0%
Evolutie t.o.v. 2011	-12,8%	-19,5%	63,2%	-2,8%	-0,4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Het **type weggebruiker dat binnen de bebouwde kom** slachtoffer wordt van een verkeersongeval **verschilt in sterke mate van de aard van de slachtoffers buiten de bebouwde kom**. Uit Figuur 21 kan afgeleid worden dat er binnen de bebouwde kom meer kwetsbare weggebruikers slachtoffer worden in het verkeer. Onder de categorie 'kwetsbare weggebruikers' vallen voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorfietzers. Verder kunnen we concluderen dat het **aandeel kwetsbare weggebruikers groter is onder de doden dan onder de niet dodelijk gewonden**, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Dit wijst er enerzijds op dat kwetsbare weggebruikers sneller overlijden wanneer zij betrokken raken bij een letselongeval, maar er dient anderzijds ook rekening gehouden te worden met de grotere onderregistratie bij de kwetsbare weggebruikers.

Zoals weergegeven in de volgende figuur, vertegenwoordigen de **kwetsbare weggebruikers 72% van alle doden binnen de bebouwde kom**, 57% van alle niet dodelijk gewonden binnen de bebouwde kom, **35% van alle verkeersdoden buiten de bebouwde kom**, en 24% van alle (zwaar- en licht)gewonden buiten de bebouwde kom.

**FIGUUR 21**  
Aandeel doden versus aandeel niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen- en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

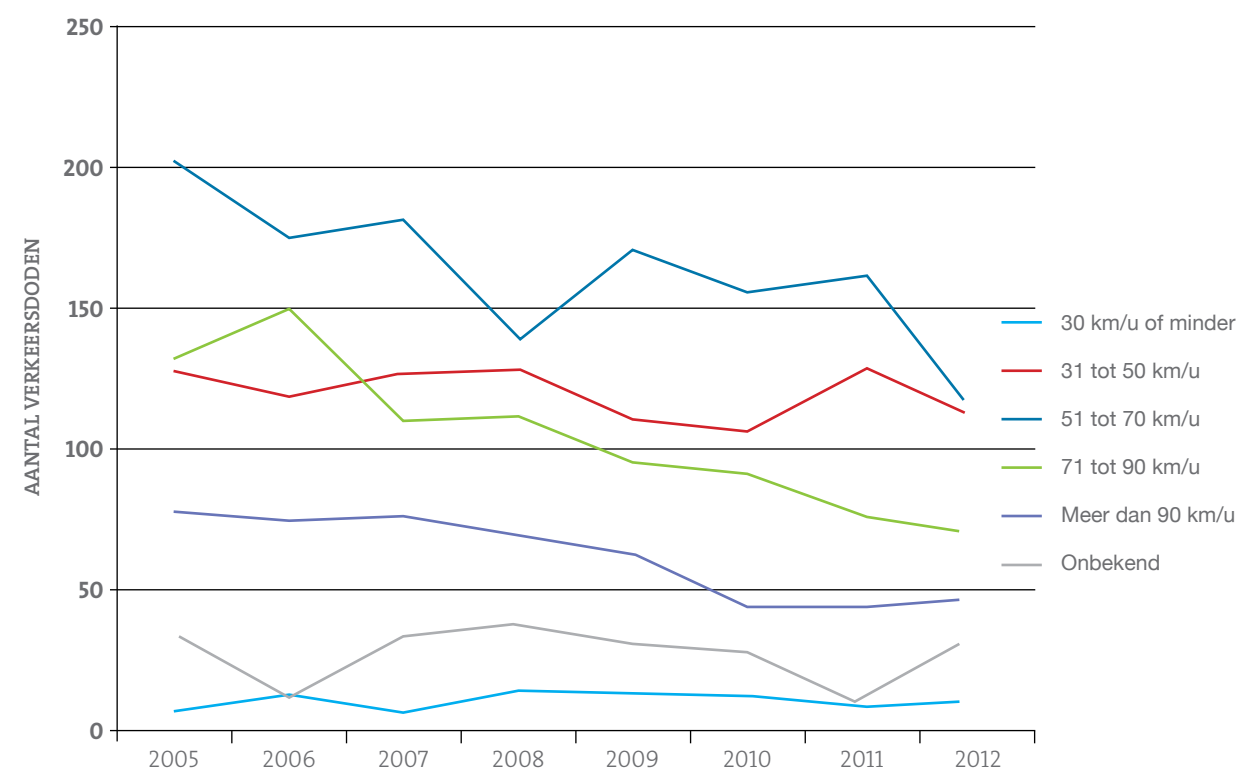
#### 4.4. VOLGENS SNELHEIDSREGIME

In het jaar **2012** werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd in het snelheidsregime 51-70km/u (**114 doden**). Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 31-50km/u (107 doden), gevolgd door 68 verkeersdoden in de zone 71-90km/u, 49 dodelijke verkeersslachtoffers in de zone >90km/u en ten slotte 9 verkeersdoden in het snelheidsregime 30km/u of minder (Figuur 22; Tabel 21). Voor de overige 34 dodelijke verkeersslachtoffers is er in de ongevallenstatistieken geen snelheidsregime gekend.

Evoluties in de samenstelling van het wegennet (het aandeel dat elke snelheidszone inneemt t.o.v. het totale wegennet) en de evolutie m.b.t. het aantal afgelegde kilometers per snelheidsregime, beïnvloeden de trends van de ongevallen- en slachtoffercijfers per snelheidsgebied<sup>26</sup>. Zo kan de stijgende trend in het aantal ongevallen in de zones 30 verklaard worden aan de hand van de invoering van **zones 30** in schoolomgevingen in 2005, maar mogelijk heeft het stijgende aantal stadskernen waarin zone 30 geldig is ook een invloed (Figuur 23; Tabel 22). Hoewel de evolutie ten opzichte van het gemiddelde nog steeds gekenmerkt wordt door een stijging in het aantal ongevallen, wordt in 2012 toch een daling waargenomen ten opzichte van 2011. Verder zien we een **daling in het aantal letselongevallen in alle overige snelheidszones t.o.v. zowel het referentiegemiddelde 2005-2007 (31-50km/u: 9%, 51-70km/u: 9%, 71-90km/u: 40% en >90km/u: 16%), als het jaar 2011 (31-50km/u: 10%, 51-70km/u: 14%, 71-90km/u: 19% en >90km/u: 1%)<sup>27</sup>. Voor het aantal dodelijke verkeersslachtoffers constateren we een daling in de snelheidsregimes t.o.v. 2011 (met uitzondering van de wegen 30km/u en 90km/u of meer, waar we kunnen spreken van een stagnatie), maar ook hier werd de **meest opmerkelijke daling** waargenomen in de categorie van **51 tot 70 en 71 tot 90 km/u** een daling van respectievelijk **29% en 17%**). Deze daling moet, gezien het aantal onbekenden dat zich vermoedelijk in deze snelheidsregimes bevindt, met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden. De daling zou namelijk minder sterk kunnen zijn indien deze verkeersdoden toegevoegd zouden worden aan deze snelheidsregimes.**

FIGUUR 22

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

<sup>26</sup> Het aantal afgelegde kilometers, afgelegd per snelheidszone, wordt niet geregistreerd.

<sup>27</sup> Merk op dat de snelheidszone waarin 47 letselongevallen zich afspeelden, onbekend is.

TABEL 21

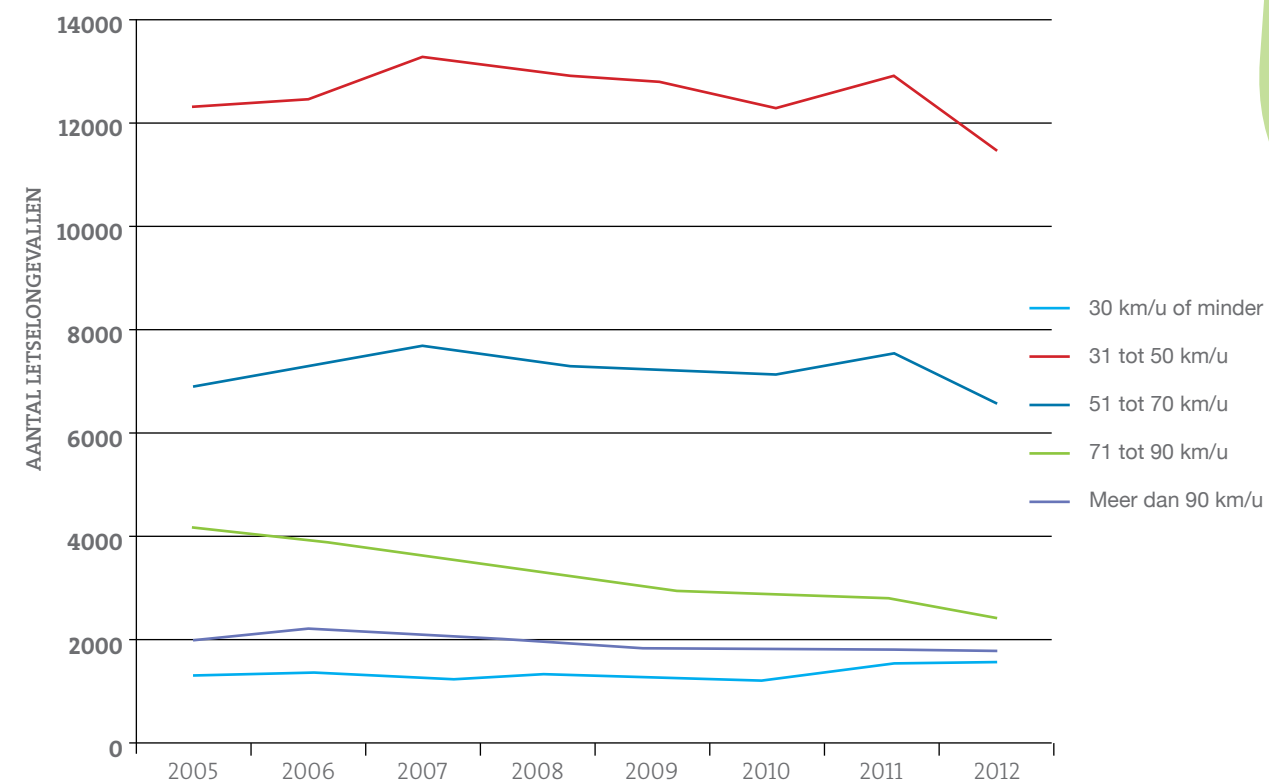
Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	30 KM/U OF MINDER	31 TOT 50 KM/U	51 TOT 70 KM/U	71 TOT 90 KM/U	MEER DAN 90 KM/U	TOTAAL
2005	4	130	192	137	78	566
2006	13	119	170	154	74	544
2007	5	126	178	114	76	528
2008	9	131	137	115	70	495
2009	11	112	168	96	63	479
2010	12	105	153	95	44	437
2011	8	125	161	82	48	432
2012	9	107	114	68	49	381
Gemiddelde 2005-2007	7	125	180	135	76	546
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+23%	-14%	-37%	-50%	-36%	-30%
Evolutie t.o.v. 2011	+13%	-14%	-29%	-17%	+2%	-12%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

FIGUUR 23

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



**TABEL 22**

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	30 KM/U OF MINDER	31 TOT 50 KM/U	51 TOT 70 KM/U	71 TOT 90 KM/U	MEER DAN 90 KM/U	TOTAAL
2005	975	12304	6742	4085	1988	26378
2006	1146	12486	7241	3911	2175	27008
2007	1194	13189	7642	3665	2106	27844
2008	1284	12946	7403	3364	2013	27057
2009	1265	12764	7257	3129	1880	26332
2010	1228	12213	7205	2951	1840	25477
2011	1441	12817	7626	2863	1783	26558
2012	1352	11479	6592	2313	1763	23546
Gemiddelde 2005-2007	1105	12660	7208	3887	2090	27077
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+22%	-9%	-9%	-40%	-16%	-13%
Evolutie t.o.v. 2011	-6%	-10%	-14%	-19%	-1%	-11%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Op basis van bovenstaande tabellen kan vastgesteld worden dat de verdeling van het aantal verkeersdoden in 2012 over de verschillende snelheidsregimes verschilt van de verdeling van het aantal letselongevallen. Zo kan bijvoorbeeld waargenomen worden dat **49% van alle letselongevallen in snelheidszone 31-50 km/u plaatsvinden, terwijl het aandeel voor de verkeersdoden in deze snelheidszone 28% bedraagt**. Dit leidt er dan ook toe dat de ongevallenernst sterk varieert over de verschillende snelheidsregimes (Figuur 24; Tabel 23). Daartegenover zien we dat het aandeel van de doden in de 71 tot 90 km/u zones hoger ligt dan het aandeel letselongevallen (respectievelijk 18 en 10%). Hetzelfde geldt voor de zones met een limiet van meer dan 90 km/u: hier gebeurden 8% van de letselongevallen, terwijl hier 13% van de doden vielen.

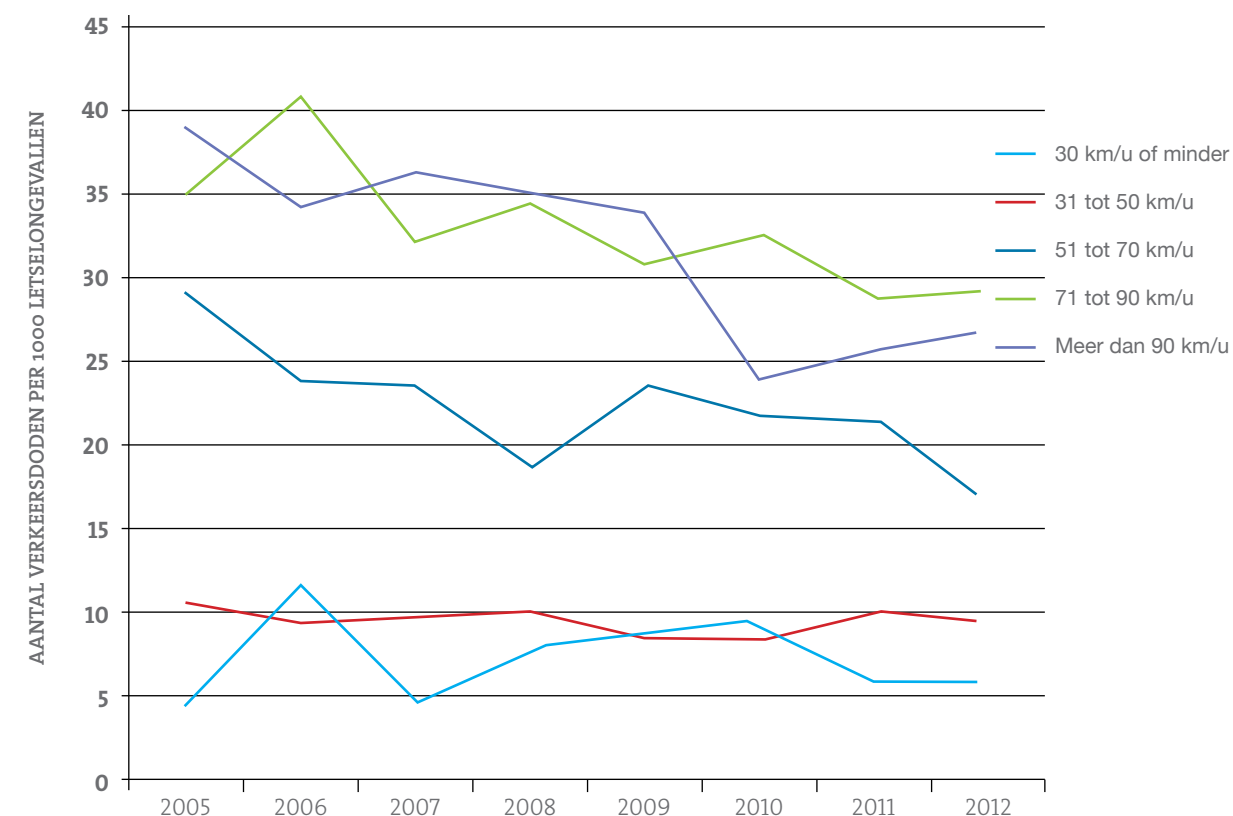
Over het algemeen zou verwacht kunnen worden dat de letselernst toeneemt bij een toenemende toegelaten snelheid. Op de **>90 km/u wegen** zien we de laatste jaren echter een **lagere ongevallenernst dan in het snelheidsregime 71-90 km/u**. Dit kan deels verklaard worden door de infrastructurele kenmerken van de >90 km/u snelheidsregimes (e.g. middenberm, minder kruispunten, weinig hindernissen, enz.), maar ook de geringere aanwezigheid van zwakke weggebruikers.

In vergelijking tot het jaar 2011 neemt de ongevallenernst in de 30 km/u zones toe van 5,1 doden per 1000 ongevallen naar 6,7 doden per 1000 ongevallen.



**FIGUUR 24**

Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

**TABEL 23**

Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	30 KM/U OF MINDER	31 TOT 50 KM/U	51 TOT 70 KM/U	71 TOT 90 KM/U	MEER DAN 90 KM/U	TOTAAL
2005	4,1	10,6	28,5	33,5	39,2	21,5
2006	11,3	9,5	23,5	39,4	34	20,1
2007	4,2	9,6	23,3	31,1	36,1	19
2008	7,0	10,1	18,5	34,2	34,8	18,3
2009	8,7	8,8	23,2	30,7	33,5	18,2
2010	9,8	8,6	21,2	32,2	23,9	17,2
2011	5,6	9,8	21,1	28,6	26,9	16,3
2012	6,7	9,3	17,3	29,4	27,8	16,2
Gemiddelde 2005-2007	6,5	9,9	25,1	34,7	36,4	20,2
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+1,7%	-5,7%	-31,1%	-15,2%	-23,7%	-19,8%
Evolutie t.o.v. 2011	+19,9%	-4,4%	-18,1%	+2,6%	+3,2%	-0,5%

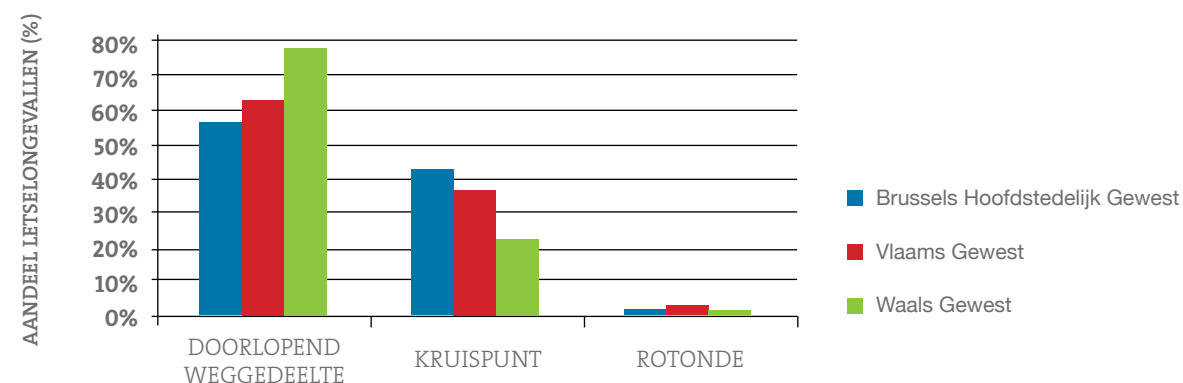
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

## 4.5. OP KRUISPUNTEN, OP ROTONDES OF OP DOORLOPENDE WEGGEDEELTES

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (62%), dit geldt ook voor het Waals Gewest (76%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (57%). De overige ongevallen in Vlaanderen doen zich voor op kruispunten (37%) en op rotondes (1%) (Figuur 25).

FIGUUR 25

Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%.

76% van de Vlaamse verkeersdoden kwam om het leven in een letselongeval dat plaatsvond op een doorlopend weggedeelte. Het hoge dodental op de doorlopende wegsegmenten is mogelijk een gevolg van de hogere snelheden die hier gelden, aangezien zich hier geen kruisingen bevinden. Het aandeel verkeersdoden op doorlopende gedeeltes is hoger dan het aandeel letselongevallen (62%); dit impliceert dat de ongevalsernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt bevestigd door de cijfers want de ongevalsernst op doorlopende wegsegmenten bedraagt 20 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 10 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten (Tabel 24).

TABEL 24

Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2012)

	Letselongevallen		Verkeersdoden		Ernst
	#	%	#	%	
Op kruispunt (totaal)	8617	37%	86	23%	10
Verkeerslichten in werking	1977	8%	14	4%	7
Voorrangsborden B1 of B5	4542	19%	58	15%	13
Voorrang van rechts	2047	9%	14	4%	7
Agent	19	0%	0	0%	/
Verkeerslichten defect	32	0%	0	0%	/
Op rotonde	186	1%	0	0%	/
Op doorlopend weggedeelte	14342	62%	289	76%	20

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 2.1 'Evoluties', werd er in 2012 een daling in het aantal verkeersdoden en het aantal letselongevallen geregistreerd t.o.v. het jaar 2011. Onderverdeeld naar het type wegsegment, zien we dat het aantal verkeersdoden op alle wegsegmenten daalde t.o.v. 2011 (Tabel 25).

Vergeleken met het referentiegemiddelde 2005-2007 zien we dat een daling van minstens 18% zich voordoet bij het aantal verkeersdoden (op kruispunten 34%, op rotondes 18% en op doorlopende weggedeeltes 29%). Wat betreft het aantal letselongevallen werd enkel op rotondes geen significante daling gevonden (slechts daling van 1 letselongeval).

TABEL 25

Evolutie in het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden op doorlopende weggedeeltes, kruispunten en rotondes (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	Doorlopend weggedeelte		Kruispunt		Ronde	
	LETSELONGEVALLEN	VERKEERSDODEN	LETSELONGEVALLEN	VERKEERSDODEN	LETSELONGEVALLEN	VERKEERSDODEN
2005	16094	420	9739	139	545	7
2006	16509	403	9908	131	591	10
2007	16837	401	10379	122	628	5
2008	16306	378	10144	111	607	6
2009	16194	358	9466	119	672	2
2010	15729	339	9145	94	603	4
2011	16086	325	9824	102	648	5
2012	14342	289	8617	86	587	6
Gemiddelde 2005-2007	16480	408	10009	131	588	7
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-13%	-29%	-14%	-34%	0%	-18%
Evolutie t.o.v. 2011	-11%	-11%	-12%	-16%	-9%	+20%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB







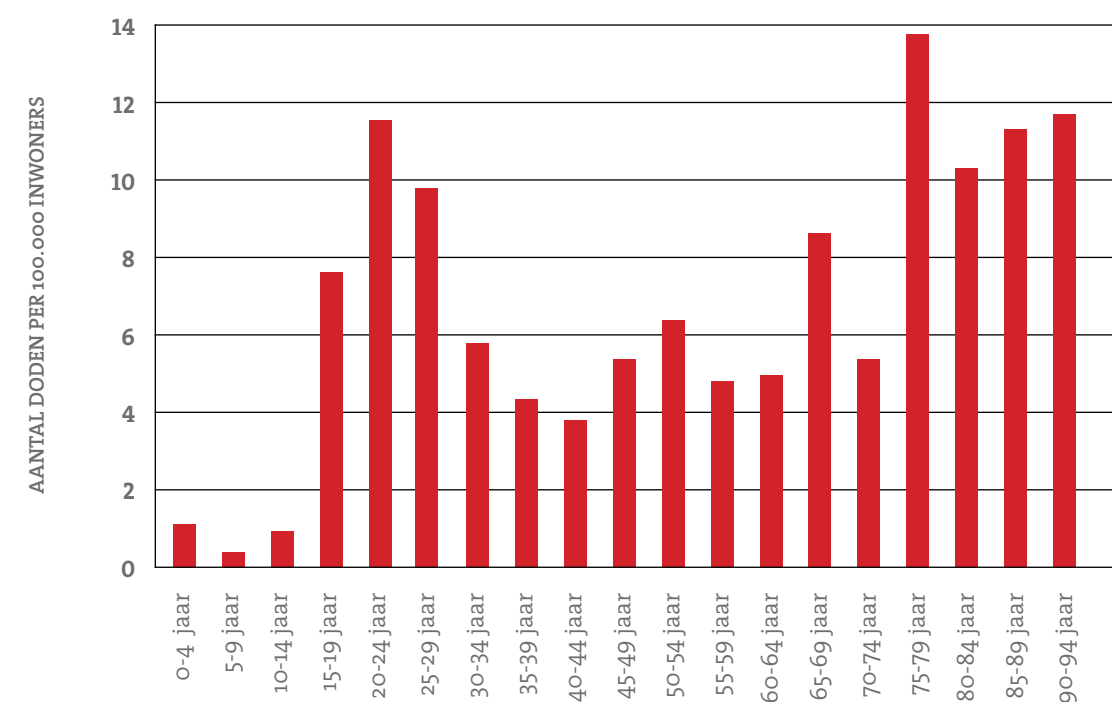
## 5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

### 5.1. VOLGENS LEEFTIJD

Figuur 26 geeft het aantal doden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse weer. Er onderscheidt zich een **piek bij de 20-24 jarigen** en 25-29 jarigen, en een geleidelijke afname in de daaropvolgende leeftijdsklassen. 11% van de doden vielen binnen de leeftijdscategorie 20 tot 24 jarigen, terwijl deze categorie slechts 8,6% van de bevolking uitmaakt. Daarnaast is ook een piek te zien in de leeftijdscategorie van **75-79 jarigen**: 14 doden per 100.000 inwoners. Dit kan mogelijk toegeschreven worden aan het feit dat deze bevolkingsgroep vaak nog actief is in het verkeer, en ze bovendien erg kwetsbaar zijn indien ze betrokken raken in een ongeval. De kans dat ernstige complicaties optreden, is dan ook groter naarmate de leeftijd stijgt. Dit is tevens op te merken in de hogere leeftijdsklassen waar het aantal doden per 100.000 inwoners ook relatief hoog ligt.

**FIGUUR 26**

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



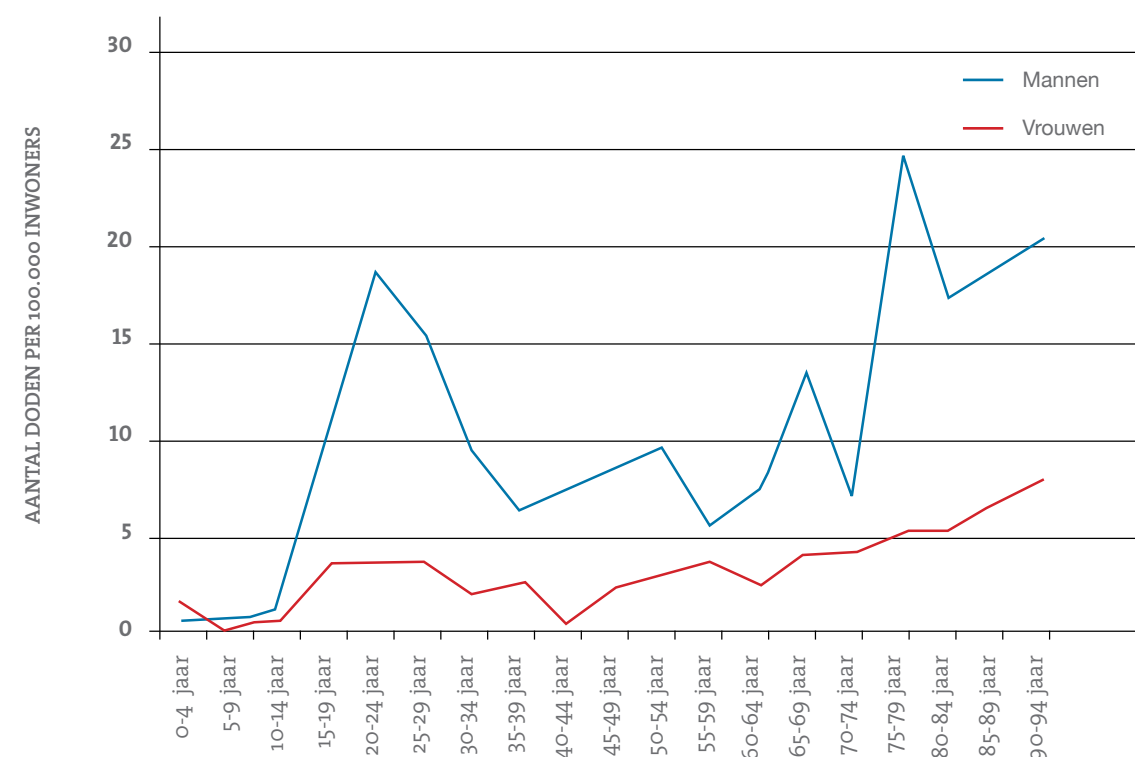
## 5.2. VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

Zoals in Figuur 26, geeft Figuur 27 het aantal doden 30 dagen per 100.000 inwoners weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gegeven naar geslacht. **Mannen maken 76% van alle verkeersdoden uit**, terwijl 49% van de bevolking mannelijk is (Tabel 26). Uit de figuur kan afgeleid worden dat het totaal **aantal mannelijke verkeersdoden het grootst is bij de 20-29 jarigen**. In deze leeftijdsklasse vallen maar liefst 23% van alle verkeersdoden bij de mannen. In de daaropvolgende leeftijdsklassen neemt het aandeel dodelijke slachtoffers bij de mannen sterk af. Het aantal dodelijke slachtoffers piekt terug lichtjes in de **leeftijdscategorieën 50-54, 65-69 en kent een grote piek vanaf 75 jaar**. Het aantal omgekomen mannen ligt beduidend hoger dan dat van vrouwen.

Bij de vrouwen zien we met uitzondering van de uiterste leeftijdsklassen een vrij constant aandeel doden per 100.000 inwoners. Wel zien we ook hier een **piek** in de leeftijdsgroep van **20-29 jarigen**, maar deze piek overstijgt de andere categorieën lang niet zo sterk als bij de mannen. Bij **mannen** kan dus **duidelijk een (leeftijds) verschil** waargenomen worden, maar bij **vrouwen** is dit **minder uitgesproken**. Het is mogelijk dat dit verband houdt met het groter risicogedrag van jonge mannen in het verkeer<sup>28</sup>. Terwijl bij de **mannen 23%** van alle verkeersdoden **twintigers** zijn, is dit aandeel bij de **vrouwen 15%**.

FIGUUR 27

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

<sup>28</sup> Bos, K., Dreesen, A. & Willems, B. (2006). *Ongevallenbetrokkenheid van jongeren: Deel I Internationale literatuurstudie naar oorzakelijke en/of bijdragende factoren* (RA-2006-91). Geraadpleegd op de website van het Steunpunt Verkeersveiligheid: <http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/node/297?auteur=&keywords=risicogedrag&rapportnummer=&publicatie=&jaar=&taal=&type=&search=1>

TABEL 26

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012)

Leeftijdscategorie	Doden			Doden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse		
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW	TOTAAL
0-4 jaar	1	3	4	0,6	1,7	2,3
5-9 jaar	1	0	1	0,6	0,0	0,6
10-14 jaar	2	1	3	1,2	0,6	1,8
15-19 jaar	21	6	27	11,4	3,4	14,8
20-24 jaar	36	7	43	18,7	3,7	22,4
25-29 jaar	30	7	37	15,6	3,7	19,3
30-34 jaar	20	4	24	9,8	2,0	11,8
35-39 jaar	13	5	18	6,4	2,5	9,0
40-44 jaar	17	0	17	7,4	0,0	7,4
45-49 jaar	21	5	26	8,4	2,1	10,5
50-54 jaar	23	7	30	9,7	3,0	12,7
55-59 jaar	12	8	20	5,6	3,8	9,5
60-64 jaar	14	5	19	7,4	2,6	10,1
65-69 jaar	21	7	28	13,3	4,3	17,6
70-74 jaar	9	6	15	7,1	4,2	11,3
75-79 jaar	27	7	34	24,7	5,1	29,8
80-84 jaar	13	6	19	17,3	5,3	22,6
85-89 jaar	7	5	12	19,0	7,1	26,1
90-94 jaar	2	2	4	20,5	7,9	28,4

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Slachtoffers waarvan het geslacht niet geregistreerd werd, werden niet opgenomen in bovenstaande tabel.

## 5.3. VOLGENS VERPLAATSINGSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2012 in totaal 15134 kilometer af. Gemiddeld 6968 kilometer daarvan werden afgelegd als autobestuurder en 2807 kilometer als autopassagier. Bij het optellen van deze twee aantallen (9775 km), blijkt dat de gemiddelde **Vlaming 65,2% van alle afgelegde kilometers als auto-inzittende** aflegt (Zie bijlage Tabel 44)<sup>29</sup>. Het feit dat **auto-inzittenden de grootste groep verkeersslachtoffers** uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk. **52,4%** van alle slachtoffers in 2012 waren auto-inzittenden, gevolgd door fietsers (19,9%), bromfietzers (9,1%), voetgangers (5,9%) en motorrijders (5,3%) (Tabel 27).

Bij de analyse van de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers t.o.v. het gemiddelde van 2005-2007 wordt voor **bijna alle vervoersmodi** een **daling** gevonden. Een kleine stijging werd waargenomen bij de fietsers (4%) en de autobussen en autocars (5%).

Wanneer de ongevallencijfers uit 2012 vergeleken worden met deze uit het jaar 2011 kunnen we een daling waarnemen in het aantal slachtoffers bij alle vervoersmodi. De sterkste dalingen t.o.v. het voorgaande jaar werden teruggevonden bij de autobussen en autocars (24%) en de motorfietsers (22%). Verdere reducties in het aantal slachtoffers werden teruggevonden bij de bromfietzers (14%), de bestuurders van personenvoertuigen (14%), de lichte vrachtwagens (13%), de passagiers van personenvoertuigen (12%); de fietsers (7%), de voetgangers (6%) en de vrachtwagens (6%).

<sup>29</sup> Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012) Tabellenrapport*. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [<http://www.mobielaanderen.be/ovg/ovg44-0.php?a=19&nav=11>]

Aangezien het aantal niet dodelijke slachtoffers en het aantal verkeersdoden onder voetgangers en fietsers minder snel afneemt dan deze aantallen onder gemotoriseerde weggebruikerstypes, neemt het *aandeel* voetgangers en fietsers binnen het totaal aantal niet dodelijke slachtoffers en verkeersdoden alsmat toe (zowel ten aanzien van het gemiddelde 2005-2007, als ten aanzien van 2011).

**TABEL 27**  
Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)

	DODEN	NIET DODELIJK GEWONDEN	Totaal slachtoffers			
			#	%	EVOLUTIE T.O.V. HET GEMIDDELTE 2005-2007	EVOLUTIE T.O.V. 2011
Voetgangers	51	1773	1824	5,89 %	-1 %	-6 %
Fietsers	64	6101	6165	19,91 %	+4 %	-7 %
Bromfietsers	7	2798	2805	9,06 %	-19 %	-14 %
Motorfietsers	39	1594	1633	5,27 %	-18 %	-22 %
Bestuurders van personenvoertuigen	116	11343	11459	37,01 %	-19 %	-14 %
Passagiers van personenvoertuigen	40	4726	4766	15,39 %	-22 %	-12 %
Lichte vrachtwagens	16	1195	1211	3,91 %	-18 %	-13 %
Vrachtwagens	11	341	352	1,14 %	-20 %	-6 %
Autobussen en autocars	2	231	233	0,75 %	+5 %	-24 %
Overige	6	364	370	1,19 %	-42 %	-23 %
Onbekend	29	119	148	0,48 %	-3 %	+20 %
<b>Totaal</b>	<b>381</b>	<b>30585</b>	<b>30966</b>	<b>100 %</b>	<b>-15 %</b>	<b>-12 %</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Gekeken naar de **evolutie** in het aantal doden per vervoersmodus, t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007, zien we een daling in het aantal omgekomen **bromfietsers (49%)**, **auto-inzittenden (44%)**, **motorfietsers (38%)**, vrachtwagens en lichte vrachtwagens (17%) en fietsers (15%). Bij voetgangers steeg het aantal doden met 4% (Tabel 28). **Ten opzichte van het jaar 2011 werd de sterkste daling in het aantal doden teruggevonden bij de motorfietsers (41%). De fietsers kenden de sterkste stijging in het aantal doden, namelijk 28% of 14 extra doden.**



**TABEL 28**  
Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012)

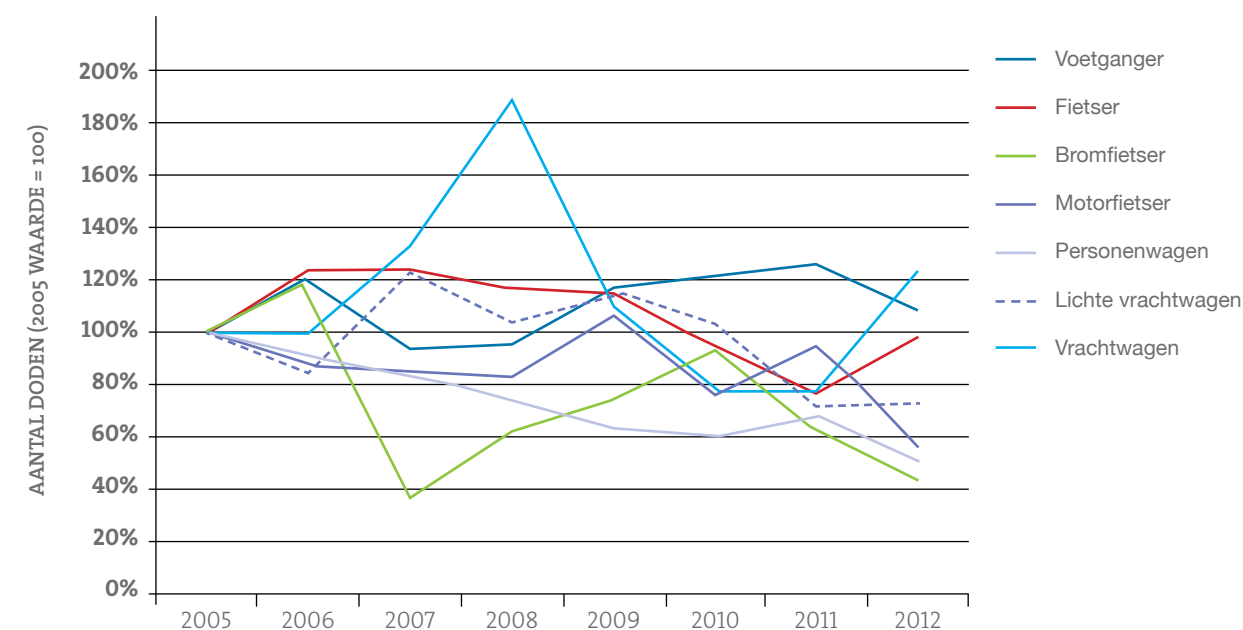
	VOETGANGER	FIETSER	BROMFIETSER	MOTORFIETSER	PERSONEN-VOERTUIG	VRACHTWAGENS EN LICHTE VRACHTWAGENS
2005	47	65	16	69	302	31
2006	56	80	19	62	277	28
2007	44	80	6	58	256	39
2008	45	76	10	57	225	40
2009	55	75	12	74	193	35
2010	57	61	15	54	185	30
2011	59	50	10	66	206	23
2012	51	64	7	39	156	27
Gemiddelde 2005-2007	49	75	14	63	278	33
Evolutie t.o.v. het gemiddelde	+4%	-15%	-49%	-38%	-44%	-17%
Evolutie t.o.v. 2011	-14%	+28%	-30%	-41%	-24%	+17%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: In deze tabel zijn vrachtwagens en lichte vrachtwagens samengeteld.

In Figuur 28 wordt vervolgens de jaarlijkse evolutie van het aantal doden per vervoersmodus ten opzichte van 2005 weergegeven. Bij de **voetgangers** zien we een **lichte stijging t.o.v. het jaar 2005**, hoewel er zich ten opzichte van het jaar 2011 een dalende trend voordoet. Ook het aantal doden bij de modus **vrachtwagens** ligt hoger in 2012 in vergelijking met 2005. Voor alle **andere vervoersmodi** constateren we een **daling** in het aantal doden in vergelijking met het jaar 2005.

**FIGUUR 28**  
Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Tabel 29 geeft de evolutie in het aantal niet dodelijk gewonden weer, onderverdeeld naar verplaatsingswijze. Wat betreft de evolutie zien we een **daling** in alle typen verplaatsingswijzen behalve bij fietsers (+4%) t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007. Bij de voetgangers is er een kleine daling van 1%, **voor de bromfietzers is dit 19%, voor de motorfietzers 17%, voor de personenvoertuigen 19% en voor de vrachtwagens bedraagt de afname eveneens 19%.**

In **vergelijking met het jaar 2011** werd er een daling geconstateerd in het aantal niet dodelijk gewonde motorfietzers (21%), het aantal bromfietzers (14%), het aantal personenvoertuigenzittenden (13%), het aantal vrachtwagens en lichte vrachtwagens (12%), het aantal fietsers (7%) en het aantal voetgangers (6%).

**TABEL 29**

Evolutie van het aantal niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	VOETGANGER	FIETSER	BROMFIETSER	MOTORFIETSER	PERSONEN-VOERTUIG	VRACHTWAGENS EN LICHTE VRACHTWAGENS
2005	1810	5716	3386	1843	19225	1812
2006	1760	5757	3337	1987	20052	1950
2007	1798	6043	3607	1936	20385	1906
2008	1807	6065	3307	1973	19428	1889
2009	1825	6024	3095	1957	18900	1829
2010	1796	5810	2886	1851	18473	1711
2011	1890	6563	3270	2026	18496	1745
2012	1773	6101	2798	1594	16069	1536
Gemiddelde 2005-2007	1789	5839	3443	1922	19887	1889
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-1%	+4%	-19%	-17%	-19%	-19%
Evolutie t.o.v. 2011	-6%	-7%	-14%	-21%	-13%	-12%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



## 5.4. VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATSINGSWIJZE

In deze paragraaf wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers samen geanalyseerd om na te gaan onder welke leeftijdscategorie een bepaald vervoersmiddel het meeste verkeersslachtoffers eist.

Wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers, merken we duidelijke plotse stijgingen of pieken op bij de beginnende bromfietzers en beginnende autobestuurders (Tabel 30). Er is hier sprake van een **samenhang tussen het aantal slachtoffers met een vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Daarnaast is voor de voetganger en fietser een piek te zien op de leeftijd van 15-19 jaar. Het aantal gewonde en omgekomen motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 55 jaar).

Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **20 en 44 jaar** en in **vrachtwagens** tussen **40 en 55 jaar**.

**TABEL 30**

Aantal slachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus en autocar	Overige	Onbekend	Totaal
Onbekend	3	13	6	17	248	21	11	4	2	41	366
0-4 jaar	92	18	3	0	308	9	0	3	7	0	440
5-9 jaar	119	103	8	4	321	11	1	6	6	1	580
10-14 jaar	124	574	21	10	312	15	0	17	13	0	1086
15-19 jaar	168	757	1160	47	1220	64	2	24	56	14	3512
20-24 jaar	110	496	376	222	2700	155	26	20	37	11	4153
25-29 jaar	101	357	272	191	1973	171	36	14	42	8	3165
30-34 jaar	79	344	163	196	1766	154	36	14	32	11	2795
35-39 jaar	87	355	159	185	1390	137	44	16	24	9	2406
40-44 jaar	99	410	137	196	1234	136	50	17	31	7	2317
45-49 jaar	121	456	141	219	1189	118	55	18	22	11	2350
50-54 jaar	104	488	139	191	953	102	53	17	30	12	2089
55-59 jaar	111	398	103	90	711	60	26	9	24	5	1537
60-64 jaar	97	342	52	42	504	25	4	9	9	2	1086
65-69 jaar	90	320	25	18	438	19	6	9	18	5	948
70-74 jaar	83	262	17	2	325	5	1	12	5	2	714
75-79 jaar	99	251	14	3	318	4	0	13	6	3	711
80-84 jaar	76	157	7	0	218	5	0	9	2	4	478
85-89 jaar	51	48	2	0	73	0	0	2	4	1	181
90-94 jaar	7	15	0	0	23	0	1	0	0	1	47
95 jaar en meer	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5
<b>Totaal</b>	<b>1824</b>	<b>6165</b>	<b>2805</b>	<b>1633</b>	<b>16225</b>	<b>1211</b>	<b>352</b>	<b>233</b>	<b>370</b>	<b>148</b>	<b>30966</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB





## 6. LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

### 6.1. NAAR TYPE VAN AANRIJDING<sup>30</sup>

**Verkeersdoden** ten gevolge van aanrijdingen tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in het **Vlaams Gewest** op tot **58,3%** (222 van de 381 verkeersdoden). Uit onderstaande tabel kan afgeleid worden dat een frontale botsing en een botsing met een voetganger de grootste ongevallenernst kennen binnen deze categorie (respectievelijk 26 en 30 verkeersdoden per 1000 letselongevallen). **31,5%** van de verkeersdoden stierven bij een **eenzijdig ongeval** waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden (120 van de 381 verkeersdoden), terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal 20,7% bedraagt. Het **risico** op een ongeval met een dodelijke afloop is het **grootst** bij **ongevallen waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis** welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal). De ongevallenernst is hier gelijk aan 32 doden per 1000 letselongevallen.

**TABEL 31**

Aantal en aandeel doden en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2012)

		DODEN		LETSELONGEVALLLEN		ERNST
		#	%	#	%	
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	3	0,8%	237	1,0 %	13
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	64	16,8%	2502	10,6 %	26
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	35	9,2%	4782	20,3 %	7
	Botsing langs opzij	69	18,1%	8869	37,7 %	8
Met een voetganger		51	13,4%	1727	7,3 %	30
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	7	1,8%	582	2,5 %	12
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	98	25,7%	3077	13,1 %	32
	Geen hindernis	15	3,9%	1192	5,1 %	13
Andere/onbekend		39	10,2%	578	2,5 %	67
<b>Totaal</b>		<b>381</b>	<b>100,0%</b>	<b>23546</b>	<b>100,0 %</b>	<b>16</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

**76,9% van de letselongevallen** in Vlaanderen, 63,6% van de letselongevallen in Wallonië en 84,4% van de letselongevallen in Brussel vinden plaats bij een **aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief)**. Het hogere percentage ongevallen tussen twee weggebruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vooral het gevolg van een hoger aantal letselongevallen met voetgangers (Figuur 29; Tabel 32).

Vlaanderen kent het hoogste percentage aanrijdingen langs opzij van de drie gewesten (37,7%). Dit geldt ook voor aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) (20,3%) en voor frontale aanrijdingen (10,6%). **Vlaanderen** kent daarentegen het **laagste aantal letselongevallen** waarbij een **voetganger** betrokken was. De drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (i.e. een aanrijding tegen een hindernis op/buiten de rijbaan of een ongeval zonder hindernis), welke onder de categorie eenzijdige ongevallen geplaatst worden, vertegenwoordigen 20,7% van alle letselongevallen in Vlaanderen. Eenzijdige letselongevallen komen ongeveer even frequent voor als aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar).

<sup>30</sup> In geval dat een letselongeval uit meerdere botsingen bestaat, wordt enkel de eerste aanrijding/botsing opgenomen in de tabellen en figuren van dit hoofdstuk.

**TABEL 32**

Verdeling van het aantal letselongevallen in België per gewest en volgens aanrijdingstype (2012)

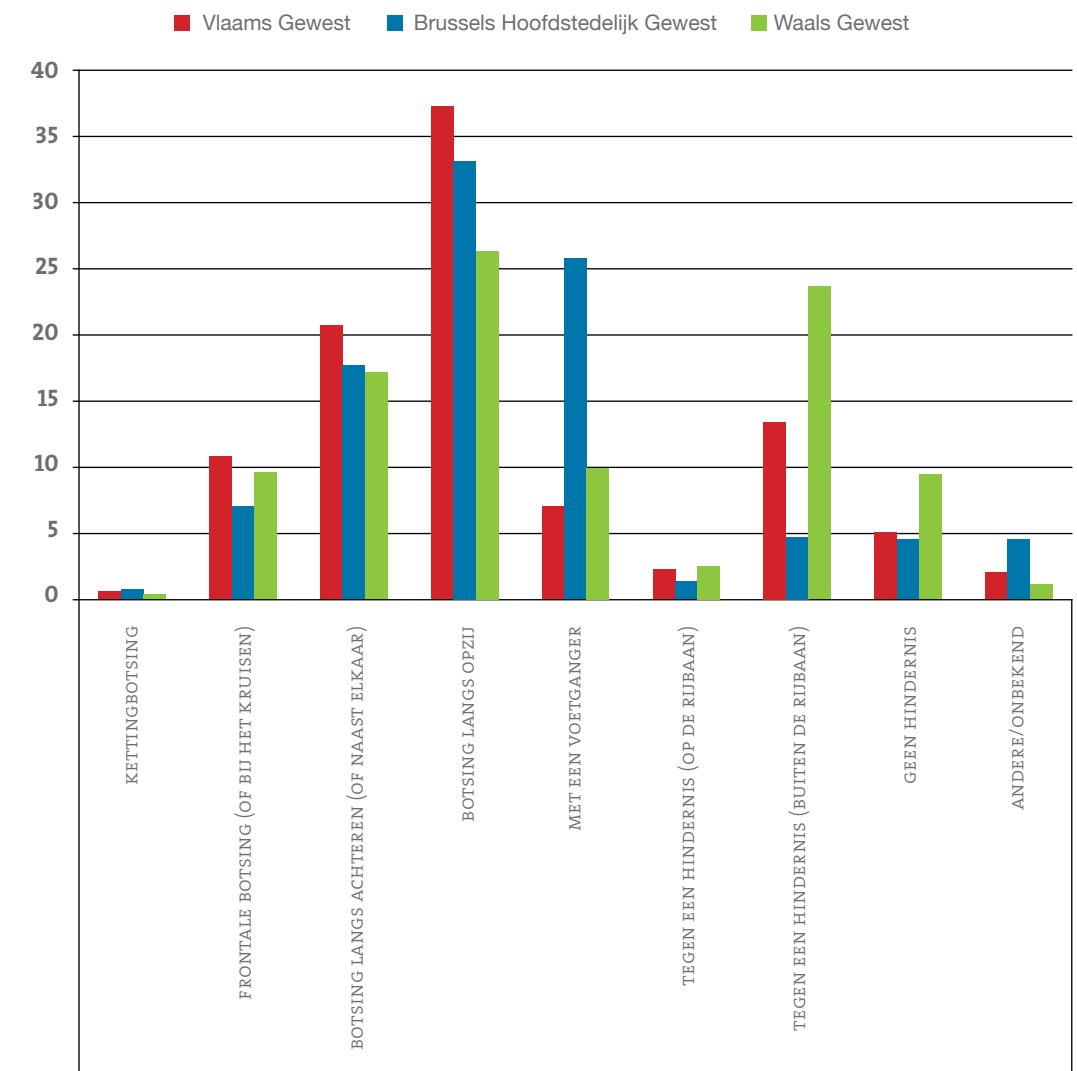
		VLAAMS GEWEST		BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST		WAALS GEWEST	
		#	%	#	%	#	%
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	237	1,0%	40	1,2%	68	0,6%
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	2502	10,6%	223	6,9%	1045	9,8%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	4782	20,3%	567	17,4%	1774	16,6%
	Botsing langs opzij	8869	37,7%	1051	32,3%	2841	26,6%
Met een voetganger		1727	7,3%	865	26,6%	1066	10%
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	582	2,5%	59	1,8%	303	2,8%
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	3077	13,1%	158	4,9%	2471	23,1%
	Geen hindernis	1192	5,1%	142	4,4%	953	8,9%
Andere/onbekend		578	2,5%	147	4,5%	159	1,5%
<b>Totaal</b>		<b>23546</b>	<b>100,0%</b>	<b>3252</b>	<b>100%</b>	<b>10680</b>	<b>100%</b>

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



**FIGUUR 29**

Procentuele verdeling van het aantal letselongevallen in België, per gewest en volgens aanrijdingstype (2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



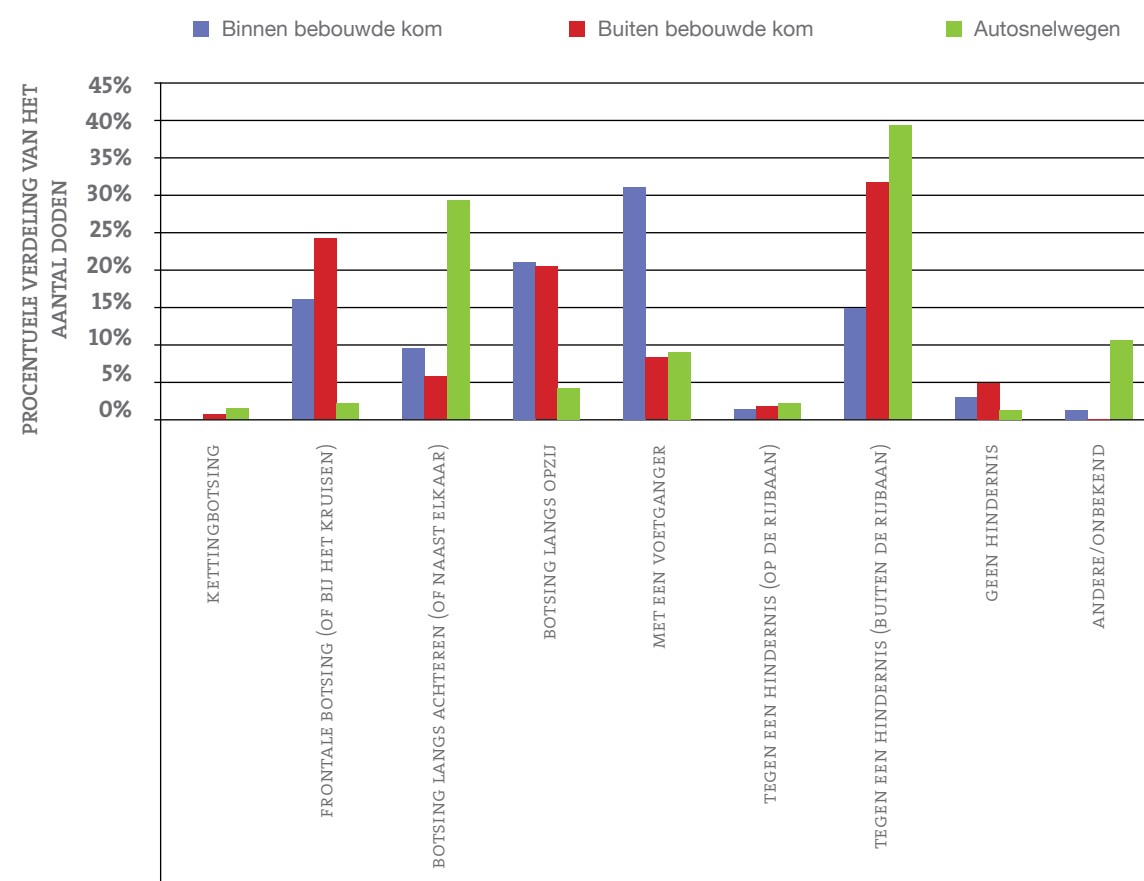
Onderstaande figuur geeft de verdeling weer van het aantal doden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype, verder onderverdeeld naar wegtype (i.e. binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen). De infrastructurele en omgevingskenmerken die eigen zijn aan elk wegtype hebben doorgaans een invloed op de aanrijdingstypes die er zich voordoen.

Figuur 30 geeft aan dat op **autosnelwegen** en op wegen **buiten de bebouwde kom**, de **aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan** tot het **hoogste percentage verkeersdoden** leiden (respectievelijk **39%** en **32%**). Dit hoge percentage zou in verband gebracht kunnen worden met de hogere snelheidslimiet die op deze wegen geldt, in combinatie met de aanwezigheid van enkele hindernissen die doorgaans typerend zijn voor deze omgevingen (i.e. vangrails en bomen; Figuur 31).

**Binnen de bebouwde kom** vallen de meeste verkeersdoden bij een aanrijding met een **voetganger (32%)**, een botsing langs opzij (22%), of een frontale botsing (16%).

**FIGUUR 30**

Procentuele verdeling van verkeersdoden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

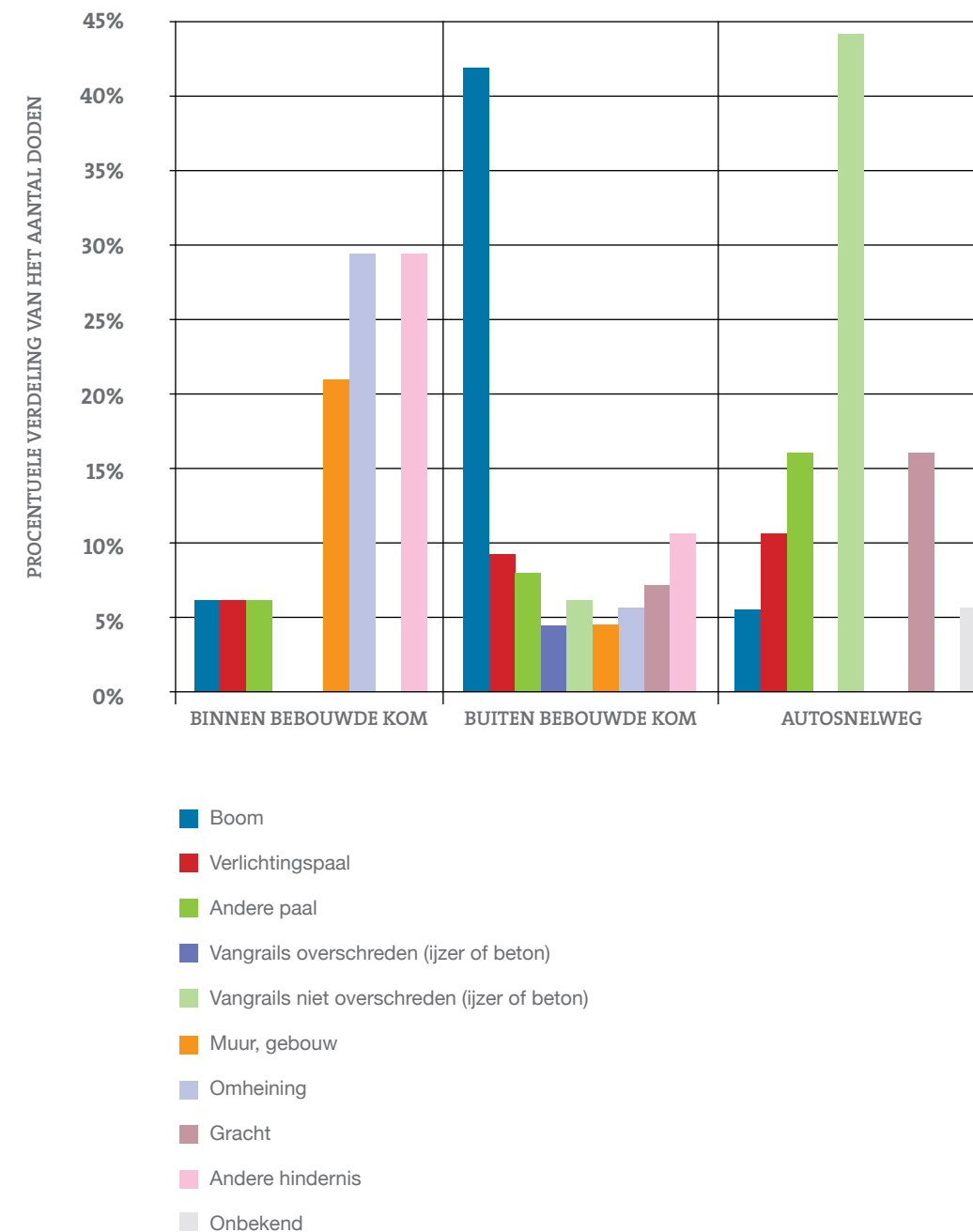
\*Nota: Balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%

Uit Figuur 30 en Tabel 31 kan afgeleid worden dat verkeersdoden het vaakst voorkomen bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. Om een meer gedetailleerde kijk te geven op de verschillende types hindernissen buiten de rijbaan gaan we in Figuur 31 verder in op de aard van deze hindernissen.

**Buiten de bebouwde kom** zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige letselongevallen tegen een hindernis buiten de rijbaan (**42%**). **Binnen de bebouwde kom** vormt de omheining vaak een hindernis buiten de rijbaan (29% van de verkeersdoden). Op autosnelwegen kwamen **44%** van de **verkeersdoden** in aanrijding met een **vangrail**, waarbij de vangrail niet werd overschreden.

**FIGUUR 31**

Procentuele verdeling van verkeersdoden bij eenzijdige letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2012)



\*Nota: Bovenstaand staafdiagram geeft telkens een totale procentuele verdeling per type locatie. De balken met betrekking tot de dodelijke letselongevallen binnen de bebouwde kom tellen dus op tot 100%. Dit geldt ook voor de percentages buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen.



## 6.2. WIE BOTST TEGEN WIE?

Van alle letselongevallen tussen twee of meer partijen zijn personenwagens het vaakst betrokken. Plaatsen twee en drie worden bekleed door fietsers en bromfietsers. Lichte vrachtwagens volgen op plaats vier (Tabel 33; Tabel 34).

Wanneer we meer in detail kijken naar de combinatie van weggebruikers die het vaakst met elkaar in botsing<sup>31</sup> komen, dan zien we een grootste aandeel tussen personenwagens (24,1%), gevolgd door personenwagen-fiets aanrijdingen (15,5%), en personenwagen-bromfiets aanrijdingen (7,5%).

**TABEL 33**

Onderverdeling van het aantal letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2012)

	VOETGANGER	FIETS	BROMFIETS	MOTORFIETS	PERSONEN-AUTO	LICHTE VRACHTWAGEN	VRACHTWAGEN	AUTOBUS/AUTOCAR	ANDERE/ONBEKEND	TOTAAL
<b>Tussen weggebruikers:</b>										18117
<b>Fiets</b>	203	364								
<b>Bromfiets</b>	104	202	21							
<b>Motorfiets</b>	24	78	20	16						
<b>Personenauto</b>	1132	3660	1776	925	5679					
<b>Lichte vrachtwagen</b>	108	328	185	81	1030	108				
<b>Vrachtwagen</b>	42	136	44	24	778	87	78			
<b>Autobus/autocar</b>	57	51	25	9	137	8	12	3		
<b>Andere/onbekend</b>	57	88	19	19	317	39	17	6	20	
<b>Aanrijding tegen hindernis</b>	1	274	154	138	2726	234	91	7	34	3659
<b>Andere aanrijding* en onbekend</b>	6	452	229	221	667	57	43	17	78	1770

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)



<sup>31</sup> De eerste botsing wordt hier beschouwd.

**TABEL 34**

Onderverdeling van het aandeel letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2012)

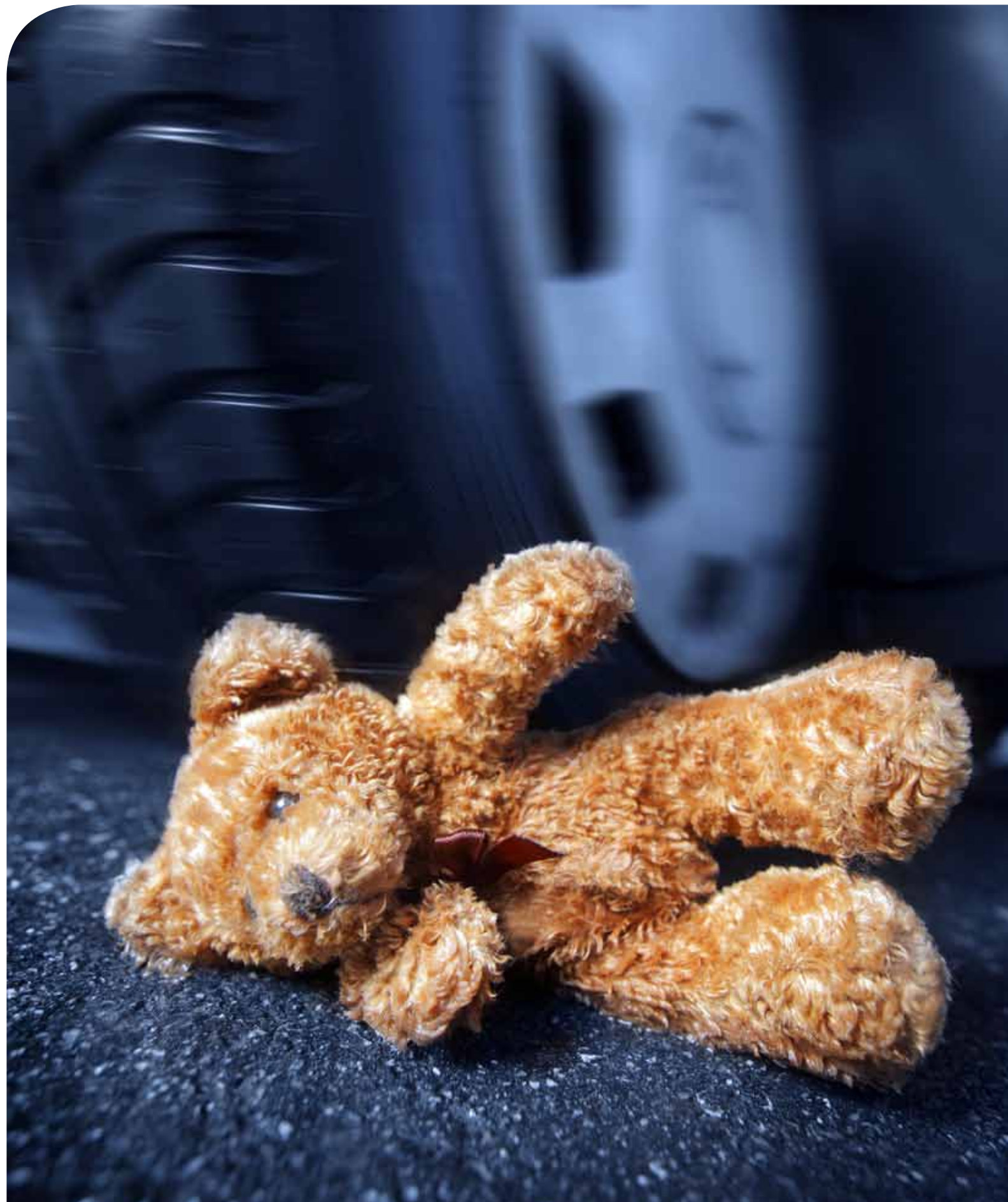
	VOETGANGER	FIETS	BROMFIETS	MOTORFIETS	PERSONEN-AUTO	LICHTE VRACHTWAGEN	VRACHTWAGEN	AUTOBUS/AUTOCAR	ANDERE/ONBEKEND	TOTAAL
<b>Tussen weggebruikers:</b>						76,9 %				
<b>Voetganger</b>										
Fiets	0,9 %	1,5 %								
Bromfiets	0,4 %	0,9 %	0,1 %							
Motorfiets	0,1 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %						
Personenauto	4,8 %	15,5 %	7,5 %	3,9 %	24,1 %					
Lichte vrachtwagen	0,5 %	1,4 %	0,8 %	0,3 %	4,4 %	0,5 %				
Vrachtwagen	0,2 %	0,6 %	0,2 %	0,1 %	3,3 %	0,4 %	0,3 %			
Autobus/autocar	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %		
Andere/onbekend	0,2 %	0,4 %	0,1 %	0,1 %	1,3 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	
<b>Aanrijding tegen hindernis</b>	0,0 %	1,2 %	0,7 %	0,6 %	11,6 %	1,0 %	0,4 %	0,0 %	0,1 %	15,5 %
<b>Andere aanrijding* en onbekend</b>	0,0 %	1,9 %	1,0 %	0,9 %	2,8 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	7,5 %

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)







## 7. BETROKKENEN IN LETSELONGEVALLLEN DIE ONDER INVLOED ZIJN VAN ALCOHOL

Terwijl de ongevallendatabank heel wat interessante informatie bevat over de kenmerken van verkeersslachtoffers en over de ongevalsomstandigheden (zoals het moment van het ongeval, de weersgesteldheid, enz.) schiet deze ruimschoots tekort inzake de weergave van de ongevalsoorzaken.

De ongevallendatabank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die worden ingevuld door de politiediensten nadat zij een letselongeval ter plaatse hebben vastgesteld. De politie kan ter plaatse echter zelden met zekerheid oordelen over bepaalde ongevalsoorzaken zoals overdreven/onaangepaste snelheid, gordeldracht, overtredingen van de wet, enz. Voor sommige ongevalsoorzaken bestaat er zelfs geen rubriek in het verkeersongevallenformulier (bv. met betrekking tot de gereden snelheid op het moment van het letselongeval).

**Rijden onder invloed van alcohol is de enige “killer”** (de drie belangrijkste killers in het verkeer zijn “rijden onder invloed van alcohol”, “het niet dragen van de gordel”, en “overdreven/onaangepaste snelheid”) **waarover voldoende informatie in het verkeersongevallenformulier is opgenomen.** In het verkeersongevallenformulier is er een specifieke rubriek aan deze problematiek gewijd. Bovendien heeft de politie aan de hand van een ademtest na het letselongeval zekerheid over het al dan niet onder invloed zijn van de betrokkenen zodat het invullen van deze rubriek niet op speculatie hoeft te berusten.

**De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de resultaten van de ademtests die na een letselongeval bij de betrokken bestuurders<sup>32</sup> door de politie zijn afgenomen** en hebben geen betrekking op alcoholcontroles buiten een ongevalscontext. Dit is geen onbelangrijk detail, aangezien de prevalentie van rijden onder invloed gevoelig lager is bij alcoholcontroles buiten een ongevalscontext (1,9% bij Vlaamse autobestuurders in het jaar 2012)<sup>33</sup> dan bij ademtests binnen een ongevalscontext (10,5% bij Vlaamse autobestuurders in 2012) (Tabel 35). Een bestuurder is onder invloed wanneer hij of zij bij de ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit stemt overeen met 0,5 gram alcohol per liter bloed of **0,5 promille**.

Omdat slechts 66,8% (Tabel 35) van alle bij een ongeval betrokken bestuurders een ademtest moesten afleggen, en er dus geen volledige informatie over rijden onder invloed beschikbaar is, is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Van de resterende 33,2% van de bestuurders die geen ademtest hebben afgelegd, heeft een deel wel een bloedproef afgelegd, maar de resultaten van deze bloedproeven worden niet in de ongevallendatabank opgenomen. De statistieken in dit hoofdstuk zijn bijgevolg enkel gebaseerd op de resultaten van de ademtests en zijn daarenboven ook onderhevig aan een vertekening (“bias”) omdat de selectie van de bestuurders die wel of niet een ademtest afleggen niet willekeurig is (zie verder).

**Het percentage bestuurders onder invloed wordt gedefinieerd als het aantal bestuurders onder invloed in verhouding tot het aantal geteste bestuurders.** Het percentage bestuurders onder invloed is onderhevig aan twee verschillende vormen van **selectiebiases**<sup>34</sup>. Enerzijds is het percentage bestuurders onder invloed het voorwerp van een overschatting, omdat bij een vermoeden van dronkenschap vaker een ademtest wordt afgenomen dan wanneer dit vermoeden ontbreekt. Tegelijkertijd is het percentage bestuurders onderhevig aan een selectiebias die tot onderschatting leidt. De ademtests worden immers zelden afgenomen bij zwaargewonde en omgekomen bestuurders terwijl precies deze slachtoffers het vaakst onder invloed zijn (Figuur 33). Het is onbekend welke van de twee selectiebiases het sterkste doorweegt, waardoor ook onbekend blijft of de overschatting dan wel de onderschatting (van het percentage bestuurders onder invloed) overheerst.

<sup>32</sup> In dit hoofdstuk over rijden onder invloed van alcohol valt de voetganger ook onder de term “bestuurder”. Voetgangers en bestuurders worden in dit hoofdstuk dus niet als onderscheiden categorieën gepresenteerd, maar vormen één geheel onder de noemer “bestuurder”.

<sup>33</sup> 0,86% scoort “alarm” ( $\geq 0,5$  promille maar  $< 0,8$  promille). 1,07% van de autobestuurders heeft 0,8 of meer promille in het bloed. Riguelle, F. (te verschijnen). *Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2012”*. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

<sup>34</sup> Men spreekt van een selectiebias wanneer de selectie van personen voor een wetenschappelijke studie niet willekeurig gebeurt, en personen met bepaalde kenmerken systematisch meer of minder in de selectie worden opgenomen. Het gevolg is dat de geselecteerde personen geen betrouwbare afspiegeling vormen van de totale onderzoekspopulatie, waardoor de resultaten van de wetenschappelijk studie op basis van de selectie niet of slechts gedeeltelijk veralgemeenbaar zijn naar de totale onderzoekspopulatie.



## 7.1 WEGGEBRUIKERS ONDER INVLOED, IN LETSELONGEVALLEN, VOLGENS WEGGEBRUIKERTYPE

Wanneer alle bestuurders betrokken in letselongevallen samen worden beschouwd, dan zien we dat 66,8% onder hen in 2012 een ademtest moesten afleggen. 9,2% van deze geteste bestuurders bleken onder invloed van alcohol ( $\geq 0,5$  promille).

De percentages geteste en positief bevonden bestuurders, betrokken in letselongevallen, verschillen sterk in functie van de vervoersmodus. **Autobestuurders blijken het vaakst onder invloed van alcohol (10,5%)**. Zij worden van nabij gevolgd door bestuurders van **lichte vrachtwagens (10,1%)** en voetgangers (9,7%). Voetgangers, betrokken in letselongevallen, worden evenwel veel minder vaak getest (22,2%) dan bestuurders van auto's (74,2%) en lichte vrachtwagens (78,2%). Dit is evenwel niet onlogisch gezien voetgangers niet strafbaar zijn als zij 0,5 promille of meer in het bloed hebben, tenzij zij tekenen van openbare dronkenschap vertonen. Professionele bestuurders zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts zelden onder invloed van alcohol (minder dan 2%). Fietsers (4,7%) en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (bomfietsers: 8,4%; motorfietsers: 7,7%), blijken bij het blazen na een letselongeval, vaker onder invloed te zijn dan professionele bestuurders maar minder dan voetgangers en bestuurders van auto's en lichte vrachtwagens (Tabel 35).

TABEL 35

Aandeel geteste en positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)

	Aandeel geteste bestuurders	Aandeel bestuurders onder invloed
Voetgangers	22,2%	9,7%
Fietsers	46,2%	4,7%
Bromfietsers	65,0%	8,4%
Motorfietsers	64,1%	7,7%
Autobestuurders	74,2%	10,5%
Bestuurders van lichte vrachtwagens	78,2%	10,1%
Vrachtwagenbestuurders	79,2%	1,6%
Bestuurders van autobussen en autocars	76,9%	1,1%
Andere/onbekend	44,5%	8,2%
Totaal	66,8%	9,2%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

In de volgende secties van dit hoofdstuk over alcoholgerelateerde letselongevallen, worden **enkel de statistieken met betrekking tot autobestuurders besproken**. Verschillende redenen verantwoorden deze keuze. In de eerste plaats maken autobestuurders veruit de grootste groep uit van het totaal aantal bestuurders. In 2012 vertegenwoordigden zij 59% van alle betrokken bestuurders in letselongevallen in Vlaanderen. Van het totaal aantal *positief bevonden bestuurders* representeerden zij in 2012 zelfs 75%. De grote verschillen tussen de *percentages bestuurders onder invloed* in functie van de verplaatsingswijze zijn een tweede reden (zie bijvoorbeeld het verschil tussen de professionele bestuurders (i.e. vrachtwagenbestuurders en bestuurders van autobussen/ autocars) en de andere bestuurders in Tabel 35). Bovendien zijn ook de verschillen tussen de *percentages geteste bestuurders* volgens verplaatsingswijze zeer groot. Wegens de twee verschillende vormen van selectiebiases, welke reeds eerder vermeld werden en welke beide een invloed hebben op het vastgestelde percentage bestuurders onder invloed, is het niet wenselijk de verschillende verplaatsingswijzes als één groep te analyseren.

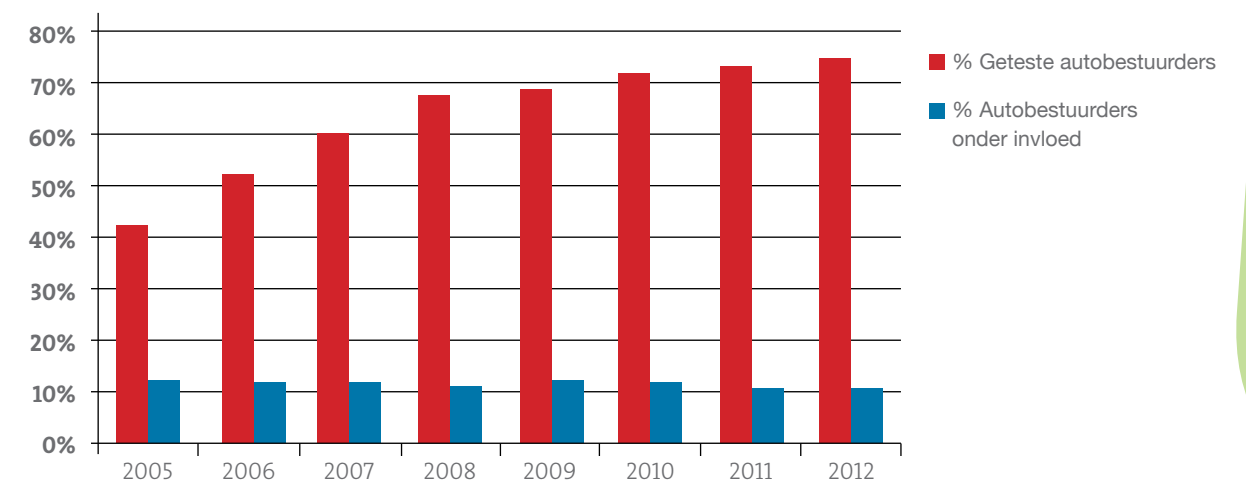
## 7.2 AUTOBESTEURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN

Hoewel maar 74,2% van de autobestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten een ademtest hebben afgelegd in 2012, is de situatie ten opzichte van 2005 sterk verbeterd (Figuur 32; Tabel 36). Het percentage geteste autobestuurders is sinds 2005 immers met 31,9 procentpunten toegenomen (van 42,3% naar 74,2%). Nooit eerder werden er op één jaar tijd zoveel autobestuurders, betrokken in letselongevallen, getest. Wel is het zo dat de jaarlijkse toename van het percentage geteste autobestuurders sterker was in de periode 2005-2008 dan in de periode 2008-2012. Dit is evenwel logisch gezien er ten tijde van het jaar 2005 nu eenmaal meer progressie mogelijk was. Toch kan ook vandaag nog vooruitgang geboekt worden, zeker als men ziet dat nog steeds maar 32,4% van de zwaargewonde autobestuurders in 2012 een ademtest aflegde (Figuur 33).

Sinds 2005 is het percentage positieve autobestuurders gedaald van 12,4% naar 10,5% in 2012. Het is echter moeilijk te achterhalen of het gaat om een effectieve daling van het percentage positieve autobestuurders dan wel om een daling als gevolg van een minder selectieve en minder bevooroordeelde keuze door de politie van de autobestuurders die een ademtest moeten afleggen. Zolang niet alle bestuurders worden getest, is het moeilijk om evoluties van het percentage positieve bestuurders te interpreteren. Een gelijkaardig probleem duikt op bij een ruimtelijke vergelijking (bv. tussen de drie gewesten) van het percentage bestuurders onder invloed want ook tussen ruimtelijke entiteiten kan het percentage geteste bestuurders verschillen (o.a. omwille van een ander beleid ten aanzien van rijden onder invloed).

FIGUUR 32

Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Wegens de sterke toename van het percentage geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders geboden.



**TABEL 36**

Evolutie van het aantal/aandeel geteste bestuurders en het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2012)

	BESTUURDERS ONDER INVLOED	GETESTE BESTUURDERS	TOTAAL AANTAL BESTUURDERS (IN LETSELONGEVALLLEN)	% BESTUURDERS ONDER INVLOED	% GETESTE BESTUURDERS
2005	1617	12999	30748	12,4%	42,3%
2006	1909	16433	31708	11,6%	51,8%
2007	2315	19694	32740	11,8%	60,2%
2008	2393	21226	31476	11,3%	67,4%
2009	2594	21077	30734	12,3%	68,6%
2010	2516	21313	29694	11,8%	71,8%
2011	2361	22332	30666	10,6%	72,8%
2012	2115	20068	27058	10,5%	74,2%
Gemiddelde 2005-2007	1947	16375	31732		
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+8,6%	+22,6%	-14,7%		
Evolutie t.o.v. 2011	-10,4%	-10,1%	-11,8%		

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Wegens de sterke toename van het aandeel geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders geboden.

Sinds een drietal jaren wordt in het verkeersongevallenformulier onderscheid gemaakt tussen twee intoxicatieniveaus: namelijk het intoxicatieniveau "alarm" (0,5-0,79 gram alcohol per liter bloed) wat overeenstemt met een lichte overtreding t.a.v. de wettelijke alcohollimiet, en het intoxicatieniveau "≥0,8 g/l" wat een ruime overschrijding van de limiet betekent. **Maar liefst 88,2% van de positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in 2012 blijken de limiet ruim te hebben overschreden.** 10,3% onder hen hebben de limiet licht overschreden. De overige 1,5% positief bevonden autobestuurders zijn bestuurders die weigerden een ademtest af te leggen. In dit rapport worden autobestuurders die geen ademtest willen afleggen automatisch onder de groep positieve autobestuurders ondergebracht (Tabel 37).

**TABEL 37**

Evolutie van het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de ernst van de overtreding (Vlaams Gewest, 2010-2012)

	GEWEIGERDE ADEMTESTEN	0,5-0,79 G/L	≥0,8 G/L	TOTAAL	% GEWEIGERDE ADEMTESTEN	% 0,5-0,79 G/L	% ≥0,8 G/L	% TOTAAL
2010	49	219	2248	2516	1,9%	8,7%	89,4%	100,0%
2011	40	224	2097	2361	1,7%	9,5%	88,8%	100,0%
2012	32	218	1865	2115	1,5%	10,3%	88,2%	100,0%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 7.3 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLLEN VOLGENS LETSELERNST

In Figuur 33 wordt het aandeel geteste autobestuurders verder uitgesplitst volgens de ernst van de verwonding van de autobestuurder. Hieruit blijkt dat **enkel ongedeerde (74,7%) autobestuurders en lichtgewonde (77,3%) autobestuurders doorgaans een ademtest moeten afleggen.**

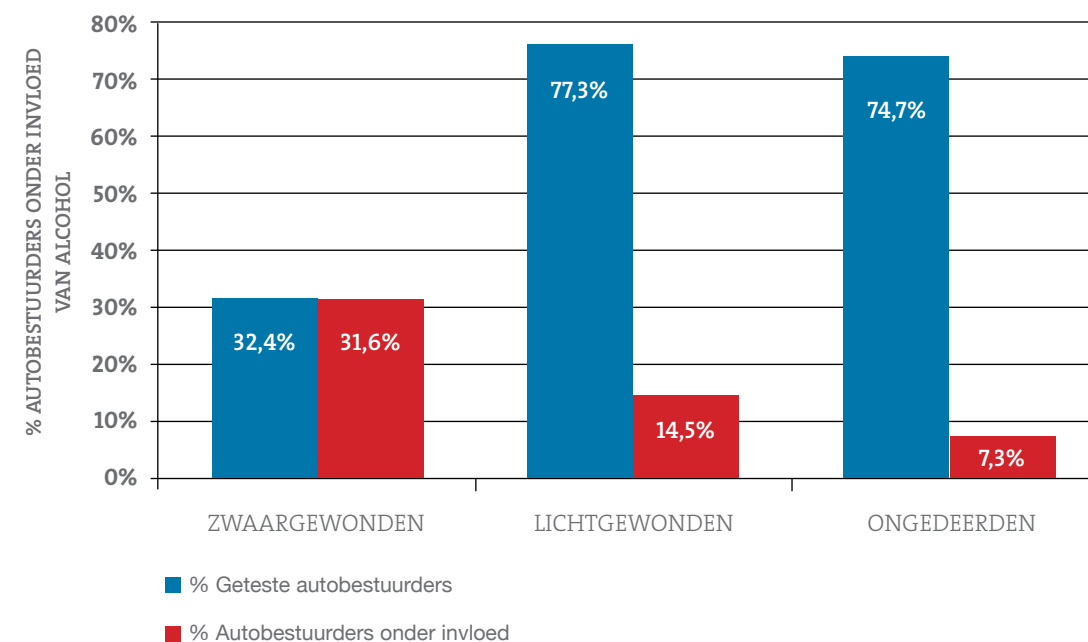
**Minder dan een derde (32,4%) van de zwaargewonde bestuurders legde een ademtest af.** Wat betreft de verkeersdoden kunnen enkel zij die niet meteen ter plaatse zijn overleden in theorie een ademtest afleggen. In de praktijk leggen deze dodelijk gewonden echter zeer zelden een ademtest af. In 2012 werd zelfs van geen enkele dodelijk gewonde een ademtest afgenomen. Daarom werden in Figuur 33 geen verkeersdoden opgenomen.

In het geval zwaargewonden wel een test afleggen, blijken **31,6% onder hen onder invloed te zijn.** Voor lichtgewonde bestuurders bedraagt dit **14,5%** en voor ongedeerde bestuurders **7,3%**. Aangezien het percentage bestuurders onder invloed duidelijk trapsgewijs toeneemt naarmate de verwondingen van de bestuurder ernstiger zijn, kan verondersteld worden dat minstens een even groot percentage verkeersdoden als zwaargewonden in overtreding zijn met de wettelijke alcohollimiet. Dit zou dan willen zeggen dat **minstens 31,6% van de verkeersdoden onder invloed van alcohol** waren.

Onder de 32,4% zwaargewonden die wel een ademtest afleggen, bevinden zich vermoedelijk eerder de zwaargewonden wiens toestand stabiel en niet levensbedreigend is. Daarom is het zelfs waarschijnlijk dat nog een groter aandeel dan 31,6% van de zwaargewonde (en omgekomen) autobestuurders onder invloed van alcohol was<sup>35</sup>. In ieder geval is het belangrijk dat het aantal geteste zwaargewonden wordt opgedreven zodat meer betrouwbare cijfers over de prevalentie van rijden onder invloed door zwaargewonden kunnen geleverd worden.

**FIGUUR 33**

Het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens letselernst (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

### 7.4 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLLEN VOLGENS GEWEST

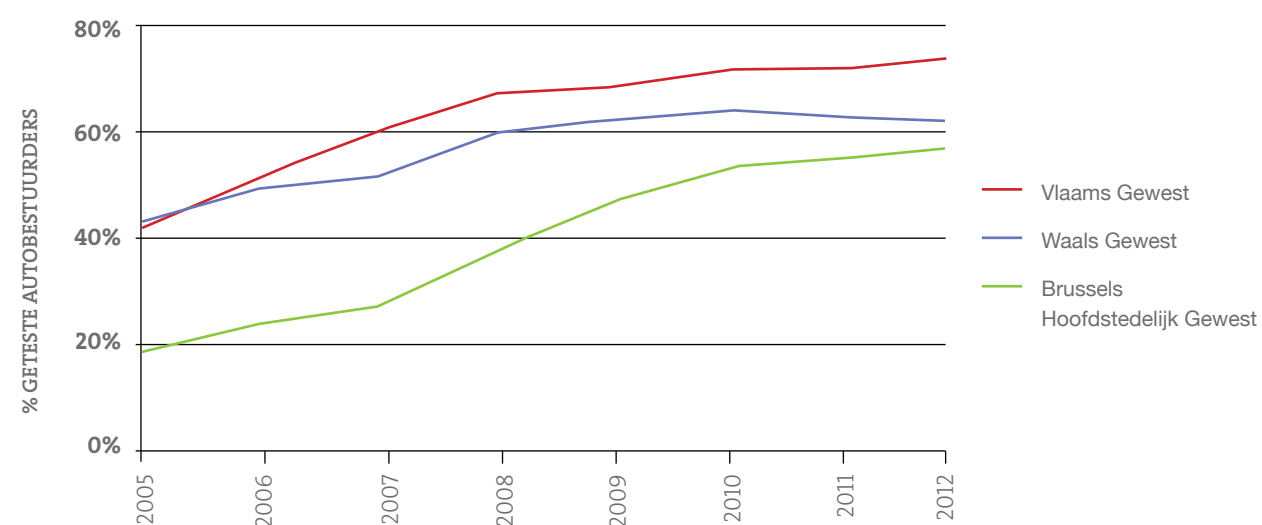
Tussen 2005 en 2010 wordt zowel in Vlaanderen, Wallonië als Brussel een sterke stijging van het **aandeel geteste autobestuurders** waargenomen (Figuur 34). Tussen 2010 en 2012 wordt in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds een lichte toename van het percentage geteste autobestuurders waargenomen, maar in Wallonië wordt een stilstand geregistreerd.

In **Brussel** werd tussen 2005 en 2012 de grootste vooruitgang gemaakt. Het percentage geteste autobestuurders, betrokken in letselongevallen, steeg er met meer dan 40 procentpunten (**tot 59,2% in 2012**), in **Vlaanderen** steeg het met iets meer dan 30 procentpunten (**tot 74,2%**) en in **Wallonië** met bijna 20 procentpunten (**tot 62,4%**). Ondanks het feit dat Brussel de sterkste vooruitgang heeft geboekt sinds 2005, worden in dit gewest in 2012 nog steeds iets minder autobestuurders, betrokken in letselongevallen, getest dan in de andere twee gewesten (Figuur 34).

<sup>35</sup> Via het Europese Onderzoek DRUID werden in België bloedproeven uitgevoerd bij zwaargewonde autobestuurders in ziekenhuizen. 38,2% van de aan DRUID deelnemende autobestuurders testte positief voor alcohol (BAC≥0,5g/l, de wettelijke limiet in België). De zwaargewonde autobestuurders konden weigeren dat de resultaten van hun bloedonderzoek voor het anonieme Europese Onderzoek DRUID zouden gebruikt worden. Slechts een minderheid van de autobestuurders deed dat echter. Omdat het waarschijnlijk is dat weigeraars vaker onder invloed waren van alcohol dan de deelnemers aan DRUID, ligt het % positieve zwaargewonde autobestuurders mogelijk nog hoger dan 38,2%.  
Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, I., Hels, T., Olesen, M., Houwing, S., Houtenbos, M. & Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5. Te raadplegen op: [http://www.druid-project.eu/clin\\_031/nr\\_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_2\\_2\\_5\\_5.pdf](http://www.druid-project.eu/clin_031/nr_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_5_5.templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_5_5.pdf) [02.02.12].*

**FIGUUR 34**

Evolutie van het aandeel geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012)

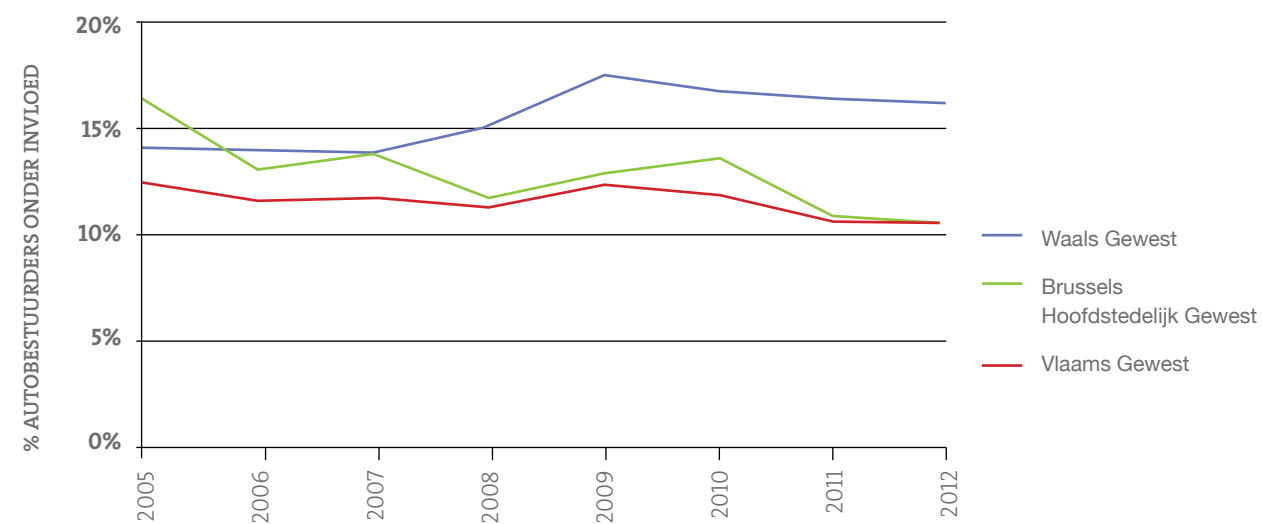


Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

De evolutie sinds het jaar 2005 van het **aandeel positieve autobestuurders** in letselongevallen is niet hetzelfde in de drie gewesten. Terwijl Vlaanderen en Brussel tussen 2005 en 2012 een daling laten zien, wordt in Wallonië een stijging ten opzichte van 2005 waargenomen (Figuur 35; Tabel 38). Ook in 2005 lag het percentage positieve autobestuurders in Wallonië al bijna twee procentpunten hoger dan in Vlaanderen. Door de respectievelijke evoluties in deze gewesten is dit verschil in de afgelopen jaren enkel maar aangegroeid. **In 2012 blijken nog 10,5% van de autobestuurders, betrokken in letselongevallen in Vlaanderen, onder invloed. In Wallonië is dit 16,3% en in Brussel 10,5%.**

**FIGUUR 35**

Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Wegens de sterke variatie van het aandeel geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders geboden.

**TABEL 38**

Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012)

	AANDEEL GETESTE AUTOBESTUURDERS			AANDEEL AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED		
	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
2005	42,3%	43,1%	18,6%	12,4%	14,2%	16,3%
2006	51,8%	49,6%	23,8%	11,6%	14,0%	13,0%
2007	60,2%	51,6%	27,2%	11,8%	13,9%	13,7%
2008	67,4%	59,8%	38,1%	11,3%	15,1%	11,7%
2009	68,6%	62,4%	47,2%	12,3%	17,4%	12,9%
2010	71,8%	64,5%	53,6%	11,8%	16,7%	13,6%
2011	72,8%	63,1%	54,8%	10,6%	16,5%	10,8%
2012	74,2%	62,4%	59,2%	10,5%	16,3%	10,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

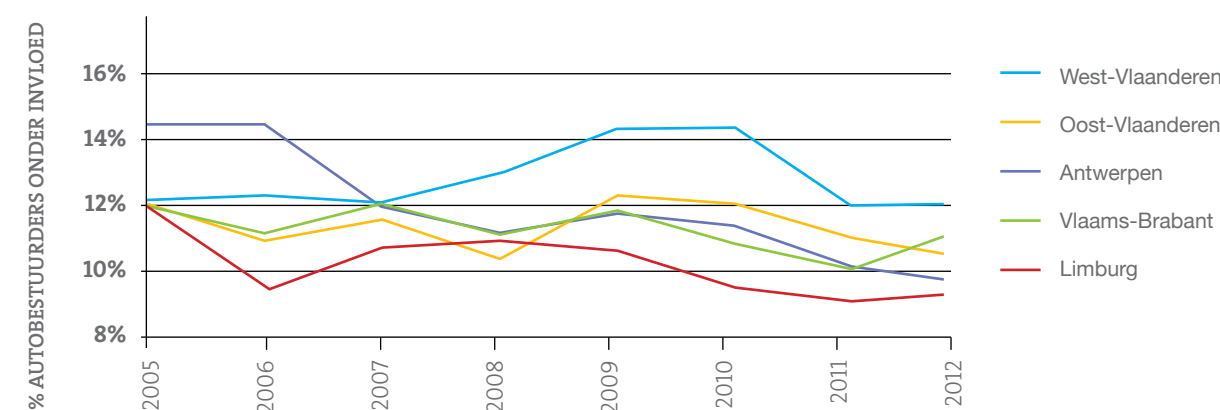
\*Nota: Wegens de sterke variatie van het aandeel geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders geboden.

## 7.5 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLLEN VOLGENS VLAAMSE PROVINCIE

Terwijl een duidelijk verschil wordt waargenomen in het aandeel positieve autobestuurders in letselongevallen tussen de gewesten (i.e. tussen Wallonië en de twee andere gewesten) blijken er slechts **minimale verschillen op te treden tussen de Vlaamse provincies onderling** (Figuur 36). Sinds omstreeks 2007 blijken West-Vlaamse autobestuurders in letselongevallen, wel steeds het vaakst onder invloed te zijn (12,1% in 2012). Met uitzondering van het jaar 2008 blijken Limburgse autobestuurders sinds 2005 het minst vaak onder invloed van alcohol te zijn (9,3% in 2012). Vlaams-Brabant (10,9% in 2012) en Oost-Vlaanderen (10,6% in 2012) evolueren sinds 2005 op een gelijkaardige wijze en vertonen beide een netto-afname in 2012 t.o.v. 2005. Van alle Vlaamse provincies heeft Antwerpen de meest markante evolutie doorgemaakt. In 2005 telde deze provincie nog overduidelijk het hoogste aandeel positieve autobestuurders in letselongevallen (14,5%) maar in 2012 moet zij enkel nog de provincie Limburg voor laten gaan (9,8% in provincie Antwerpen in 2012).

**FIGUUR 36**

Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de vijf Vlaamse provincies (2005-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

\*Nota: Wegens de sterke toename van het percentage geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders geboden.



## 7.6 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN VOLGENS LEEFTIJD EN TIJDSTIP

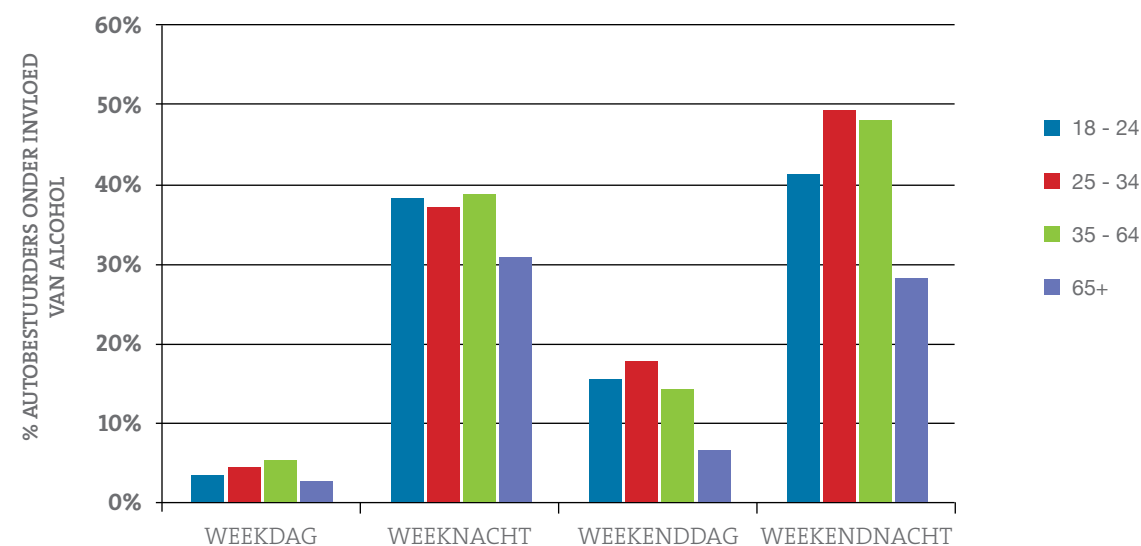
Figuur 37 geeft het percentage positief bevonden autobestuurders betrokken in letselongevallen weer in functie van twee verschillende variabelen, namelijk de periode van de week en de leeftijdsklasse van de autobestuurder.

Wat betreft de periode van de week, springt **het hoge aantal positief bevonden autobestuurders tijdens nachtelijke letselongevallen** in het oog. De opdeling dag versus nacht blijkt zich daarbij trouwens beduidend sterker af te tekenen dan de opdeling (werk)week versus weekend. Weekendnachten blijven de meest problematische periode, voor alle leeftijdsklassen: 28% tot 49% (afhankelijk van de leeftijd) van de autobestuurders die dan in een letselongeval betrokken raken, hebben dan de wettelijke maximale alcohollimiet van 0,5 promille overschreden (Figuur 37). Onrustwekkend is dat het aandeel positief bevonden autobestuurders in nachtelijke letselongevallen (weekendnachten en weeknachten) enkel maar lijkt te stijgen sinds 2005<sup>36</sup>. Het aandeel positief bevonden autobestuurders bedroeg in 2005 reeds 38,3% (weekendnachten + weeknachten) maar nam sindsdien nog toe tot 42,1%. Wat betreft letselongevallen die overdag gebeuren gaat het percentage positief bevonden autobestuurders in licht dalende lijn (van 7,7% naar 6,4%).

Wat betreft de leeftijd van de **positief bevonden autobestuurders worden slechts kleine verschillen waargenomen tussen de leeftijdsklassen "18-24 jaar", "25-34 jaar" en "35-64 jaar"**. Enkel de leeftijdscategorie van 65-plussers onderscheidt zich duidelijk van de andere leeftijdsklassen, want autobestuurders uit deze leeftijdscategorie die in letselongevallen betrokken waren, waren tijdens elk tijdstip van de week afgetekend minder onder invloed van alcohol dan jongere autobestuurders.

FIGUUR 37

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

Een opmerkelijke vaststelling is dat 18-24 jarige autobestuurders betrokken in letselongevallen, bijna op elk tijdstip van de week minder onder invloed zijn dan 25-34 jarige autobestuurders en 35-64 jarige autobestuurders, maar dat zij over alle tijdstippen van de week *samen* toch het vaakst onder invloed blijken te zijn (zie de totaalkolom in Tabel 39).

<sup>36</sup> Deze informatie wordt niet weergegeven in een tabel of in een figuur in dit rapport.

Deze merkwaardige contradictie kan worden verklaard door het moment waarop de verschillende leeftijdsklassen zich aan het verkeer blootstellen. 18-24-jarige autobestuurders verplaatsen zich verhoudingsgewijs vaker met de wagen op momenten dat er *door alle bestuurders van alle leeftijden* meer alcohol wordt genuttigd (namelijk de weekendnachten)<sup>37</sup>. Het is daarom **het specifieke mobiliteits- en blootstellingspatroon van 18-24 jarigen, en niet zozeer hun afwijkend alcoholconsumptiegedrag als bestuurder**, dat verklaart waarom zij in de totaalkolom in Tabel 39 vaker onder invloed zijn dan de andere leeftijdsklassen.

TABEL 39

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012)

	WEEKDAG	WEEKNACHT	WEEKENDDAG	WEEKENDNACHT	TOTAAL
18-24 jaar	3,7%	37,5%	12,5%	41,5%	12,6%
25-34 jaar	4,4%	36,3%	14,3%	48,9%	12,0%
35-64 jaar	5,5%	38,5%	11,3%	47,4%	9,9%
>65 jaar	3,6%	30,4%	4,6%	28,2%	4,8%
Totaal	4,8%	37,2%	11,8%	45,4%	10,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

## 7.7 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

Tabel 40 geeft het percentage positief bevonden autobestuurders betrokken in letselongevallen volgens leeftijdsklasse en geslacht weer. Ongeacht de leeftijdsklasse, blijkt **het percentage positieve autobestuurders bijna drie maal hoger te liggen bij mannelijke autobestuurders dan bij vrouwelijke autobestuurders**. Algemeen, over alle leeftijdscategorieën samen, blijken mannelijke autobestuurders in letselongevallen in 13,7% van de gevallen onder invloed te zijn van alcohol, tegenover 5,0% bij de vrouwelijke autobestuurders.

TABEL 40

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (Vlaams Gewest, 2012)

	MANNEN	VROUWEN	TOTAAL
18-24 jaar	16,4%	4,7%	12,6%
25-34 jaar	16,1%	5,2%	12,0%
35-64 jaar	12,8%	5,3%	9,9%
>65 jaar	5,6%	2,2%	4,8%
Totaal	13,7%	5,0%	10,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

<sup>37</sup> Via de aselecte alcoholcontroles en de vragenlijst, in het kader van de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012", is de verdeling van de verschillende leeftijdscategorieën onder de autobestuurders op alle tijdstippen van de week gekend. Hieruit blijkt dat ongeveer 18% van alle autokilometers tijdens weekendnachten afgelegd worden door 18-24 jarige autobestuurders. Tijdens weeknachten is dat 14% van alle autokilometers, tijdens weekenddagen 9% en tijdens wekdagen 7%. Riguelle, F. (te verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012". Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

## 7.8 VERHOOGD ONGEVALSRISICO VAN AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Wanneer alle periodes in de week worden opgeteld, **testen autobestuurders in de leeftijdscategorie van 18 tot en met 24 jaar het vaakst positief na een letselongeval** (Tabel 39). Hierboven werd dit reeds verklaard aan de hand van het specifieke blootstellingspatroon van deze jonge autobestuurders.

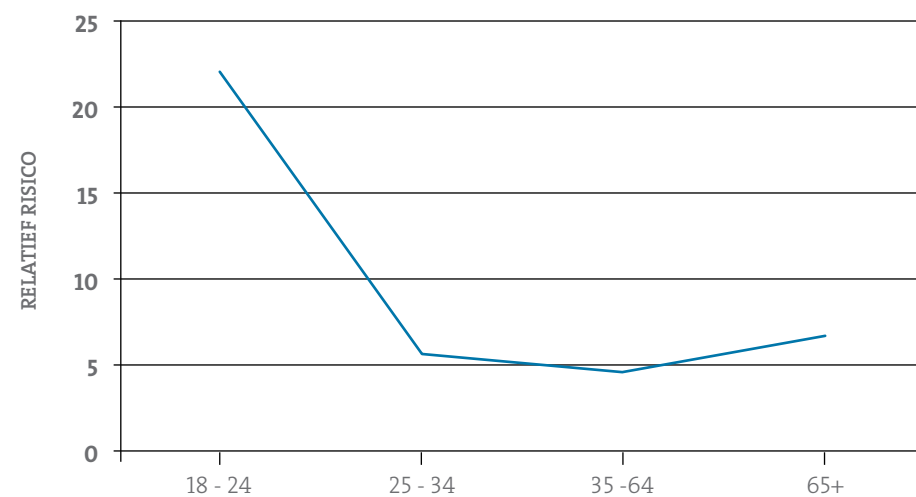
Bij aselecte ademtesten langs de kant van de weg **buiten een ongevalscontext, blijkt de jongste leeftijds-klasse echter overduidelijk het minst vaak onder invloed** (Tabel 41)<sup>38</sup>. Jongeren tot en met 24 jaar nemen dus minder vaak plaats achter het stuur als zij onder invloed zijn dan bestuurders van middelbare leeftijd. Toch zijn zij van alle leeftijdscategorieën het vaakst onder invloed als zij in een letselongeval betrokken raken.

Deze schijnbare tegenstelling heeft verschillende verklaringen. Ten eerste zijn jongeren gevoeliger voor de effecten van alcohol dan ouderen bij een vergelijkbaar promillegehalte in het bloed en hebben zij minder ervaring met het besturen van een auto in een niet nuchtere toestand<sup>39</sup>. Ten tweede vertonen jonge autobestuurders een ander alcoholconsumptiegedrag dan oudere leeftijdsgroepen. Eén op twee 18-24 jarige autobestuurders die de maximaal toegelaten BAC van 0,5 promille overschrijdt, heeft een BAC van 1,2 promille of meer. Voor alle andere autobestuurders, bedraagt dit aandeel slechts één op vijf. Dit blijkt uit metingen langs het Belgische wegennet, welke zijn uitgevoerd buiten een ongevalscontext in het kader van het Europese project DRUID<sup>40</sup>. Mogelijk gaat bij jonge autobestuurders (zoals bij andere autobestuurders) nog ander risicogedrag gepaard met rijden onder invloed, zoals overdreven snelheid<sup>41</sup>.

Alle autobestuurders uit alle leeftijdsgroepen hebben een verhoogd ongevalsrisico wanneer zij onder invloed zijn van alcohol in vergelijking met een toestand van minder dan 0,5 promille. Maar voor jonge autobestuurders is het verschil tussen <0,5 promille en niet nuchtere toestand het grootst. Bij de aselecte ademtesten langs de kant van de weg (Tabel 41) blijkt maar 0,8% van de 18-24 jarige autobestuurders onder invloed van alcohol. Wanneer diezelfde categorie autobestuurders betrokken is bij een letselongeval, heeft echter 13,0% onder hen 0,5 of meer promille (Tabel 41). Dit betekent dat het aandeel 18-24 jarige autobestuurders 17 maal hoger ligt in de groep "letselongevallen" dan in de groep "aselecte alcoholcontroles" wat duidt op een **sterk verhoogd risico om in verkeersongevallen met letselschade betrokken te raken als jonge autobestuurders onder invloed zijn van alcohol**. Dit is echter ook het geval voor autobestuurders uit hogere leeftijdsklassen, maar wel in lichtere mate (Figuur 38).

**FIGUUR 38**

Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2010-2012)



Bron: FOD Economie ADSEI & BIVV / Infografie: BIVV en IMOB

<sup>38</sup>Riguette, F. (te verschijnen). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012"*. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

<sup>39</sup>Dupont, E., Martensen, H. & Silverans, P. (2010) *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

<sup>40</sup>Deze cijfers zijn gebaseerd op de alcoholintoxicatiegraden van 189 autobestuurders die meer dan 0,5 promille in het bloed hadden. Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). *DRUID-Deliverable D2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports*. Retrieved from [http://www.druid-project.eu/ch\\_031/nn\\_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_2\\_2\\_3\\_Part2.templateld=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable\\_2\\_2\\_3\\_Part2.pdf](http://www.druid-project.eu/ch_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2.templateld=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part2.pdf)

<sup>41</sup>Dupont, E. (2012). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Literatuuronderzoek*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

**TABEL 41**

Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2010-2012)

LEEFTIJDKLASSE	GEDRAGSMETING 'RIDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL' 2012	LETSELONGEVALLEN 2010-2012	RELATIEF RISICO
	% POSITIEF BEVONDEN AUTOBESTUURDERS	% POSITIEF BEVONDEN AUTOBESTUURDERS	
18-24 jaar	0,8%	13,0%	17,0
25-34 jaar	2,5%	12,7%	5,2
35-64 jaar	2,2%	10,2%	4,6
>65 jaar	0,8%	4,9%	6,0
Totaal	1,9%	11,0%	5,7

Bron: FOD Economie ADSEI en BIVV (te verschijnen) / Infografie: BIVV en IMOB

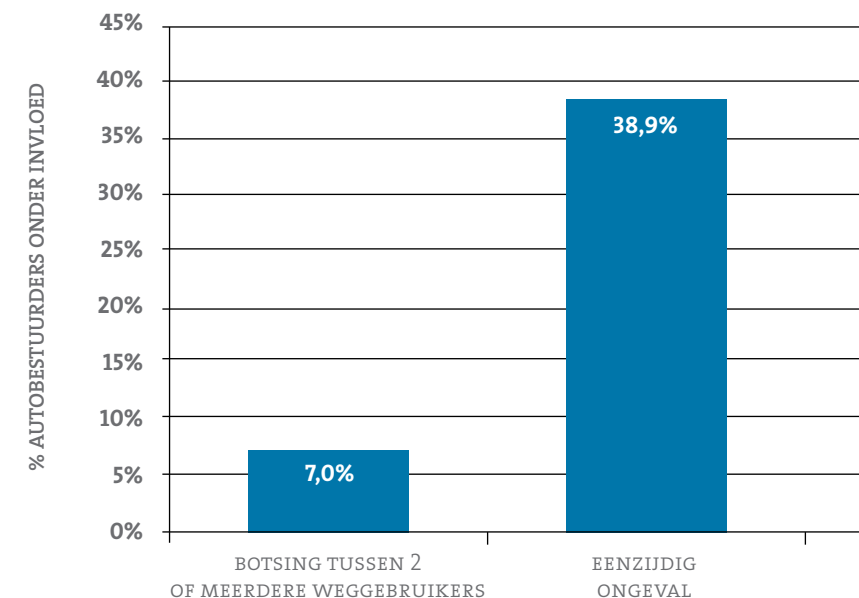
## 7.9 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED VOLGENS DE AARD VAN HET ONGEVAL

**Eenzijdige letselongevallen, ofwel ongevallen zonder tegenpartij, zijn vaak alcoholgerelateerde letselongevallen.** 38,9% van de geteste autobestuurders betrokken in eenzijdige letselongevallen legden in 2012 een positieve ademtest af (Figuur 39). Bij ongevallen waarbij minstens twee partijen betrokken waren, bleken daarentegen "maar" 7,0% van de geteste autobestuurders onder invloed van alcohol.

Het hoge aantal positief bevonden autobestuurders in eenzijdige letselongevallen kan verklaard worden door de door alcohol **aangedaste cognitieve en motorische functies** (minder goede waarneming, vertraagde informatieverwerking, verminderde coördinatie, gewijzigde risico-inschatting, enz.)<sup>42</sup> die nodig zijn om de juiste handelingen tijdens het autorijden te stellen. Deze aantasting beïnvloedt niet enkel het vermogen om de juiste handelingen te stellen in moeilijke verkeerssituaties (zoals kruispunten) maar evenzeer in eenvoudige verkeerssituaties (zoals rechtdoor rijden in het eigen rijvak). Daarnaast gaan sommige bestuurders onder invloed van alcohol ook risicovoller gedrag ondernemen (bv. sneller/roekelozer rijden).

**FIGUUR 39**

Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de aard van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

<sup>42</sup>Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010) *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid



# Deel 2

STATISTIEKEN M.B.T.  
HET GEDRAG EN  
DE ATTITUDES IN  
HET VERKEER





## 1. INLEIDING

Om de verkeersveiligheid in België en de evolutie ervan nauwkeurig te kunnen opvolgen, werd door de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2002 een set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd. Naast indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen en indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders (met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed van alcohol en gordeldracht) werden ook een aantal indicatoren op het niveau van de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid geformuleerd.

Het BIVV staat in voor het meten van de drie gedragsindicatoren die door de SGVV zijn gedefinieerd. Deze metingen worden om het aantal jaar herhaald zodat de evolutie van rijden onder invloed, gordeldracht en overdreven snelheid, in kaart kan worden gebracht. Daarnaast voert het BIVV op periodieke basis een attitudemeting uit. In 2011 heeft het BIVV beslist om aan de drie reeds bestaande gedragsmetingen een vierde toe te voegen, namelijk over het gebruik van kinderbeveiligingssytemen.

De methodologie van elke gedragsmeting en van de attitudemeting wordt hieronder slechts zeer bondig omschreven. De volledige methodologische uitleg is vanzelfsprekend beschikbaar in de respectievelijke rapporten op de website van het BIVV.<sup>43</sup> Achtereenvolgens worden hieronder de resultaten besproken van de gedragsmeting "gordeldracht 2012", de gedragsmeting "gebruik van kinderbeveiligingssytemen 2011", de gedragsmeting "snelheid 2012" en de gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol 2012".

## 2. GEDRAGSMETING GORDELDRACHT 2012

Sinds 2005 wordt elk jaar (behalve in 2011) in de maand mei de gordeldracht op 150 locaties in de drie gewesten gemeten door enquêteurs. Per groep van twee noteren de enquêteurs gedurende een half uur het geslacht en de gordeldracht van autobestuurders. Tijdens het daaropvolgende half uur wordt deze procedure herhaald maar dan voor de autopassagiers voorin. Uiteindelijk werd in 2012 de gordeldracht gedurende een totaal van 169 uur geobserveerd. De observaties vinden plaats tijdens de week en het weekend en dit zowel overdag als 's nachts. Elk jaar wordt vastgesteld dat het moment van de week geen invloed heeft op de gordeldracht. Het gewest en het snelheidsregime van de weg waarlangs de observatie plaatsvindt evenals het geslacht van de persoon houden daarentegen wel verband met de gordeldracht.

Figuur 40 toont de evolutie van de gordeldracht vooraan in personenwagens in de drie gewesten van het land. **Het percentage gordeldracht is in het hele land gestegen tussen 2005 en 2012.** Het **Vlaams Gewest** kende de sterkste toename. De gordeldracht voorin steeg er **van 68,5% naar 89,2%**, ofwel een stijging met 20,7 procentpunten in 7 jaar tijd (dit is 3,0 procentpunten per jaar). In 2005 bedroeg het percentage gordeldracht in het Waals Gewest 64,6%. Een stijging met 17,9 procentpunten op 7 jaar tijd, brengt dit percentage op 82,5% in 2012, ofwel een verschil van 6,7 procentpunten in vergelijking met Vlaanderen (dit verschil is statistisch significant). In 2005 kende Brussel met 69,5% nog het hoogste percentage gordeldracht van de drie gewesten, maar tussen het jaar 2007 en het jaar 2010 stagneerde het percentage gordeldracht in Brussel met als gevolg dat Brussel in het jaar 2010 ver onder de twee andere gewesten eindigde. Deze achterstand heeft Brussel tussen 2010 en 2012 (gedeeltelijk) ingehaald. Anno 2012 bedraagt het percentage gordeldracht in Brussel 83,9% wat overeenstemt met een toename van 14,4 procentpunten op 7 jaar tijd.

Niettegenstaande de verbetering van de gordeldracht sinds 2003, presteert Vlaanderen (en België in haar geheel) nog steeds slechter dan vele andere Europese landen. De Europese landen met de beste resultaten, kennen gordeldrachtpercentages voorin de wagen van rond de 95%.

<sup>43</sup> Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting Gebruik van kinderbeveiligingssytemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Riguëlle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting Snelheid 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

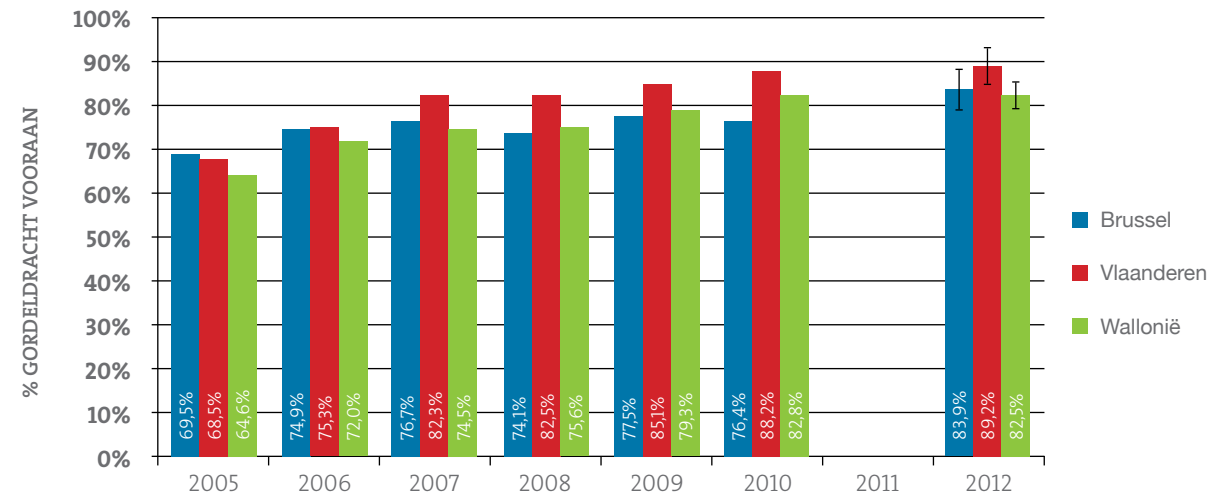
Riguëlle, F., & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting Rijden onder invloed van alcohol 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguëlle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid

**FIGUUR 40**

Evolutie van de gordeldracht vooraan in personenwagens, per gewest (2005-2012)

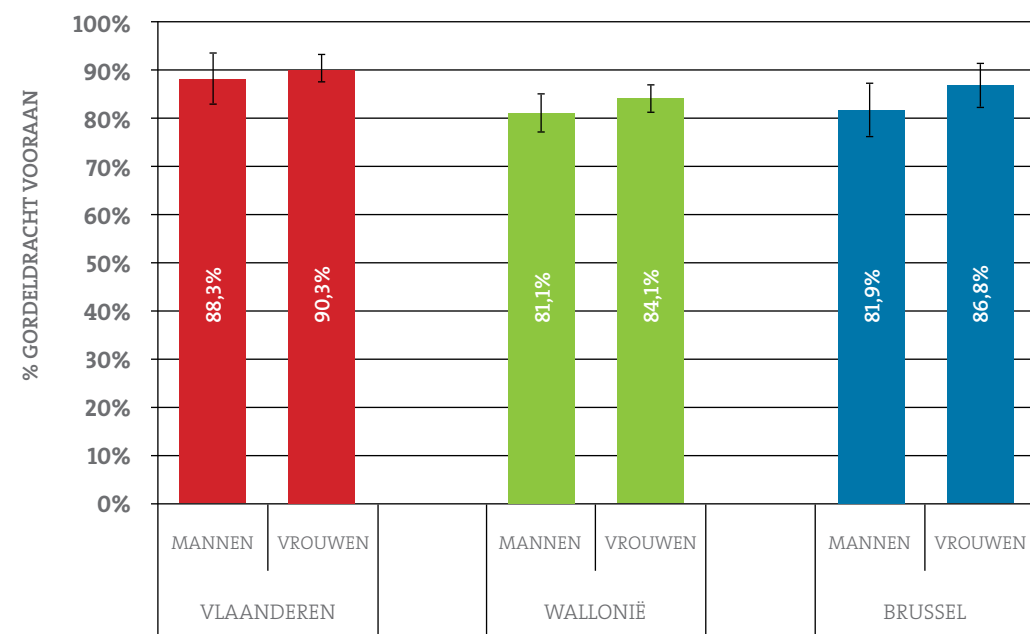


Bron: BIVV

Figuur 41 geeft het verschil in gedrag weer tussen mannen en vrouwen. Vrouwen dragen vaker de gordel dan mannen (dit is een statistisch significant verschil op Belgisch niveau). Dit geldt voor alle drie de gewesten. In Vlaanderen vertoont de gordeldracht van mannen en vrouwen, voorin in de wagen, trouwens het kleinste verschil. Het onderscheid bedraagt precies twee procentpunten (88,3% voor mannen en 90,3% voor vrouwen). In Wallonië en Brussel bedraagt dit onderscheid respectievelijk 3,0 en 4,9 procentpunten.

**FIGUUR 41**

Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest (2012)



Bron: BIVV

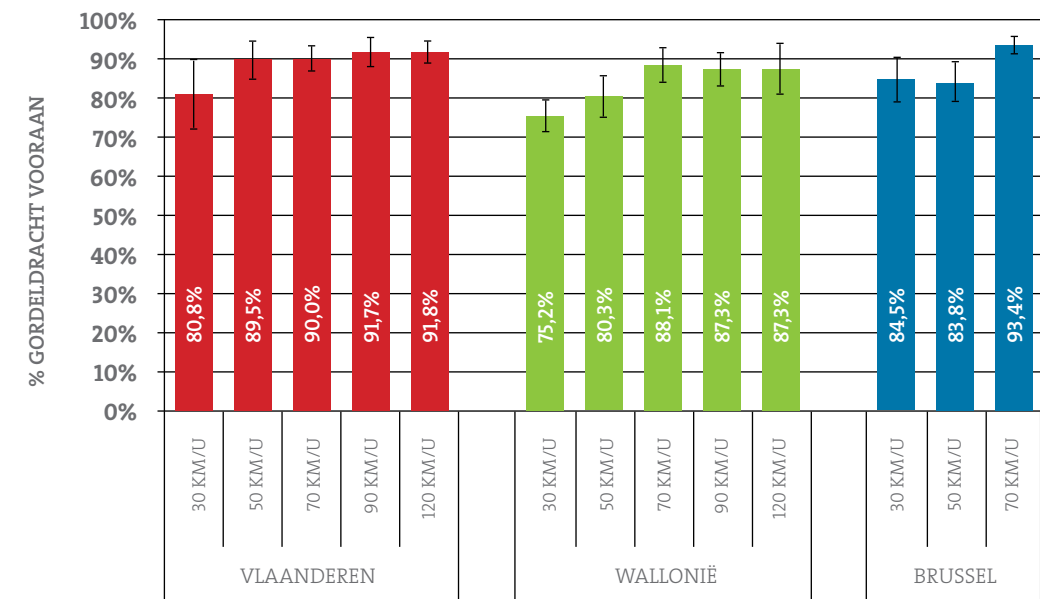
Figuur 42 geeft het percentage gordeldracht per snelheidsregime weer. Over het algemeen neemt het percentage gordeldracht klaarblijkelijk toe naarmate de toegelaten snelheid stijgt. Dit geldt duidelijk voor de snelheidsregimes van 30 km/u tot en met 70 km/u. Bij wettelijk toegelaten snelheden van meer dan 70 km/u neemt het percentage gordeldracht nog maar heel lichtjes toe in Vlaanderen.

Het percentage gordeldracht in snelheidszones 30 km/u bedraagt 80,8% in Vlaanderen. Dit neemt toe tot 89,5% in snelheidszones 50 km/u. Dit komt overeen met "een sprong" van maar liefst 8,7 procentpunten. Het verschil tussen de snelheidszones 50 km/u en de snelheidszones 120 km/u, waar het hoogste percentage gordeldracht (91,8%) geldt, blijft beperkt tot 2,3 procentpunten (en is niet statistisch significant).

De variatie van het percentage gordeldracht volgens snelheidsregime kan o.a. worden verklaard door de lengte van de afgelegde afstanden. Personenwagens in snelheidszones 30 leggen vaker slechts een korte verplaatsing af in tegenstelling tot personenwagens op autosnelwegen. Uit de posttests van de BIVV-campagnes blijkt dat 15% van de bestuurders die de gordel niet dragen, aangeven dat ze de gordel niet dragen omdat ze slechts een korte afstand afleggen. Dit was in 2009 de vierde reden die aangehaald werd voor het niet dragen van de gordel, na hinder (37% van de niet vastgeklikte bestuurders), verstrooidheid (24%) en luiheid (21%). Daarnaast wordt het risico van het niet dragen van de gordel waarschijnlijk onderschat door sommige bestuurders en passagiers, die mogelijk denken dat de gordel zeker bij een lage snelheid weinig bijdraagt tot de eigen veiligheid.

**FIGUUR 42**

Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest (2012)



Bron: BIVV







### 3. GEDRAGSMETING « GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN » 2011

Deze meting heeft als doel om in reële omstandigheden observaties te verrichten over de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt. Op basis van deze observaties worden dan het percentage, de types en de voornaamste redenen voor een verkeerd gebruik van de kinderzitjes gemeten.

De steekproef in 2011 bestond uit 1461 kinderen (die kleiner zijn dan 135 cm) bij wie grondig geobserveerd werd of ze op een correcte wijze waren vastgeklikt en van wie de bestuurder van de personenwagen werd ondervraagd. 80 locaties<sup>44</sup> die representatief zijn voor de verschillende soorten trajecten (scholen, supermarkten, kraamklinieken, sport- en recreatiecentra), werden willekeurig geselecteerd over het volledige Belgische grondgebied (Brussel, Vlaanderen, Wallonië). De enquêteurs kregen een opleiding van één dag opdat ze zouden kunnen vaststellen of een kind goed is vastgemaakt of niet. Bij die opleiding leerden zij ook hoe ze de autobestuurders dienden te bevragen. De fase van de inzameling van de gegevens vond plaats in september 2011.

De gewestelijke analyse toont aan dat het percentage kinderen dat **op correcte wijze wordt vastgemaakt** (met andere woorden vervoerd in een aangepast kinderbeveiligingssysteem en zonder vastgesteld verkeerd gebruik) **55% bedraagt in Vlaanderen**, 52% in Brussel en 48% in Wallonië. Deze percentages vertonen geen statistisch significant verschil (Figuur 43).

**Het percentage kinderen dat op geen enkele wijze wordt vastgeklikt<sup>45</sup>**, bedraagt 15% in Brussel, **11% in Vlaanderen** en 8% in Wallonië. Het percentage is significant hoger in Brussel in vergelijking met Wallonië ( $p < 0,04$ ). Daarentegen wordt geen statistisch significant verschil vastgesteld tussen Vlaanderen en Wallonië en tussen Vlaanderen en Brussel.

Het percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt<sup>46</sup> in een aangepast systeem bedraagt 31% in Wallonië, 19% in Vlaanderen en 15% in Brussel. Bijgevolg heeft Wallonië een significant hoger percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt in een aangepast systeem dan de twee andere gewesten ( $p < 0,01$ ). Er bestaat geen statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in Brussel en in Vlaanderen.

Het percentage kinderen dat correct wordt vervoerd in een onaangepast systeem<sup>47</sup> zonder bevestigingsprobleem bedraagt 13% in Brussel, 11% in Vlaanderen en 6% in Wallonië. Ook daar onderscheidt Wallonië zich van de twee andere gewesten, met een significant lager percentage ( $p < 0,01$ ). Er wordt geen statistisch significant verschil waargenomen tussen de percentages in Brussel en Vlaanderen.

Tot slot bedraagt het percentage kinderen dat in een onaangepast systeem wordt vervoerd en slecht wordt vastgemaakt 8% in Wallonië, 5% in Brussel en 3% in Vlaanderen. Er bestaat geen enkel statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in de drie gewesten.

<sup>44</sup> 20 locaties in Vlaanderen en Wallonië en 40 in Brussel. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een uitbreiding van de studie gefinancierd om aldus een themarapport, specifiek aan Brussel gewijd, te verkrijgen.

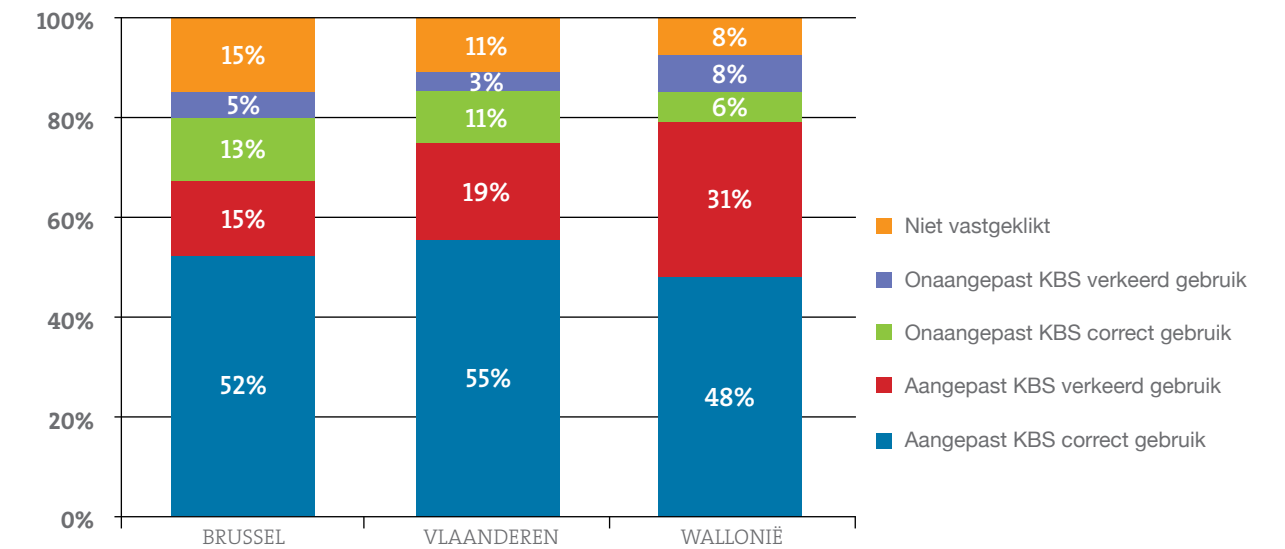
<sup>45</sup> Een kind wordt beschouwd als zijnde niet vastgemaakt wanneer er geen enkel bevestigingsmiddel gebruikt wordt (het zit gewoon op de zetel, het zit op de schoot van een andere passagier, staat rechtop ...), wanneer het zijde niet vastgemaakt is aan het voertuig of ook wanneer het kind in een beveiligingssysteem zit dat vastgemaakt is aan het voertuig, maar waarbij de riemen in het zijde niet vastgeklikt zijn.

<sup>46</sup> Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding. Voorbeelden hiervan zijn onvoldoende aangespannen riemen, de gordel onder de arm van het kind plaatsen, of het installeren van het kinderzitje in de verkeerde rijrichting.

<sup>47</sup> Het gebruik van een onaangepast beveiligingssysteem betreft het vastmaken van kinderen in een systeem dat niet overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/of lengte) of hun leeftijd. Het gaat onder andere om kinderen die enkel worden beveiligd door een veiligheidsgordel in plaats van door een kinderbeveiligingssysteem (KBS). Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

FIGUUR 43

Verdeling van de kinderen in functie van gebruik van de kinderbeveiligingsystemen (afgekort tot KBS), per gewest (2011) (n=1457, gewogen gegevens)

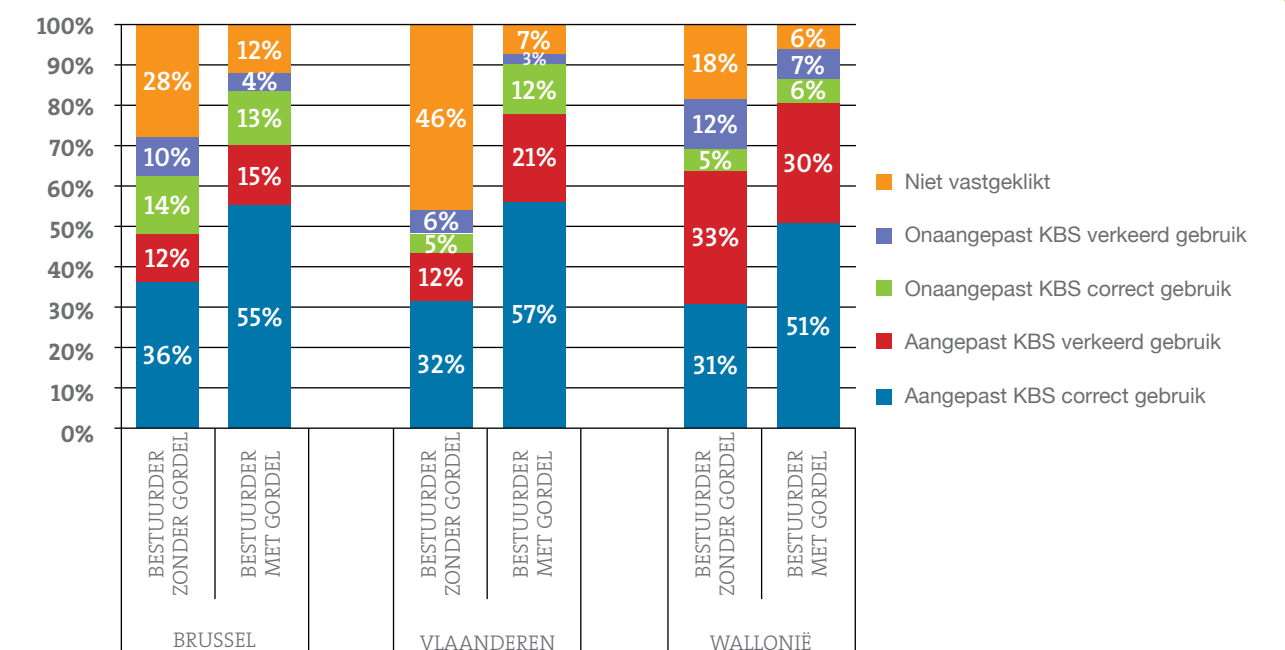


Bron: BIVV

Voor de drie gewesten stellen we vast dat **het vastklikken van de kinderen gerelateerd is aan het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder** (Figuur 44). Zo is het percentage kinderen dat juist wordt vastgemaakt (aangepast zitje zonder verkeerd gebruik) significant hoger voor de bestuurders die hun gordel dragen dan voor zij die dit niet doen, namelijk 55% versus 36% in Brussel en 51% versus 31% in Wallonië ( $p < 0,001$ ). Dit resultaat is statistisch gezien niet significant in Vlaanderen met 57% versus 32% ( $p < 0,07$ ). Daarnaast blijken 46% van de kinderen die vervoerd worden door een bestuurder zonder gordel zelf ook op geen enkele manier te zijn vastgemaakt (in Vlaanderen).

FIGUUR 44

Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingsystemen (afgekort tot KBS) in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest (2011) (n=1395, gewogen gegevens)



Bron: BIVV



## 4. GEDRAGSMETING SNELHEID 2012

De snelheidsmeting van 2012 werd uitgevoerd op 150 meetlocaties verspreid over het Belgische wegennet. Op al deze plaatsen werd de snelheid in de maand oktober gedurende één week 24 uur per dag gemeten. Enkel de snelheid van personenwagens werd gemeten. Gezien de kenmerken en de omgeving van de weg een invloed hebben op de gereden snelheid en men enkel de "vrije" snelheid wil kennen, werden er enkele selectiecriteria gehanteerd voor de keuze van de meetlocaties. Zo werden enkel rechte stukken weg geselecteerd met zo weinig mogelijk verkeersremmende elementen. Daardoor kon de "vrije" snelheid worden gemeten, wat een ongestoord beeld oplevert van de snelheidskeuzes die bestuurders maken. Daarenboven werd er uitsluitend rekening gehouden met bestuurders die hun snelheid konden kiezen zonder te worden belemmerd door een voorligger. **Met de snelheidsmetingen kan dus bepaald worden of automobilisten uit vrije wil, in gelijkwaardige omstandigheden, van jaar tot jaar geneigd zijn harder of juist minder hard te rijden.** De gemeten snelheid beantwoordt hiermee aan de snelheid die natuurlijkerwijze voortspuit uit de mobiliteitsbehoeften, de perceptie van het ongevalsrisico, en de subjectieve pakkans van de autobestuurders.

Door de evenwichtige verdeling van de locaties over de gewesten kunnen de resultaten van de afzonderlijke gewesten met elkaar vergeleken worden. De gemiddelde snelheid en de V85-snelheid<sup>48</sup> zijn weergegeven in Figuur 45 en Figuur 46. De overtredingspercentages zijn weergegeven in Figuur 47.

**Uit een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië blijkt dat de toegepaste snelheden vergelijkbaar zijn in snelheidszones 30 en 50, maar niet in snelheidszones 70 en 90. In deze laatstgenoemde snelheidszones wordt in Vlaanderen beduidend minder snel gereden.**

Het feit dat de gemiddelde snelheid, de V85, en de overtredingspercentages in snelheidszones 30 km/u en 50 km/u vrijwel gelijk zijn in Vlaanderen en Wallonië betekent niet automatisch dat de snelheidslimiet er wordt nageleefd. Integendeel, in beide gewesten wordt de wettelijke snelheidslimiet in deze snelheidszones ruim overschreden. Negen op tien bestuurders overtreedt de wettelijke snelheidslimiet in snelheidszone 30 (zowel in Vlaanderen als Wallonië), al wordt wel een constante daling van de toegepaste snelheden in deze snelheidszone opgetekend sinds het jaar 2007. In snelheidszone 50 rijdt dan weer 58% van de Vlaamse chauffeurs en 53% van de Waalse chauffeurs te snel (Figuur 47). M.a.w. meer dan de helft van de bestuurders hanteert binnen de bebouwde kom, een plaats waar ook een hoog aantal zwakke weggebruikers zich op de openbare weg bevinden, een te hoge snelheid. In vergelijking daarmee wordt de snelheid in snelheidszones 90 en 70 beter nageleefd, maar ook daar overtreden respectievelijk 22% en 42% van de Vlaamse bestuurders de wettelijke snelheidslimiet. Zoals reeds eerder gesteld, presteren de Vlaamse autobestuurders hier wel iets beter dan de Waalse bestuurders.

Meerdere hypothesen kunnen ter verklaring van dit fenomeen worden aangebracht. Geen enkele daarvan kan echter worden hard gemaakt. De eerste hypothese houdt in dat in Vlaanderen en Wallonië mogelijk een andere attitude ten aanzien van snelheid heerst. De attitudemeting van 2009<sup>49</sup> onderbouwt deze hypothese echter niet, omdat Vlamingen en Walen niet significant verschillende antwoorden op vragen over snelheid. Daarenboven kan een mogelijke verschillende attitude niet verklaren waarom Vlamingen en Walen dan weer wel even snel rijden in snelheidszones 30 en 50. Een tweede hypothese is dat de strengere handhaving in Vlaanderen (bv. het hogere aantal snelheidscamera's) mogelijk een invloed uitoefent op de toegepaste snelheid door Vlamingen en Walen. Aangezien flitspalen vooral geplaatst worden op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u of 90 km/u, strookt deze hypothese bovendien met het feit dat enkel in snelheidszones 70 en 90 gemiddeld trager gereden wordt door Vlamingen dan door Walen. Ten slotte dient mogelijks nog rekening te worden gehouden met de functie die de 90 km/u wegen in Vlaanderen en Wallonië vervullen. Gezien de dichtheid van het autosnelwegennet in Wallonië lager is dan in Vlaanderen<sup>50</sup>, worden 90 km/u wegen in Wallonië mogelijk vaker gebruikt voor lange ritten dan in Vlaanderen, wat kan leiden tot hogere snelheden door het aanpassingsverschijnsel<sup>51</sup>.

Tot slot kunnen we over de secundaire wegen nog opmerken dat het verschil tussen de gemiddelde snelheid en de V85 in Wallonië iets groter is dan in Vlaanderen, zowel op 70 km/u wegen als op 90 km/u wegen. Dit geeft aan dat het **snelheidsgedrag in Vlaanderen iets homogener is dan in Wallonië.**

<sup>48</sup> Dit is de snelheid waaraan 85% van de bestuurders zich houdt, ofwel de snelheid die 15% van de bestuurders overschrijdt. De V85 geeft een idee van de snelheidsspreiding.

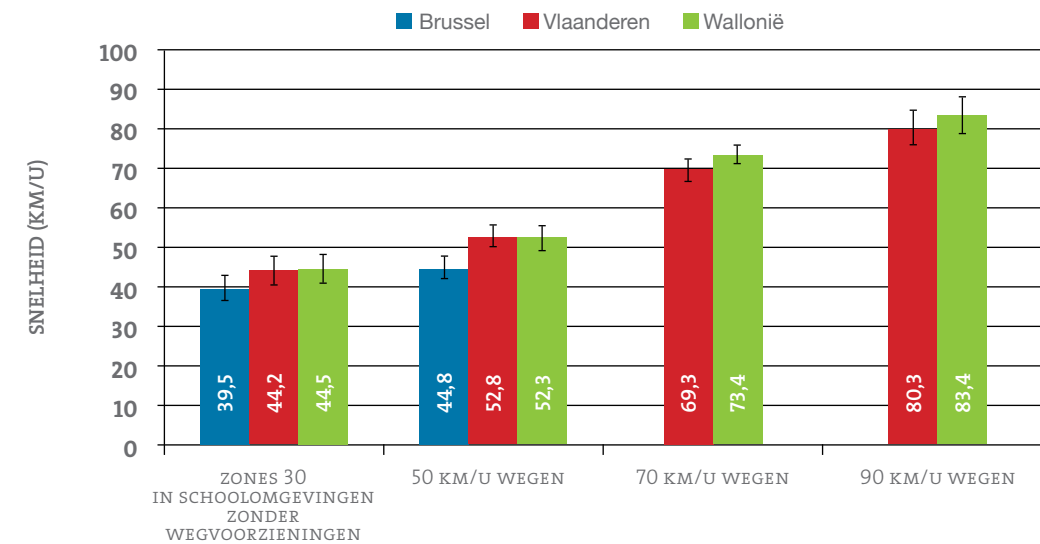
<sup>49</sup> Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

<sup>50</sup> Vlaanderen telt 883 kilometer autosnelwegen op een oppervlakte van 13552 km<sup>2</sup>, Wallonië 869 kilometer op een oppervlakte van 16844 km<sup>2</sup>.

<sup>51</sup> Het aanpassingsverschijnsel dat in de internationale literatuur algemeen wordt erkend, houdt in dat de snelheidsbeleving proportioneel afneemt met de tijdsduur die iemand achter het stuur doorbrengt.

FIGUUR 45

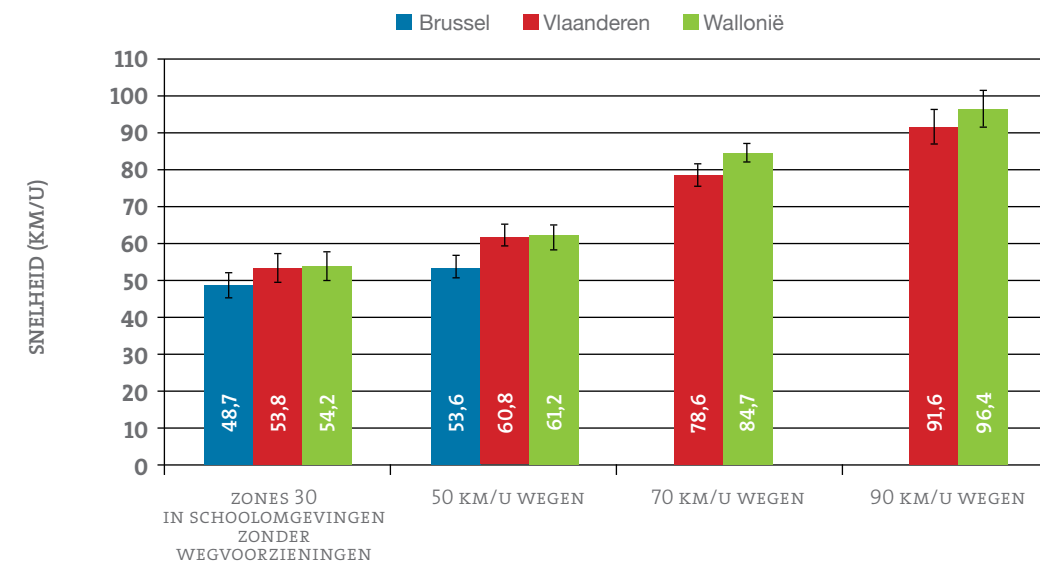
Gemiddelde snelheid per gewest (2012)



Bron: BIVV

FIGUUR 46

Snelheid V85 per gewest (2012)

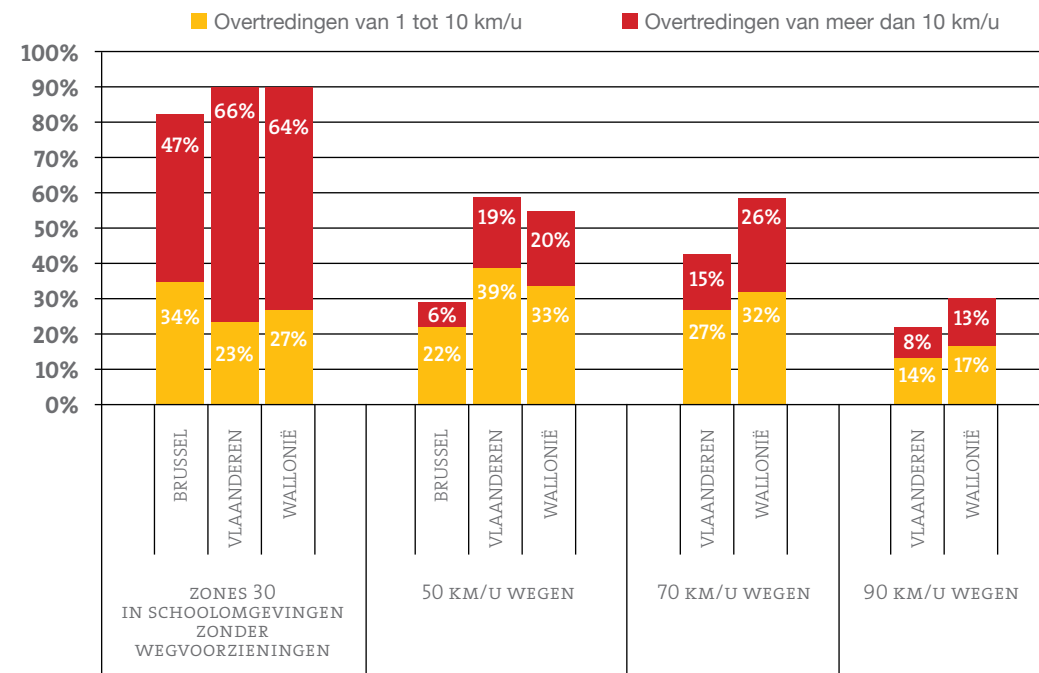


Bron: BIVV



**FIGUUR 47**

Overtreedingspercentages per gewest (2012)



Bron: BIVV

In 2011 organiseerde het BIVV een gedragsmeting over snelheid op autosnelwegen. Hierbij werd de snelheid van personenwagens en vrachtwagens gemeten, maar niet van bestelwagens.

Figuur 48 toont de gemiddelde snelheid per gewest. De **gemiddelde snelheid van auto's ligt in Wallonië ongeveer 2 km/u hoger dan in Vlaanderen**, maar dit verschil tussen de twee gewesten is **niet statistisch significant**.

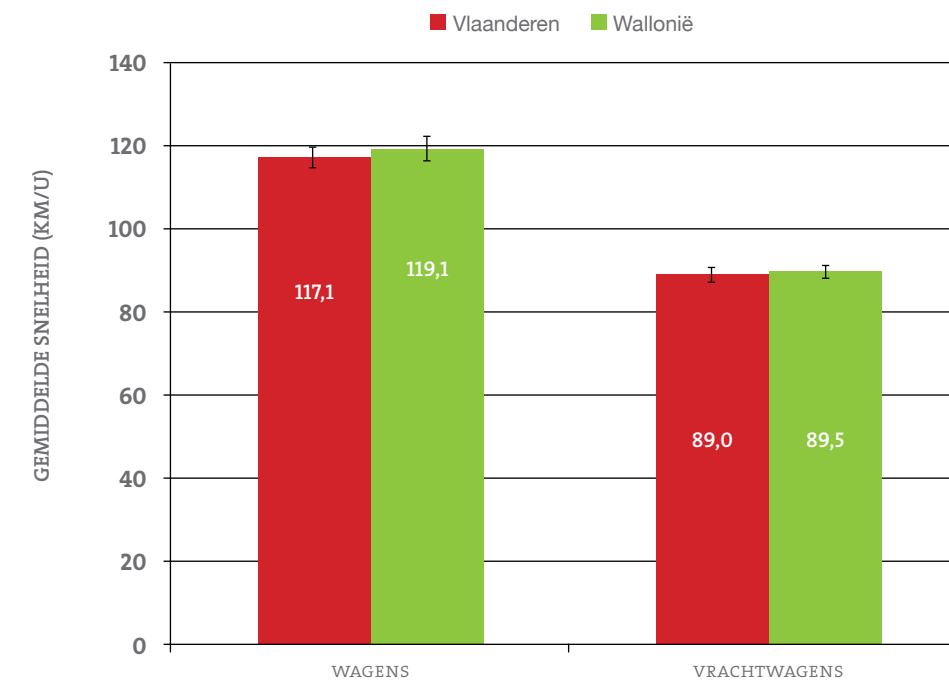
Volgens het door Elvik<sup>52</sup> in 2009 bijgewerkte model van Nilsson uit 1982 heeft een afname van de gemiddelde snelheid op autosnelwegen met 2 km/u een gemiddelde afname van het aantal verkeersdoden met 7% tot gevolg. Indien de significantie van het 2 km/u verschil tussen Vlaanderen en Wallonië zou bewezen worden, dan zou dat betekenen dat Wallonië 7% van het totaal aantal verkeersdoden op haar 120 km/u wegen kan besparen als er dezelfde gemiddelde snelheid zou worden gereden als in Vlaanderen.



<sup>52</sup> Elvik, R., Vaa, T., Hoye, A. & Sorensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures*. Bingley, GB: Emerald Group Publishing Limited

**FIGUUR 48**

Gemiddelde snelheid van wagens en vrachtwagens op autosnelwegen in Vlaanderen en Wallonië (2011)



Bron: BIVV

## 5. GEDRAGSMETING “RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL” 2012

De gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” kan worden uitgevoerd dankzij de medewerking van de politie. In het kader van de gedragsmeting vraagt het BIVV de politiezones en de eenheden van de federale wegpolitie (WPR) om alcoholcontroles enigszins anders uit te voeren dan zij gewend zijn, zowel wat betreft de plaats als de uitvoering van de controles. De controleplaatsen worden door het BIVV willekeurig geselecteerd op het grondgebied van de deelnemende politiezones. Een willekeurige selectie van controleplaatsen moet het mogelijk maken om een zo representatief mogelijk resultaat te verkrijgen van alle Belgische wegen, en dus niet alleen voor bepaalde plaatsen zoals de grote verkeerswegen of de wegen in de buurt van discotheken (de politie kiest vaak op gerichte wijze de controleplaatsen met de bedoeling zoveel mogelijk bestuurders onder invloed van alcohol te betrappen). Het BIVV wijst daarbij op zuiver toevallige wijze aan elk van de controlepunten een uur van controle toe. De politiezones kunnen dan vrij de precieze datum van de controle kiezen afhankelijk van hun eigen verplichtingen, op voorwaarde dat bij de planning het gevraagde uur van controle wordt behouden, en dat de controle ten minste één uur duurt en tussen begin oktober en eind november wordt uitgevoerd.

De eigenlijke controles worden aselekt uitgevoerd, dat wil zeggen dat de agenten de bestuurders laten stoppen voor een alcoholcontrole zonder te letten op zichtbare kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto). De agenten houden een zo groot mogelijk aantal bestuurders tegen, al naargelang de controlecapaciteit en het beschikbare aantal politieagenten. Zodra er een plaats vrij komt in het controledispositief wordt een volgende auto tegengehouden. Voor zover dat mogelijk is, gaan de politieagenten de bestuurders die zich aan de controle proberen te onttrekken, achterna.

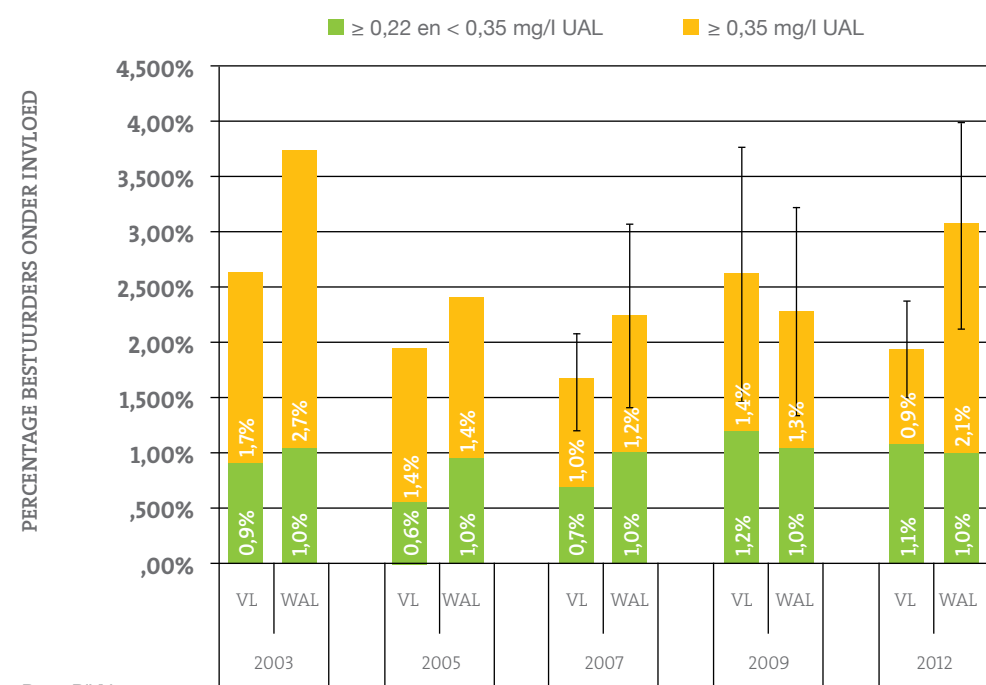
De controles worden uitgevoerd voor twee voertuigcategorieën, nl. personenauto's en lichte vrachtwagens. De bestuurders leggen eerst een alcoholtest af. Daarna worden ze verzocht een aantal vragen te beantwoorden. De vragenlijst bevat de volgende informatie: geslacht, geboortedatum, datum waarop het rijbewijs behaald werd, woonplaats, geschatte duur van de huidige autorit en het aantal passagiers (en hun leeftijd en geslacht) in de auto. Daarnaast wordt voor elke controleplaats een algemene vragenlijst ingevuld door de coördinator. In deze

vragenlijst bevindt zich de volgende informatie: datum, uur en plaats van de controlepost, het aantal ter plaatse aanwezige agenten, de resultaten van de verkeersstelling en het totaal aantal gecontroleerde bestuurders.

In totaal werden in 2012 voor de gedragsmeting 478 politiecontroles uitgevoerd, wat overeenstemt met 478 controle-uren. In totaal werd bij 12529 bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens een ademtest afgenomen.

**Er wordt voor het jaar 2012 geen statistisch significant verschil tussen Vlaanderen en Wallonië gemeten inzake het rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders.**<sup>53</sup> Uit Figuur 49 kan enkel afgeleid worden dat het vrij waarschijnlijk (maar niet zeker) is dat men in Wallonië vaker onder invloed van alcohol achter het stuur plaatsneemt dan in Vlaanderen. Het is vooral het aantal zware overschrijdingen ( $\geq 0,35$  mg/l of 0,8 promille) van de wettelijke alcohollimiet dat tussen Wallonië en Vlaanderen lijkt te verschillen. Het aantal lichte overtredingen ( $\geq 0,22$  mg/l en  $< 0,35$  mg/l; ofwel  $\geq 0,5$  promille en  $< 0,8$  promille) lijkt in beide gewesten min of meer gelijk (zelfs iets lager in Wallonië). Maar ook over deze vaststellingen bestaat geen statistische zekerheid.

**FIGUUR 49**  
Evolutie van rijden onder invloed door autobestuurders in Vlaanderen en Wallonië (2003-2012)



Bron: BIVV



<sup>53</sup> De berekeningen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren nog niet voltooid op het moment dat dit rapport werd geschreven. Daarom is de situatie wat betreft het rijden onder invloed van alcohol in Brussel niet opgenomen in deze tekst.

## 6. ATTITUDEMETING 2012<sup>54</sup>

### 6.1 INLEIDING

De attitudes van de Belgische bestuurders worden geëvalueerd aan de hand van een grootschalige attitudemeting die het BIVV sinds 2003 driejaarlijks organiseert. De attitudemeting omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten (verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag in het verkeer ...). Om de invloed van specifieke attitudes op het verkeersgedrag alsook de verspreiding van bepaalde verkeersgedragingen in kaart te kunnen brengen, wordt ook gepeild naar het zelfgerapporteerde verkeersgedrag van bestuurders.

De volgende onderwerpen komen in de attitudemetingen aan bod:

- de bezorgdheid van bestuurders over verkeersongevallen;
- de perceptie van de belangrijkste ongevalloorzaken;
- de attitudes van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen en ten aanzien van wetten en straffen in het bijzonder;
- de subjectieve pakkans en subjectieve straffkans;
- de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en gordeldracht;
- de zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen van bestuurders.

In dit rapport zijn de resultaten van de attitudemeting van 2012 opgenomen inzake de gepercipieerde oorzaken van ongevallen en de attitudes ten aanzien van verkeersmaatregelen. Voor de attitudemeting van 2012 werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1540 in België (516 Vlamingen, 504 Walen en 520 Brusselaars) gedomicilieerde respondenten die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of lichte vrachtwagen.

### 6.2 ATTITUDES T.A.V. VERKEERSONGEVALLEN: GEPERCIPIEERDE OORZAKEN VAN VERKEERSONGEVALLEN

In Figuur 50 werden respondenten gevraagd om een schatting te maken van het aantal ongevallen op 100 waarin bepaalde factoren een oorzakelijke rol spelen. De factoren zijn gerangschikt in volgorde van belangrijkheid.

**Volgens de Vlamingen is een te hoge snelheid de belangrijkste oorzaak van ongevallen: in 55%** van alle ongevallen zou een te hoge snelheid een rol spelen. Na snelheid spelen volgens de Vlaamse respondenten de volgende factoren een belangrijke rol bij verkeersongevallen: **rijden onder invloed van alcohol (50%), een agressieve rijstijl (44%), onoplettendheid (44%) en te weinig afstand tot de voorganger (43%).**

Daarmee schatten de Vlaamse respondenten de rol van de factoren "hoge snelheid" ( $p < 0,01$ ), "onoplettendheid" ( $p < 0,05$ ) en "te weinig afstand tot de voorganger" ( $p < 0,01$ ) significant hoger in dan de Waalse respondenten. Maar de rol van de twee andere factoren in de Vlaamse top vijf - alcohol en agressieve rijstijl - wordt niet significant anders beoordeeld door Vlamingen en Walen.

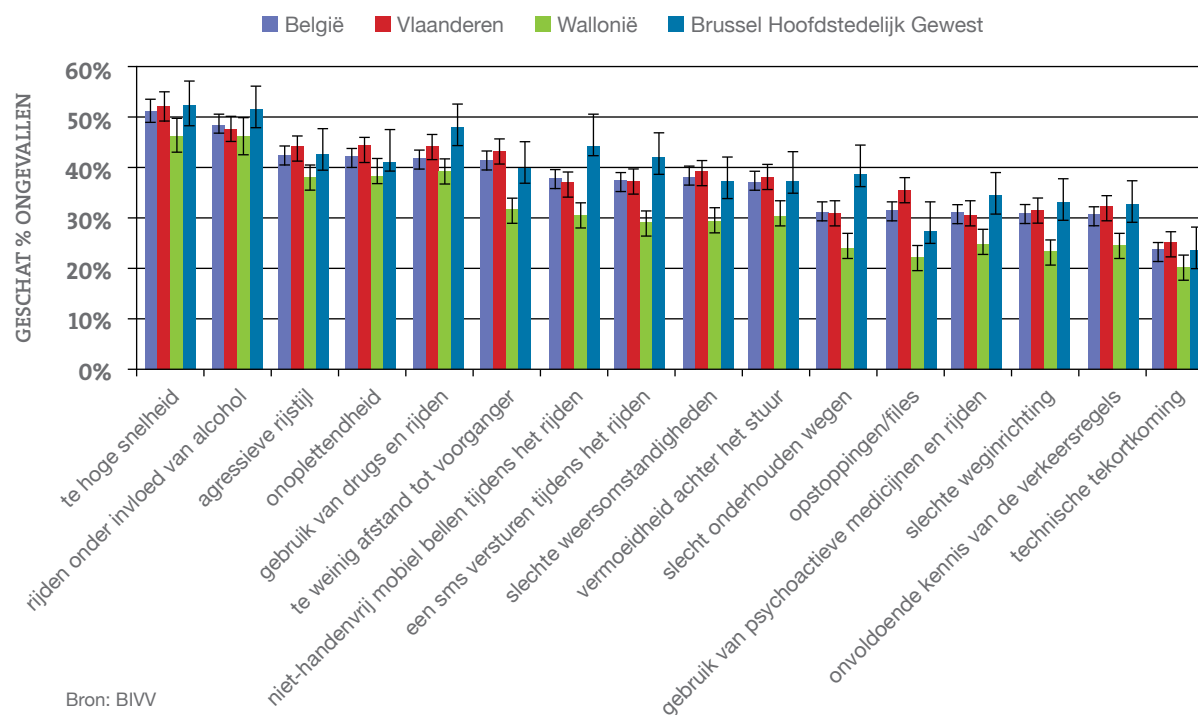
De factor "rijden onder invloed van drugs" bevindt zich op Belgisch niveau op plaats vijf, maar op het Vlaams niveau op plaats zes (met 40%). Op plaats zeven in de Vlaamse rangschikking bevindt zich de eerste factor die niet direct gerelateerd is aan het gedrag van de weggebruiker; het gaat hierbij om slechte weersomstandigheden (39%). De rol van slechte weersomstandigheden wordt hiermee iets belangrijker geacht dan het niet-handenvrij gebruik van de GSM. Niet-handenvrij bellen komt immers op plaats 8 (met 38%) en het versturen van een sms op plaats 9 (met 38%). De geschatte rol in verkeersongevallen van andere factoren zoals vermoeidheid en opstoppingen wordt verder opgesomd in Figuur 50.

<sup>54</sup> Meesmann, U. & Boets, S. (2014). *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



**FIGUUR 50**

Door respondenten geschat aandeel van elke mogelijke ongevalsoorzaak, in België en per gewest (2012)



Bron: BIVV

### 6.3 ATTITUDES T.A.V. VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN IN HET ALGEMEEN

Terwijl de vorige paragraaf de maatschappelijk gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen weergaf, geeft deze paragraaf de maatschappelijk gepercipieerde oplossingen (inzonderheid beleidsmaatregelen) van verkeersonveiligheid aan.

In Figuur 51 werden de respondenten gevraagd om aan te geven welke maatregelen hen helpen om veilig te rijden. De bevraagde maatregelen (in totaal zijn het er 6) variëren van controles en boetes over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele verbeteringen.



De maatregel die het populairst is zowel in Vlaanderen als op nationaal niveau is het veiliger maken van weginrichtingen. 75% van de Vlamingen zeggen dat deze maatregel hen zou helpen om veiliger te rijden. Van alle zes maatregelen in Figuur 51 is dit de enige maatregel die geen beroep doet op het gedrag van de weggebruiker, wat mogelijk ook voor een deel de populariteit van deze maatregel kan verklaren.

Opvallend is dat de drie volgende maatregelen die door de Vlamingen als helpend worden ervaren **repressieve activiteiten** zijn. Het gaat hierbij om **politiecontroles (71%)**, **zware boetes<sup>55</sup> (67%)** en **onbemande camera's (64%)**. Deze hoge percentages wijzen op een **ruim draagvlak onder Vlamingen voor een repressieve aanpak van verkeersovertredingen**, ook als zij zelf de overtredders zijn. Een mogelijke verklaring voor dit ruime draagvlak ten aanzien van repressieve maatregelen is dat zij niet alleen worden gewaardeerd omwille van de feitelijke bestraffing die zij inhouden maar ook omwille van hun preventieve afschrikkingseffect.

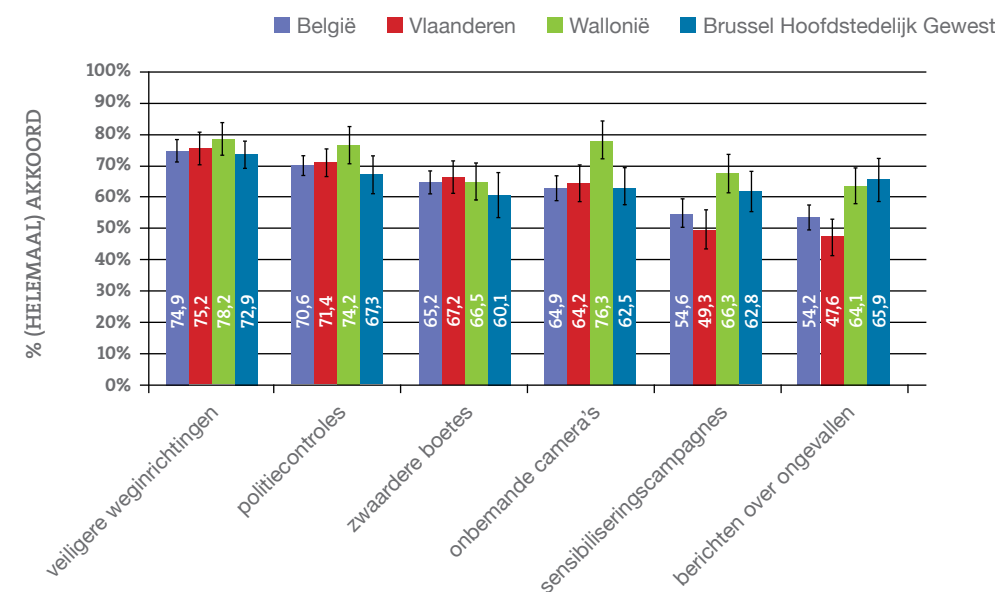
De laatste twee maatregelen in de rangschikking zijn sensibilisatiecampagnes en berichten over ongevallen. Beide maatregelen worden door iets minder dan de helft van de Vlamingen als helpend ervaren (respectievelijk 49% en 48%).

Vlaamse en Waalse attitudes over helpende maatregelen verschillen niet significant voor veilige weginrichtingen, politiecontroles en zware boetes (de Vlaamse top drie van maatregelen). De andere maatregelen (onbemande camera's, sensibilisatiecampagnes en berichten over ongevallen) worden wel statistisch significant verschillend geapprecieerd. Hierbij zijn het telkens de Waalse respondenten die de betreffende maatregel als meer helpend ervaren. Zo ervaren 76% van de Walen onbemande camera's als helpend tegenover "maar" 64% Vlamingen ( $p < 0,001$ ). In Vlaanderen traden de eerste onbemande flitspalen langs autosnelwegen reeds in werking in 2007; in Wallonië was dat pas in 2010<sup>56</sup>. De lagere score in Vlaanderen kan mogelijk worden verklaard door een reeds langere gewenning van Vlamingen aan onbemande camera's.

Significante en nog grotere verschillen tussen Vlamingen en Walen worden waargenomen als het gaat om de twee preventieve maatregelen in de lijst: namelijk sensibilisatiecampagnes (respectievelijk 49% versus 66%;  $p < 0,001$ ) en berichten over ongevallen (respectievelijk 48% versus 64%;  $p < 0,001$ ). Deze resultaten suggereren dat de Waalse respondenten meer dan de Vlaamse respondenten geloven dat sensibilisering hen kan aanzetten tot gedragswijzigingen die leiden tot een veiligere rijstijl.

**FIGUUR 51**

Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden, in België en per gewest (2012)



Bron: BIVV

<sup>55</sup> Ten opzichte van de vorige attitudemeting van het BIVV, uitgevoerd in 2009, is het percentage Vlamingen dat "zware boetes" als helpend ervaart significant gestegen van 47% naar 67%. Deze stijging heeft waarschijnlijk te maken met een veranderde vraagstelling aangezien in 2009 nog werd gepeild naar de mening over "zwaardere boetes" in plaats van naar "zware boetes" in 2012.

<sup>56</sup> Deze informatie hebben we verkregen via persoonlijke communicatie met respectievelijk het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse overheid) en de Service Public de Wallonie (Waalse overheid).

## 6.4 ATTITUDES T.A.V. CONTROLES OP SNELHEID, ALCOHOL, DRUGS EN GORDEL<sup>57</sup>

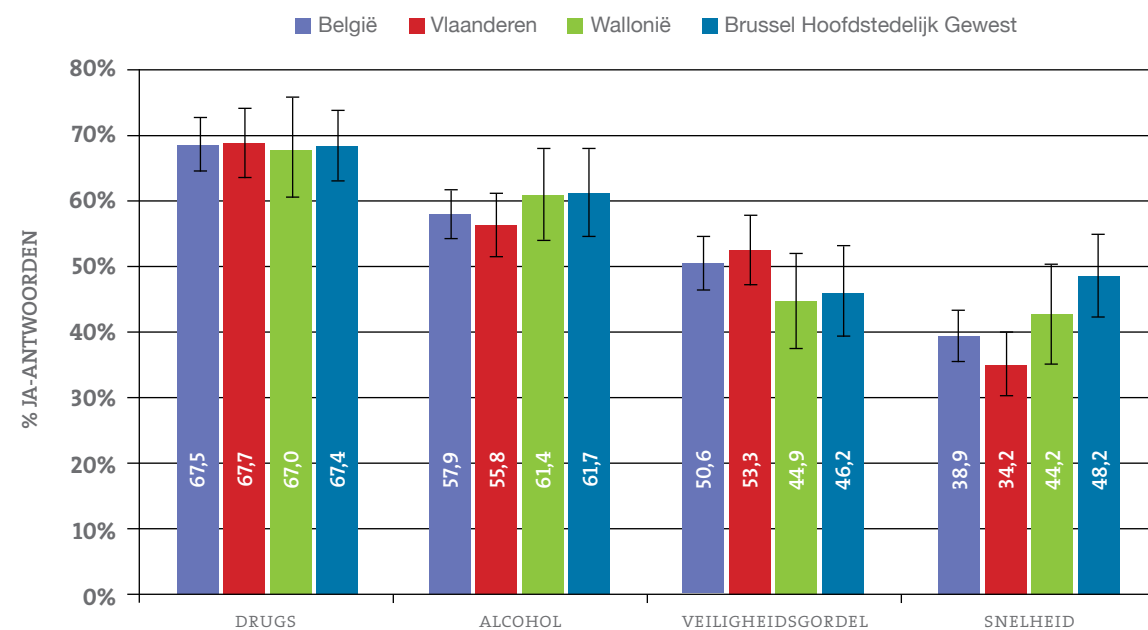
In de voorgaande paragraaf werd gepeild naar de attitudes ten aanzien van een reeks verkeersveiligheidsmaatregelen waaronder politiecontroles. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de attitudes ten aanzien van politiecontroles in functie van de aard van deze controles (nl. snelheid, alcohol, drugs en gordel).

In Figuur 52 wordt aan de respondenten gevraagd of de regels in verband met snelheid, alcohol, drugs en gordel voldoende gecontroleerd worden. **Een meerderheid van Vlamingen vindt dat men onvoldoende controleert op rijden onder invloed van drugs (68%) en alcohol (56%).** Net iets meer dan de helft van de Vlamingen (53%) vindt ook dat de regels op het dragen van de **gordel** onvoldoende gecontroleerd worden. Slechts voor **snelheid**, lijkt de Vlaming van mening dat er voldoende wordt gecontroleerd (34% vindt echter nog steeds dat er onvoldoende gecontroleerd wordt).

Statistisch significante attitudeverschillen tussen Vlaamse, Waalse en Brusselse respondenten worden enkel gevonden voor controles inzake snelheid ( $p < 0,05$ ). Bijna de helft (48%) van de Brusselaars vindt dat de regels aangaande snelheid in hun gewest onvoldoende gecontroleerd worden (14 procentpunten meer dan de Vlaamse respondenten). Voor de Waalse respondenten bedraagt dit percentage 44% (10 procentpunten meer dan de Vlaamse respondenten).

**FIGUUR 52**

Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden, in België en per gewest (2012)



Bron: BIVV

<sup>57</sup> De resultaten in deze paragraaf zijn niet vergelijkbaar met de resultaten van de vorige attitudemeting van het BIVV die uitgevoerd is in 2009, gezien de vraagstelling licht is veranderd van "Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende *gehandhaafd* worden" naar "Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende *gecontroleerd* worden".







# Deel 3

SAMENVATTING  
EN AANBEVELINGEN



## SAMENVATTING

### STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2012)

#### DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS<sup>58</sup>

In het jaar 2012 is de verkeersveiligheid zonder twijfel verbeterd ten opzichte van 2011. Het aantal verkeersdoden is gedaald van 432 verkeersdoden in 2011 naar 381 verkeersdoden in 2012 (-51 verkeersdoden ofwel een procentuele afname van 11,8%). Het aantal letselongevallen nam tevens af van 26558 in 2011 naar 23546 in 2012 (afname van 11,3%).

Indien de komende drie jaren een even sterke afname kan worden gerealiseerd van de verkeersdoden als tussen 2011 en 2012 dan kan de doelstelling van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, namelijk maximaal 250 verkeersdoden in het jaar 2015, gehaald worden. Wanneer echter langer terug in de tijd wordt gekeken, dan blijkt dat het halen van de doelstelling geen gemakkelijke opdracht zal zijn. Sinds het referentiegemiddelde 2005-2007 is immers jaarlijks "slechts" een afname bewerkstelligd van 27,5 verkeersdoden. Aan de hand van een prognosemodel wordt het aantal verkeersdoden in dit rapport geschat op 340 verkeersdoden in 2015 en 261 verkeersdoden in 2020. Aanzienlijke inspanningen zullen dus nodig zijn om de doelstellingen van 250 verkeersdoden in 2015 en 200 verkeersdoden in 2020 te halen.

Door het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden te relateren aan enkele blootstellingsgegevens zoals het bevolkingsaantal en het aantal afgelegde kilometers, werd in dit rapport ook de evolutie van de risico's in het verkeer geanalyseerd. Ook hier blijkt de evolutie ten opzichte van het jaar 2011 bijzonder positief: zowel de verkeersmortaliteit, het overlijdensrisico als het ongevalsrisico is met meer dan 10% afgenomen ten opzichte van 2011. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 zien we afnames van meer dan 30% voor de verkeersmortaliteit en het overlijdensrisico; het ongevalsrisico nam af met 17%.

#### HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoensschommelingen; bepaalde maanden zijn doorgaans veiliger dan andere maanden (zo zijn er doorgaans minder letselongevallen en dodelijke slachtoffers tijdens de wintermaanden en de maanden juli en augustus). Wat de verkeersdoden betreft, werd er ten opzichte van 2011 een sterke daling waargenomen tijdens de maanden februari, maart, juli en augustus. Wel was een stijging vast te stellen in mei en september. In deze maanden lieten opvallend veel fietsers en voetgangers het leven.

Het aantal letselongevallen was het hoogst tijdens de spitsuren in de ochtend en in de avond. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze momenten kan verklaard worden door de toename in verkeersintensiteit, ten gevolge van de woon-werk en woon-school verplaatsingen.

Bij het aantal verkeersdoden zien we dat het grootste aantal doden in Vlaanderen op een weekday valt (68%), gevolgd door weekenddagen (20%), weekendnachten (7%) en weeknachten (5%). Ten opzichte van 2011 werd een afname vastgesteld tijdens de weekdays en -nachten, en tijdens de weekendnachten. Enkel tijdens weekenddagen werd een stijging gevonden. Bovendien is een duidelijk hoger aandeel doden op te merken tijdens de nacht (10% tijdens weeknachten en 13% tijdens weekendnachten in Vlaanderen) in vergelijking met het aandeel letselongevallen tijdens deze periodes (5% tijdens weeknacht en 7% tijdens weekendnacht). Wanneer de slachtoffers worden onderverdeeld naar leeftijdscategorie zien we dat de groep doden die tijdens weekendnachten vallen voor 30% uit jongeren tussen 18 en 24 jaar bestaat.

De meerderheid van de ongevallen in België doen zich voor bij normale weersomstandigheden (81,1%). Verder blijkt uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) dat het ongeveer 8% van de tijd regent in Vlaanderen en aangezien 10% van de letselongevallen zich voordeed tijdens regenweer, levert regenweer bijgevolg een verhoogd ongevalsrisico op ten opzichte van normale weersomstandigheden.

#### DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Voor alle Vlaamse provincies werd er in 2012 een daling geregistreerd in het aantal verkeersdoden t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007. West-Vlaanderen, Limburg en Antwerpen kenden de grootste daling van respectievelijk 39%, 36% en 34%. Vlaams-Brabant telde 29% minder doden in 2012, voor Oost-Vlaanderen was



<sup>58</sup> Omdat het aantal zwaargewonden en lichtgewonden onderhevig is aan enkele registratieproblemen (zie paragraaf 2.2), werd in deze samenvatting geen aandacht besteed aan de evolutie van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden. Meer informatie over de evolutie van het aantal zwaargewonden (en de desbetreffende doelstelling in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan) kan echter teruggevonden worden in paragraaf 2.2. Over de evolutie van het aantal lichtgewonden bevindt zich enkel in Tabel 5 informatie.



dit 12%. In absolute aantallen werd ten opzichte van 2011 de grootste daling in het aantal dodelijke slachtoffers vastgesteld voor de provincies Antwerpen (-32 verkeersdoden) en West-Vlaanderen (-29 verkeersdoden).

De ongevallernst op autosnelwegen was bovengemiddeld. Dit werd aangetoond door het hoger aandeel verkeersdoden (12,1%) in vergelijking tot het aandeel letselongevallen (7,2%) op dit wegtype. Ten opzichte van de referentieperiode 2005-2007 daalden zowel het ongevalsrisico (33,1%) als het overlijdensrisico (44,7%).

In een vergelijking van letselongevallen en slachtoffers binnen versus buiten de bebouwde kom, zien we dat het grootste aantal slachtoffers buiten de bebouwde kom viel. Wat betreft de verkeersdoden werd de meest opmerkelijke daling t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007 teruggevonden buiten de bebouwde kom (-42%). Maar ook binnen de bebouwde kom daalde het aantal doden, en dit met 16%.

Een opdeling van de slachtoffers naar verplaatsingswijze en ernst, toont dat 72% van de doden binnen de bebouwde kom zwakke weggebruikers waren (i.e. voetgangers, fietsers, bromfietzers of motorrijders). Buiten de bebouwde kom was dit aandeel 35%.

Een analyse van het aantal verkeersdoden per wegsegment (i.e. doorlopend weggedeelte, kruispunt of rotonde) toonde duidelijke dalingen ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007. Op kruispunten werd de grootste daling vastgesteld (-34%). Daarnaast is te zien dat de ongevallernst op de doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is: 20 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 10 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten.

### KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

Een onderscheid naar de verschillende leeftijdsklassen toont twee duidelijke pieken in het aantal doden: de leeftijdscategorie 20-29 jaar en de +75 jarigen. Wanneer de leeftijdsklassen verder onderverdeeld worden naar geslacht, scheiden mannen zich duidelijk af van vrouwen. Mannen hebben voor wat betreft alle leeftijden een groter aantal doden per 100.000 inwoners. Zij maken 76% van alle verkeersdoden uit, terwijl 49% van de bevolking mannelijk is.

Bij een verdeling naar verplaatsingswijze komt naar voren dat het grootste aandeel slachtoffers inzittenden van een personenwagen zijn (52,4%). De tweede grootste groep slachtoffers zijn de fietsers (19,9% van de slachtoffers). Wat betreft het aantal doden per vervoersmodus werd ten opzichte van het jaar 2011 de sterkste daling teruggevonden bij de motorfietsers (-41%). De sterkste stijging werd dan weer waargenomen voor fietsers (+28% of 14 extra doden).

Bij een verdere opsplitsing van de verplaatsingswijze naar leeftijd, valt op dat er sprake is van een samenhang tussen het aantal slachtoffers bij een vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor gewonde en omgekomen bromfietzers binnen de leeftijdscategorie van 15-19 jaar en voor beginnende autobestuurders in de leeftijdsklasse van 20-24 jaar.

### KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Verkeersdoden ten gevolge van aanrijdingen tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) tellen in het Vlaams Gewest op tot 58,3% (222 van de 381 verkeersdoden). Een frontale botsing en een botsing met een voetganger kennen hierbij de grootste ongevallernst. Voorts is onder de eenzijdige ongevallen de grootste ongevallernst vast te stellen bij botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan.

Binnen de bebouwde kom vallen de meeste verkeersdoden bij een aanrijding met een voetganger (32%), een botsing langs opzij (22%), of een frontale botsing (16%). Buiten de bebouwde kom (inclusief op autosnelwegen) leiden aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan (bijvoorbeeld een boom of verlichtingspaal) tot het hoogste percentage verkeersdoden (respectievelijk 39% en 32%).

Voor wat betreft de aanrijdingen tussen twee weggebruikers komt het grootste aandeel letselongevallen voor tussen personenwagens (24,1%), gevolgd door personenwagen-fiets aanrijdingen (15,5%), en personenwagen-bromfiets aanrijdingen (7,5%).

### BETROKKENEN IN LETSELONGEVALLLEN DIE ONDER INVLOED ZIJN VAN ALCOHOL

In 2012 hebben 74,2% van alle autobestuurders, die betrokken waren in letselongevallen, een ademtest afgelegd. Van deze groep geteste autobestuurders, legde 10,5% een positieve ademtest af. Het percentage positieve autobestuurders in letselongevallen is daarmee nauwelijks verbeterd ten opzichte van 2011, want toen bleek 10,6% onder invloed van alcohol. Slechts een minderheid van de autobestuurders (één op tien in 2012) die positief testen na een verkeersongeval hebben tussen 0,5 en 0,8 promille. De overgrote meerderheid heeft 0,8 promille of meer in het bloed en heeft de wettelijk toegestane alcohollimiet dus ruim overschreden.

Van alle vervoersmodi, zijn de bestuurders van personenwagens het vaakst onder invloed van alcohol (10,5%). Zij worden van nabij gevolgd door bestuurders van lichte vrachtwagens (10,1%) en voetgangers (9,7%). Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts zelden onder invloed van alcohol (minder dan 2%).

Hoe hoger de letselernst is van een in een letselongeval betrokken autobestuurder, hoe groter de kans is dat deze bestuurder onder invloed was. Van alle geteste autobestuurders die ongedeerd bleven in een letselongeval, bevond 7,3% in 2012 zich boven de wettelijke alcohollimiet. Dit stijgt naar 14,5% voor autobestuurders met lichte verwondingen en naar 31,6% voor autobestuurders met zware verwondingen.

's Nachts is het percentage positieve autobestuurders veel hoger dan overdag. Tijdens weekendnachten wordt een piek bereikt van 45,4% positieve autobestuurders in letselongevallen, maar ook tijdens weeknachten wordt nog een percentage van 37,2% geregistreerd. Deze hoge percentages gelden trouwens voor alle leeftijdsgroepen, met uitzondering van 65-plussers die iets minder vaak onder invloed zijn (maar ook onder hen is nog steeds 28,2% onder invloed van alcohol bij letselongevallen tijdens weekendnachten; en 30,4% tijdens weeknachten).

Alhoewel 18-24 jarige autobestuurders, betrokken bij letselongevallen, vaker onder invloed zijn dan oudere autobestuurders, zijn zij tegelijkertijd minder onder invloed bij aselecte alcoholcontroles buiten een ongevalscontext (drie keer minder dan 25-64 jarigen). Een sterk verhoogd ongevalsrisico van jonge autobestuurders bij gebruik van alcohol (in vergelijking met autobestuurders ouder dan 24 jaar) en een ander alcoholconsumptiegedrag door jongeren zijn o.a. verklaringen voor deze bijzondere vaststelling.

Tussen de twee geslachten wordt een groter onderscheid waargenomen dan tussen de leeftijdscategorieën: mannelijke autobestuurders in letselongevallen (gemiddeld 13,7% onder invloed) blijken bijna drie maal vaker onder invloed dan vrouwelijke autobestuurders (gemiddeld 5,0% onder invloed).



## STATISTIEKEN M.B.T HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER

### GEDRAGSMETING

#### GORDEL

Tussen 2005 en 2012 steeg de gordeldracht in Vlaanderen vooraan in personenwagens van 68,5% naar 89,2%. Vrouwen dragen vaker de gordel en het percentage gordeldracht neemt toe naarmate de toegelaten snelheidslimiet van de wegen stijgt.

#### KINDERZITJES

Het percentage kinderen dat op correcte wijze wordt vastgemaakt (vervoerd in een aangepast kinderbeveiligingssysteem en zonder vastgesteld verkeerd gebruik) bedraagt 55% in Vlaanderen. 11% van de kinderen is helemaal niet vastgemaakt. De overige kinderen zijn verkeerd vastgemaakt en/of bevinden zich in een kinderbeveiligingssysteem dat niet geschikt is voor hun lichaamsbouw.

#### SNELHEID

Negen op tien autobestuurders overtreedt de wettelijke snelheidslimiet in snelheidszones 30 waar geen infrastructuur elementen aanwezig zijn die de snelheid afremmen (zowel in Vlaanderen als Wallonië). In snelheidszone 50 rijdt 58% van de Vlaamse autobestuurders te snel. In snelheidszones 70 en 90 wordt de maximaal toegelaten snelheid iets beter nageleefd, maar ook daar overtreden respectievelijk 42% en 22% van de Vlaamse autobestuurders de wettelijke snelheidslimiet. Op autosnelwegen bedraagt de gemiddeld gereden snelheid 117 km/u.

#### RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Er wordt voor het jaar 2012 geen statistisch significant verschil tussen Vlaanderen en Wallonië gemeten inzake het rijden onder invloed van alcohol, al lijken de cijfers toch aan te geven dat in Wallonië iets vaker onder invloed achter het stuur wordt plaatsgenomen dan in Vlaanderen. Het aantal lichte overtredingen ( $\geq 0,22\text{mg/l}$  en  $< 0,35\text{mg/l}$ ) van de wettelijke alcohollimiet lijkt in beide gewesten min of meer gelijk, maar het aantal zware overschrijdingen ( $\geq 0,35\text{mg/l}$ ) lijkt hoger in Wallonië dan in Vlaanderen.

### ATTITUDEMETING

Volgens de Vlaming is een te hoge snelheid de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen: in 55% van alle verkeersongevallen zou snelheid een oorzakelijke rol spelen. Daarna volgen "rijden onder invloed van alcohol" (50%), een agressieve rijstijl (44%) en onoplettendheid (44%).

Wanneer aan de Vlaming gevraagd wordt welke maatregelen hem/haar helpen om veilig te rijden, dan luidt het antwoord voor 75% onder hen "veilige weginrichtingen". Maar ook repressieve activiteiten zoals politiecontroles, zware boetes en onbemande camera's worden door respectievelijk 71%, 67% en 64% van de Vlamingen als helpend ervaren om veilig te rijden.

Bovendien vindt een meerderheid van de Vlamingen dat de regels in verband met rijden onder invloed van drugs (68% van de Vlamingen), rijden onder invloed van alcohol (56%) en rijden zonder gordel onvoldoende gecontroleerd worden. Enkel de regels in verband met snelheid worden wel voldoende gecontroleerd, vindt de Vlaming.

Uit de bovenstaande attitudes blijkt dat in Vlaanderen een breed draagvlak bestaat voor een nadrukkelijk handhavingsbeleid.

## AANBEVELINGEN

Het behalen van de doelstellingen die geformuleerd werden voor de jaren 2015 en 2020 is dé prioriteit van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Om de doelstellingen voor het jaar 2015 te behalen (maximaal 250 verkeersdoden en maximaal 2000 zwaargewonden) zou er na het jaar 2012 een jaarlijkse afname van 44 verkeersdoden en 357 zwaargewonden verwezenlijkt moeten worden.

Met de bedoeling om de doelstellingen voor de jaren 2015 en 2020 dichterbij te brengen, worden hieronder enkele zwakke punten op het vlak van de Vlaamse verkeersveiligheid geïdentificeerd, samen met enkele aanbevelingen om deze zwakke punten aan te pakken.

### VERBETEREN VAN DE ONGEVALLENSTATISTIEKEN

Goede ongevalstatistieken vormen de basis van een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid. Om tot correcte maatregelen te komen, moeten de ongevalstatistieken volledig (alle letselongevallen en verkeersslachtoffers bevatten) en correct zijn:

- Momenteel worden niet alle letselongevallen en slachtoffers geregistreerd in de ongevalstatistieken. Eén van de oorzaken is dat de politie niet van elk verkeersongeval met letsel schade op de hoogte wordt gebracht. De huidige ongevalstatistieken onderschatten bijgevolg de totale maatschappelijke kost van verkeersveiligheid. Om een volledig beeld te krijgen van alle verkeersslachtoffers is het daarom belangrijk ook andere gegevensbronnen over verkeersslachtoffers aan te boren, zoals ziekenhuisgegevens en gegevens van verzekeringsmaatschappijen.
- Het "botsen is blazen"-principe zou nog meer uitbreiding moeten nemen. Slechts 32% van alle zwaargewonde autobestuurders in 2012 legde een ademtest af (en ook maar 77% van de lichtgewonde en 75% van de ongedeerde autobestuurders). Ook kwetsbare weggebruikers worden verhoudingsgewijs te weinig aan een ademtest onderworpen (slechts 46% van de fietsers, betrokken in letselongevallen, werden in 2012 bijvoorbeeld getest). Alleen wanneer het overgrote merendeel van alle ongevalsbetrokkenen wordt getest, is het mogelijk de totale slachtoffertel ten gevolge van rijden onder invloed te kennen. Idealiter zou van alle betrokkenen (ook verkeersdoden) die niet in staat zijn om te blazen, een bloedproef afgenomen moeten worden.

### BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Voor de ongevallen op autosnelwegen zien we net zoals in voorgaande jaren dat de ongevallenernst (i.e. het aantal doden per 1000 letselongevallen) bovengemiddeld is. Deze ongevallenernst (samen met het overlijdensrisico) kent echter wel een positieve evolutie t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007. Er werd dus in de afgelopen jaren vooruitgang gerealiseerd. Deze vooruitgang geldt ook voor de ongevallenernst buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is slechts een beperkte daling waar te nemen ten opzichte van het referentiegemiddelde. Bij een uitsplitsing naar vervoerswijze zien we dat de zwakke weggebruikers (i.e. voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) een zeer groot deel (72%) vertegenwoordigen van de verkeersdoden binnen de bebouwde kom. De zwakke weggebruikers binnen de bebouwde kom verdienen dus de nodige aandacht.

Uit de gedragsmeting snelheid blijkt dat zes op tien autobestuurders te snel rijden op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u rijden zelfs negen op tien autobestuurders te snel als er geen infrastructuur elementen zijn geplaatst om de snelheid af te remmen (zoals verkeerdrempels en wegversmallingen). Een te hoge snelheid doet zowel de kans op een ongeval als de ernst van een ongeval stijgen. Indien men het aantal slachtoffers en de ongevallenernst binnen de bebouwde kom wil reduceren, is het daarom belangrijk maatregelen te treffen die de gereden snelheid verlagen.

### FIETSERS

Ook uit de analyse naar verplaatsingsmodus is sterk naar voren gekomen dat de aandacht binnen het beleid vooral naar de zwakke weggebruiker dient te gaan, in het bijzonder naar fietsers. Fietsers blijken de tweede grootste groep slachtoffers te zijn (19,9% van de slachtoffers). Bovendien werd ten opzichte van 2011 een stijging waargenomen in het aantal omgekomen fietsers. Dit aantal steeg met 28%, wat overeenkomt met 14 extra doden. Deze verhoogde aandacht kan onder andere betrekking hebben op een verbetering van de infrastructuur, zoals gescheiden fietspaden en fietssnelwegen. Bovendien blijft sensibilisatie een belangrijke maatregel, zowel naar fietsers als naar bestuurders van gemotoriseerde voertuigen. Aspecten zoals een goede zichtbaarheid alsook aangepast gedrag op locaties met een hoog aantal zwakke weggebruikers, zijn hierbij van belang.



## OPLEIDING

Daarnaast is blijvende aandacht vereist voor de leeftijdsklassen waarin een bepaald vervoersmiddel voor het eerst gehanteerd wordt. We zien opnieuw duidelijke signalen wat betreft het aantal slachtoffers onder 15-19 jarige bromfietzers en 20-24 jarige bestuurders van personenwagens. Een goede opleiding blijft voor elke groep van weggebruikers van cruciaal belang.

## MANNEN EN OUDEREN

Net zoals in eerdere jaren werd ook in 2012 een piek waargenomen in het aantal doden per 100.000 inwoners bij jongeren in de leeftijdscategorie 20-24 jaar. Wanneer de leeftijdsklassen verder onderverdeeld worden naar geslacht, scheiden mannen zich duidelijk af van vrouwen. Dit is niet alleen het geval voor de jonge leeftijdscategorie, voor alle leeftijden blijft het aantal dodelijke verkeersslachtoffers duidelijk hoger liggen bij mannen dan bij vrouwen. Extra aandacht voor het sensibiliseren van deze leeftijdsgroep is dan ook aangewezen.

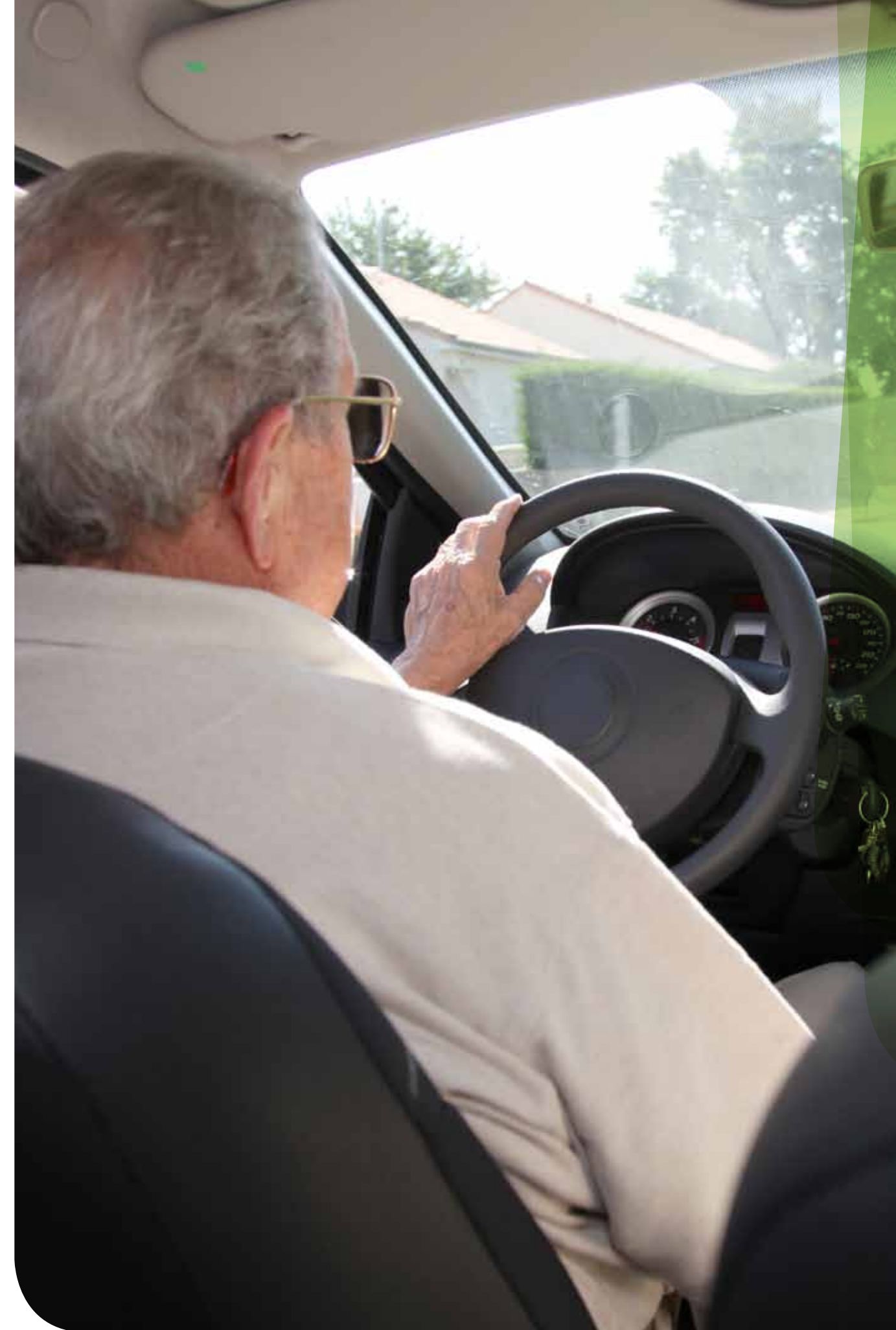
Daarnaast zijn ook duidelijk hoge aantallen te zien in het aantal 75 plussers per 100.000 inwoners die overlijden in het verkeer. Deze bevolkingsgroep neemt enerzijds vaak nog actief deel aan het verkeer, maar is anderzijds kwetsbaar, wat leidt tot ernstige verwondingen. Het is belangrijk om specifieke maatregelen te ontwikkelen, afgestemd op deze leeftijdsgroep.

## RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol, betrokken in een letselongeval, is veruit het hoogst bij mannen, bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens, en op nachtelijke tijdstippen. Alcoholcontroles en sensibilisatiecampagnes dienen hiermee rekening houden. Omdat er wat betreft rijden onder invloed geen sterk verschil wordt waargenomen in functie van de leeftijd van in letselongevallen betrokken bestuurders, lijkt het niet nodig één welbepaalde leeftijdsgroep te viseren.

## KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN

Slechts 55% van de kinderen die in een kinderbeveiligingssysteem vastgeklikt moeten worden, worden op een juiste wijze en in een voor het kind geschikt kinderbeveiligingssysteem vastgemaakt. Deze thematiek verdient een verhoogde aandacht, door middel van onder andere een campagne gericht naar (groot)ouders.



## BIJLAGE: BLOOTSTELLINGSGEGEVENS VLAAMS GEWEST 2012

**TABEL 42**

Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype\* (Vlaams Gewest, 1990-2012)

	MOTOREN				PERSONENWAGENS				BESTELWAGENS			
	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot
1990	41	82	56	179	10773	15545	9151	35469	670	795	545	2010
1991	51	125	75	251	11113	16135	9330	36579	744	905	594	2243
1992	60	168	95	322	11359	16300	9467	37125	815	996	642	2453
1993	71	207	112	390	11671	16093	9403	37167	894	1065	677	2636
1994	83	256	133	472	12267	16558	9520	38345	1000	1181	725	2906
1995	96	300	151	546	12662	16616	9470	38748	1095	1272	761	3127
1996	95	290	161	546	12865	16756	9481	39102	1155	1393	789	3336
1997	93	287	177	557	12869	17378	9791	40039	1199	1560	843	3601
1998	96	278	183	557	13598	17684	9573	40854	1313	1706	851	3870
1999	98	271	201	569	14205	18174	9913	42292	1421	1877	910	4208
2000	97	246	219	562	14448	17495	10243	42186	1495	1927	970	4393
2001	102	255	222	578	14426	17534	10367	42327	1547	2022	1031	4600
2002	108	264	223	595	14595	17634	10380	42609	1620	2127	1082	4829
2003	113	270	221	604	14608	17481	10270	42359	1677	2201	1120	4999
2004	119	279	222	620	14877	17488	10288	42653	1765	2296	1173	5234
2005	125	285	222	632	14942	17366	10232	42540	1831	2374	1218	5423
2006	135	292	222	649	15455	17317	10218	42990	1955	2462	1268	5684
2007	144	302	224	671	15936	17425	10255	43616	2079	2573	1325	5977
2008	144	295	222	660	16090	17191	10284	43565	2037	2464	1290	5792
2009	143	295	221	659	16372	17541	10458	44371	2015	2444	1275	5733
2010	142	294	221	658	16340	17639	10541	44519	2047	2502	1309	5857
2011	141	290	236	667	16481	17753	10926	45161	2124	2492	1411	6028
2012	139	301	241	682	16425	18408	10930	45763	2178	2635	1470	6283
Gemiddelde 2005-2007	135	293	223	651	15445	17369	10235	43049	1955	2470	1270	5695
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+4%	+3%	+8%	+5%	+6%	+6%	+7%	+6%	+11%	+7%	+16%	+10%
Evolutie t.o.v. 2011	-1%	+4%	+2%	+2%	-0%	+4%	+0%	+1%	+3%	+6%	+4%	+4%

VRACHTWAGENS / TREKKERS				AUTOBUSSEN / AUTOCARS				SPECIALE VOERTUIGEN				TOTAAL ALLE VOERTUIGEN			
A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot
2025	1416	264	3704	87	144	89	321	1	43	201	245	13598	18025	10305	41927
2095	1451	270	3815	93	150	87	330	1	44	185	230	14096	18811	10541	43448
2147	1447	275	3869	97	153	84	334	1	44	167	212	14479	19107	10729	44316
2213	1410	274	3897	103	152	79	334	1	42	146	188	14952	18968	10691	44611
2333	1431	279	4043	111	157	76	344	0	42	127	169	15794	19625	10859	46278
2416	1416	279	4111	118	158	71	347	0	41	105	147	16385	19803	10837	47026
2519	1439	280	4238	117	157	68	342	0	41	98	139	16751	20076	10875	47703
2586	1504	290	4379	115	161	66	341	0	42	92	135	16861	20932	11259	49051
2802	1542	284	4629	119	161	60	340	0	43	82	125	17928	21414	11033	50375
3002	1597	295	4894	121	163	58	343	0	43	76	120	18847	22125	11453	52425
3130	1549	306	4985	121	155	55	331	0	41	70	111	19291	21413	11863	52568
3163	1541	338	5042	121	164	56	341	0	40	88	128	19359	21556	12102	53017
3238	1539	368	5145	122	174	56	352	0	39	105	145	19683	21778	12214	53675
3279	1514	394	5187	123	182	55	359	0	38	122	159	19800	21686	12182	53668
3379	1503	425	5307	125	191	55	371	0	37	140	176	20266	21793	12302	54361
3434	1481	453	5368	126	199	54	379	0	35	157	192	20459	21740	12335	54534
3594	1465	483	5543	131	207	54	392	0	34	175	209	21269	21778	12420	55467
3750	1463	516	5729	136	218	54	408	0	33	194	227	22045	22014	12568	56627
3457	1330	480	5266	137	215	54	407	0	32	192	224	21865	21527	12522	55914
3218	1252	452	4922	134	211	53	397	0	32	191	223	21881	21775	12651	56306
3311	1306	474	5091	133	211	53	397	0	32	192	224	21973	21984	12790	56747
3336	1253	493	5081	132	208	57	396	0	32	204	236	22214	22028	13327	57569
3320	1253	487	5060	129	213	57	399	0	33	209	242	22192	22843	13393	58429
3593	1470	484	5547	131	208	54	393	0	34	175	209	21258	21844	12441	55543
-8%	-15%	+1%	-9%	-1%	+2%	+6%	+2%	/	-4%	+19%	+16%	+4%	+5%	+8%	+5%
-0%	-0%	-1%	-0%	-2%	+3%	+1%	+1%	/	+4%	+2%	+2%	-0%	+4%	+0%	+1%

Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie : BIW en IMOB

\*Nota: A = autosnelwegen; Gew + P = gewest- en provinciewegen; Gem = gemeentewegen; Tot = totaal

**TABEL 43**

Evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype\* (Vlaams Gewest, 1990-2012)

	MOTOREN				PERSONENWAGENS				BESTELWAGENS			
	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot
1990	41	82	54	177	16970	22444	12033	51448	670	795	527	1992
1991	51	125	73	248	17366	23175	12223	52764	756	916	581	2253
1992	60	168	91	319	17673	22920	12299	52891	840	1019	633	2493
1993	70	207	109	386	17934	22701	12116	52750	934	1102	673	2710
1994	83	256	128	467	18620	23445	12047	54112	1058	1236	726	3020
1995	96	300	146	542	18906	23286	12119	54311	1170	1343	770	3284
1996	95	289	156	541	19282	23180	11987	54449	1252	1482	803	3537
1997	93	287	171	551	19022	24136	12372	55530	1311	1679	865	3855
1998	96	278	183	557	19685	24392	12476	56553	1445	1851	909	4205
1999	98	271	201	569	20319	25040	12802	58161	1575	2056	977	4607
2000	97	246	219	562	20573	24003	13152	57729	1673	2127	1048	4848
2001	102	255	222	578	20543	24056	13311	57910	1749	2254	1121	5124
2002	108	264	223	595	20783	24194	13328	58305	1851	2393	1185	5429
2003	113	270	221	604	20802	23984	13187	57973	1936	2499	1236	5671
2004	119	279	222	620	21185	23993	13210	58388	2059	2631	1303	5993
2005	125	285	222	632	21185	23654	13118	57957	2152	2735	1362	6249
2006	135	292	222	649	21591	23309	13110	58009	2259	2796	1408	6463
2007	144	302	224	671	22247	23734	13147	59128	2401	2938	1472	6812
2008	144	295	222	660	23685	23826	13462	60973	2414	2837	1447	6698
2009	143	295	221	659	23101	24136	13543	60780	2339	2804	1423	6566
2010	142	294	221	658	23905	24325	13682	61911	2419	2874	1461	6754
2011	141	290	236	667	24112	24482	14182	62776	2510	2863	1576	6948
2012	139	301	241	682	24030	25384	14187	63601	2574	3027	1641	7242
Gemiddelde 2005-2007	135	293	223	651	21674	23565	13125	58365	2271	2823	1414	6508
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+4%	+3%	+8%	+5%	+11%	+8%	+8%	+9%	+13%	+7%	+16%	+11%
Evolutie t.o.v. 2011	-1%	+4%	+2%	+2%	-0%	+4%	+0%	+1%	+3%	+6%	+4%	+4%

Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie : BIVV en IMOB

\*Nota: A = autosnelwegen; Gew + P = gewest- en provinciewegen; Gem = gemeentewegen; Tot = totaal

VRACHTWAGENS / TREKKERS				AUTOBUSSEN / AUTOCARS				SPECIALE VOERTUIGEN				TOTAAL ALLE VOERTUIGEN			
A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot	A	Gew + P	Gem	Tot
2025	1416	264	3704	1749	2884	1728	6361	1	43	201	245	21456	27664	14807	63927
2095	1451	270	3815	1854	3009	1686	6549	1	44	185	230	22123	28720	15017	65860
2147	1447	275	3869	1948	3055	1628	6632	1	44	167	212	22669	28653	15094	66416
2213	1410	274	3897	2056	3032	1536	6625	1	42	146	188	23208	28494	14854	66556
2333	1431	279	4043	2218	3137	1474	6829	0	42	127	169	24312	29547	14781	68641
2416	1416	279	4111	2350	3164	1384	6897	0	41	105	147	24937	29551	14802	69291
2519	1439	280	4238	2341	3147	1307	6795	0	41	98	139	25490	29579	14630	69699
2586	1504	290	4379	2295	3217	1269	6782	0	42	92	135	25307	30865	15060	71232
2802	1542	284	4629	2376	3227	1198	6800	0	43	82	125	26404	31331	15133	72868
3002	1597	295	4894	2429	3267	1155	6851	0	43	76	120	27423	32273	15506	75202
3130	1549	306	4985	2416	3097	1105	6617	0	41	70	111	27890	31064	15899	74853
3163	1541	338	5042	2417	3282	1114	6813	0	40	88	128	27974	31428	16195	75597
3238	1539	368	5145	2572	3656	1168	7396	0	39	105	145	28551	32085	16377	77014
3279	1514	394	5187	2750	4069	1229	8048	0	38	122	159	28880	32375	16388	77642
3379	1503	425	5307	2806	4275	1227	8308	0	37	140	176	29548	32718	16526	78792
3434	1481	453	5368	2823	4451	1216	8490	0	35	157	192	29720	32641	16527	78888
3594	1465	483	5543	2925	4645	1210	8780	0	34	175	209	30504	32541	16608	79653
3750	1463	516	5729	3037	4884	1210	9131	0	33	194	227	31580	33354	16763	81697
3457	1330	480	5266	3071	4826	1215	9113	0	32	192	224	32770	33146	17018	82934
3218	1252	452	4922	2996	4722	1185	8903	0	32	191	223	31797	33241	17015	82054
3311	1306	474	5091	2976	4726	1189	8891	0	32	192	224	32753	33556	17219	83528
3336	1253	493	5081	2958	4649	1266	8873	0	32	204	236	33057	33569	17957	84582
3320	1253	487	5060	2889	4776	1281	8946	0	33	209	242	32953	34774	18046	85772
3593	1470	484	5547	2928	4660	1212	8800	0	34	175	209	30601	32845	16633	80079
-8%	-15%	+1%	-9%	-1%	+2%	+6%	+2%	/	-4%	+19%	+16%	+8%	+6%	+8%	+7%
-0%	-0%	-1%	-0%	-2%	+3%	+1%	+1%	/	+4%	+2%	+2%	-0%	+4%	+0%	+1%

**TABEL 44**

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens hoofdvervoerswijze (Vlaams Gewest, sep. 2011 - sep. 2012)

	GEMIDDELD AANTAL KM		% KM
	PER DAG	PER JAAR	
Te voet	0,61	223	1,46 %
Als fietser	1,32	482	3,19 %
Als bromfietser	0,07	26	0,16 %
Als motorrijder	0,22	80	0,53 %
Als autobestuurder	19,09	6968	46,04 %
Als autopassagier	7,69	2807	18,55 %
Met de lijnbus	0,91	332	2,20 %
Met de tram of (pré)metro	0,15	55	0,36 %
Per trein	3,03	1106	7,30 %
Met een autocar	0,92	336	2,22 %
Op een andere wijze	7,42	2708	17,88%
Geen antwoord	0,04	15	0,10%
Totaal	41,46	15122	100%

Bron: Instituut voor Mobiliteit Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.3 Tabellenrapport / Infografie: BIVV en IMOB



**TABEL 45**

Totale Vlaamse bevolking volgens leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 1 Januari 2012)

LEEFTIJDSCATEGORIE	VLAAMS GEWEST	PERCENTAGE
0-4 jaar	353.868	5,6%
5-9 jaar	335.392	5,3%
10-14 jaar	338.123	5,3%
15-19 jaar	360.283	5,7%
20-24 jaar	380.202	6,0%
25-29 jaar	382.478	6,0%
30-34 jaar	406.005	6,4%
35-39 jaar	400.314	6,3%
40-44 jaar	452.102	7,1%
45-49 jaar	491.067	7,7%
50-54 jaar	470.626	7,4%
55-59 jaar	422.319	6,6%
60-64 jaar	378.174	6,0%
65-69 jaar	321.901	5,1%
70-74 jaar	270.523	4,3%
75-79 jaar	247.745	3,9%
80-84 jaar	188.793	3,0%
85-89 jaar	107.573	1,7%
90-94 jaar	34.927	0,5%
≥ 95 jaar	8.350	0,1%
<b>Totaal</b>	<b>6.350.765</b>	<b>100,0%</b>

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV en IMOB


**TABEL 46**

Evolutie van de lengte van het wegennet, volgens wegtype (Vlaams Gewest, 2010)

	AUTOSNELWEGEN	GEWESTWEGEN	PROVINCIEWEGEN	GEMEENTEWEGEN	TOTAAL
1990	841	5717	627	56600	63785
1991	841	5717	627	57100	64285
1992	809	5656	627	57500	64592
1993	816	5495	627	58000	64938
1994	823	5489	605	58500	65417
1995	823	5485	605	58900	65813
1996	823	5492	605	59400	66320
1997	828	5500	605	59850	66783
1998	831	5510	605	60400	67346
1999	838	5520	635	60800	67793
2000	849	5400	635	61100	67984
2001	849	5420	635	61460	68364
2002	849	5425	635	61820	68729
2003	849	5372	635	62180	69036
2004	867	5372	635	62550	69424
2005	867	5372	635	62909	69783
2006	883	5400	635	63277	70195
2007	883	5408	635	63648	70574
2008	883	5420	635	64020	70958
2009	883	5567	635	64080	71165
2010	883	6040	0	64564	71487
Gemiddelde 2005-2007	878	5393	635	63278	70184
Evolutie t.o.v. gemiddelde	0,6%	12,0%	-100,0%	2,0%	1,9%

Bron : Federaal Planbureau/ Infografie : BIVV en IMOB

## REFERENTIELIJST

### BELEIDSPANNEN

Beleidsplannen

Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). *Verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het bestuurscomité*.

Pact 2020. Kernindicatoren Nulmeting 2010 (2010). Verkregen 3 april, 2013, van <http://www.vlaandereninactie.be/over/pact-2020>

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2008). Brussel, België: Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Verkregen 3 april, 2013, van <http://www.mobielvlaanderen.be/beleidsplanning.php?a=14>

### BOEKEN EN ARTIKELS

Bijleveld, F., Commandeur, J., Gould, P. & Koopman, S. J. (2008). Model-based measurement of latent risk in time series with applications. *Journal of the Royal Statistical Society: Series A (Statistics in Society)*, 171, 265–277

Bos, K., Dreesen, A. & Willems, B. (2006). *Ongevallenbetrokkenheid van jongeren: Deel I Internationale literatuurstudie naar oorzakelijke en/of bijdragende factoren (RA-2006-91)*. Verkregen 3 april, 2013, van de website van het Steunpunt Verkeersveiligheid: <http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/node/297?auteur=&keywords=risicogedrag&rapportnummer=&publicatie=&jaar=&taal=&type=&search=1>

Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012): Tabellenrapport*. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit. Verkregen 6 december, 2013, van <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg44/ovg44-analyse-globaal.pdf>

Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf>

Dupont, E. & Martensen, H. (Eds.) (2012). *Forecasting road traffic fatalities in European countries*. Deliverable 4.4 of the EC FP7 project DaCoTA. Verkregen 3 april, 2013, van <http://www.dacota-project.eu/deliverables.html>

Dupont, E. (2012). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Literatuuronderzoek*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/jonge-bestuurders-literatuur.pdf>

Dupont, E., Martensen, H. & Silverans, P. (2010). *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/verlaging-alcoholpromille-auto-vracht.pdf>

Elvik, R., Vaa, T., Høye, A. & Sørensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures*. Bingley, GB: Emerald Group Publishing.

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). *DRUID-Deliverable D2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports*. Verkregen 3 april, 2013, van [http://www.druid-project.eu/clin\\_031/nn\\_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_2\\_2\\_3\\_Part2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable\\_2\\_2\\_3\\_Part2.pdf](http://www.druid-project.eu/clin_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part2.pdf)

Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, I., Hels, T., Olesen, M., Houwing, S., Houtenbos, M. & Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5. Verkregen 3 april, 2013, van [http://www.druid-project.eu/clin\\_031/nn\\_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_2\\_2\\_5,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable\\_2\\_2\\_5.pdf](http://www.druid-project.eu/clin_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_5,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_5.pdf)

Meesmann, U. & Boets, S. (2014). *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Nuytens, N., Vlamincq, F., Focant, F. & Casteels, Y. (2012). *Regionale analyse van verkeersongevallen – Vlaanderen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/regionale-analyse-verkeersongevallen-vlaanderen-2010.pdf>

Nuytens, N., Focant F. & Casteels, Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf>

Riguelle, F. (te verschijnen). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012"*. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

Riguelle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragsmeting-gordeldracht-2012.pdf>

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting Snelheid 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van [http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale\\_gedragsmeting\\_snelheid\\_2010.pdf](http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale_gedragsmeting_snelheid_2010.pdf)

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2009"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragsmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf>

Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Verkregen 3 april, 2013, van <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragsmeting-kinderbeveiligingssystemen-2011.pdf>

### DATA(BANKEN)

Algemene Directie Statistiek en Economische informatie:

- Statistieken letselongevallen en verkeersslachtoffers [persoonlijke communicatie]
- *Bevolking* [online data] Verkregen van <http://economie.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/>
- *Werkloosheid* [online data] Verkregen van [http://economie.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/arbeid\\_leven/werk/](http://economie.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/arbeid_leven/werk/)
- *Oppervlakte gemeenten* [online data] Verkregen van [http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/structuur/woonplaats/oppervlakte\\_dichtheid/](http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/structuur/woonplaats/oppervlakte_dichtheid/)

Federaal Planbureau:

- *Lengte wegnnet* [online data] Verkregen van [http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=INFRA003&D1\[\]=EU15\\_BE2&DB=TRANSP&lang=nl&XT=0](http://www.plan.be/databases/PVar.php?VC=INFRA003&D1[]=EU15_BE2&DB=TRANSP&lang=nl&XT=0)

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer:

- *Voertuigkilometers* [persoonlijke communicatie]
- *Reizigerskilometers* [persoonlijke communicatie]

Koninklijk Meteorologisch Instituut. (z.d.). *Huidig klimaat België*. Voorbije maanden [online data]. Verkregen van <http://www.meteo.be/meteo/view/nl/1124386-Vorbije+maanden.html>

## LIJST VAN FIGUREN

<b>FIGUUR 1</b> Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2012).....	20	<b>FIGUUR 29</b> Procentuele verdeling van het aantal letselongevallen in België, per gewest en volgens aanrijdings- type (2012).....	73
<b>FIGUUR 2</b> Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (Vlaams Gewest, 1991-2012).....	23	<b>FIGUUR 30</b> Procentuele verdeling van verkeersdoden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2012).....	74
<b>FIGUUR 3</b> Evolutie van het overlijdensrisico (Vlaams Gewest, 1991-2012).....	24	<b>FIGUUR 31</b> Procentuele verdeling van verkeersdoden bij eenzijdige letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2012).....	75
<b>FIGUUR 4</b> Het geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2020).....	25	<b>FIGUUR 32</b> Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	83
<b>FIGUUR 5</b> Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2012).....	26	<b>FIGUUR 33</b> Het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens letselernst (Vlaams Gewest, 2012).....	85
<b>FIGUUR 6</b> Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2012).....	29	<b>FIGUUR 34</b> Evolutie van het aandeel geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012).....	86
<b>FIGUUR 7</b> Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (1991-2012).....	30	<b>FIGUUR 35</b> Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012).....	86
<b>FIGUUR 8</b> Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2012).....	32	<b>FIGUUR 36</b> Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de vijf Vlaamse provincies (2005-2012).....	87
<b>FIGUUR 9</b> Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2012).....	34	<b>FIGUUR 37</b> Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012).....	88
<b>FIGUUR 10</b> Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2012).....	37	<b>FIGUUR 38</b> Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2010-2012).....	90
<b>FIGUUR 11</b> Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	39	<b>FIGUUR 39</b> Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de aard van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012).....	91
<b>FIGUUR 12</b> Verdeling van het aantal verkeersdoden over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	41	<b>FIGUUR 40</b> Evolutie van de gordeldracht vooraan in personenwagens, per gewest (2005-2012).....	96
<b>FIGUUR 13</b> Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2012).....	42	<b>FIGUUR 41</b> Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest (2012).....	96
<b>FIGUUR 14</b> Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2012).....	43	<b>FIGUUR 42</b> Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest (2012).....	97
<b>FIGUUR 15</b> Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de periode van de week (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	43	<b>FIGUUR 43</b> Verdeling van de kinderen in functie van gebruik van de kinderbeveiligingssystemen (afgekort tot KBS), per gewest (2011) (n=1457, gewogen gegevens).....	99
<b>FIGUUR 16</b> Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2012).....	45	<b>FIGUUR 44</b> Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssyste- men (afgekort tot KBS) in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest (2011) (n=1395, gewogen gegevens).....	99
<b>FIGUUR 17</b> Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2012).....	46	<b>FIGUUR 45</b> Gemiddelde snelheid per gewest (2012).....	101
<b>FIGUUR 18</b> Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2012).....	50	<b>FIGUUR 46</b> Snelheid V85 per gewest (2012).....	101
<b>FIGUUR 19</b> De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de Belgische provincies (2012).....	51	<b>FIGUUR 47</b> Overtredingspercentages per gewest (2012).....	102
<b>FIGUUR 20</b> Evolutie van de ongevallenernst, binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	53	<b>FIGUUR 48</b> Gemiddelde snelheid van wagens en vrachtwagens op autosnelwegen in Vlaanderen en Wallonië (2011).....	103
<b>FIGUUR 21</b> Aandeel doden versus aandeel niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen- en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2012).....	55	<b>FIGUUR 49</b> Evolutie van rijden onder invloed door autobestuurders in Vlaanderen en Wallonië (2003-2012).....	104
<b>FIGUUR 22</b> Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	56	<b>FIGUUR 50</b> Door respondenten geschat aandeel van elke mogelijke ongevalsoorzaak, in België en per gewest (2012).....	106
<b>FIGUUR 23</b> Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	57	<b>FIGUUR 51</b> Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden, in België en per gewest (2012).....	107
<b>FIGUUR 24</b> Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	59	<b>FIGUUR 52</b> Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden, in België en per gewest (2012).....	108
<b>FIGUUR 25</b> Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2012).....	60		
<b>FIGUUR 26</b> Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012).....	63		
<b>FIGUUR 27</b> Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012).....	64		
<b>FIGUUR 28</b> Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012).....	67		



## LIJST VAN TABELLEN

<b>TABEL 1</b>	Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (niet-gewogen cijfers)	8	<b>TABEL 30</b>	Aantal slachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)	69
<b>TABEL 2</b>	Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (gewogen cijfers)	10	<b>TABEL 31</b>	Aantal en aandeel doden en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2012)	71
<b>TABEL 3</b>	Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2012)	21	<b>TABEL 32</b>	Verdeling van het aantal letselongevallen in België per gewest en volgens aanrijdingstype (2012)	72
<b>TABEL 4</b>	Prognose van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2013-2020)	25	<b>TABEL 33</b>	Onderverdeling van het aantal letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2012)	76
<b>TABEL 5</b>	Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2012)	27	<b>TABEL 34</b>	Onderverdeling van het aandeel letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2012)	78
<b>TABEL 6</b>	Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2012)	29	<b>TABEL 35</b>	Aandeel geteste en positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)	82
<b>TABEL 7</b>	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (1991-2012)	31	<b>TABEL 36</b>	Evolutie van het aantal/aandeel geteste bestuurders en het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2012)	84
<b>TABEL 8</b>	Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2012)	33	<b>TABEL 37</b>	Evolutie van het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de ernst van de overtreding (Vlaams Gewest, 2010-2012)	84
<b>TABEL 9</b>	Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2012)	35	<b>TABEL 38</b>	Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2012)	87
<b>TABEL 10</b>	Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2012)	38	<b>TABEL 39</b>	Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2012)	89
<b>TABEL 11</b>	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)	40	<b>TABEL 40</b>	Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (Vlaams Gewest, 2012)	89
<b>TABEL 12</b>	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2012)	41	<b>TABEL 41</b>	Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2010-2012)	91
<b>TABEL 13</b>	Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2012)	44	<b>TABEL 42</b>	Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype* (Vlaams Gewest, 1990-2012)	120
<b>TABEL 14</b>	Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2012)	47	<b>TABEL 43</b>	Evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype* (Vlaams Gewest, 1990-2012)	122
<b>TABEL 15</b>	Aantal en aandeel verkeersdoden in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2012)	47	<b>TABEL 44</b>	Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens hoofdvervoerswijze (Vlaams Gewest, sep.2011-sep.2012)	123
<b>TABEL 16</b>	Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2012)	49	<b>TABEL 45</b>	Totale Vlaamse bevolking volgens leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 1 Januari 2012)	124
<b>TABEL 17</b>	Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal verkeersdoden op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2012)	52	<b>TABEL 46</b>	Evolutie van de lengte van het wegennet, volgens wegtype (Vlaams Gewest, 2010)	125
<b>TABEL 18</b>	Evolutie in het ongevalsrisico, overlijdensrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2012)	52			
<b>TABEL 19</b>	Evolutie van het aantal letselongevallen, verkeersdoden en niet dodelijk gewonden binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2012)	53			
<b>TABEL 20</b>	Evolutie van de ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2005-2012)	54			
<b>TABEL 21</b>	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)	57			
<b>TABEL 22</b>	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)	58			
<b>TABEL 23</b>	Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2012)	59			
<b>TABEL 24</b>	Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2012)	60			
<b>TABEL 25</b>	Evolutie in het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden op doorlopende weggedeeltes, kruispunten en rotondes (Vlaams Gewest, 2005-2012)	61			
<b>TABEL 26</b>	Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2012)	65			
<b>TABEL 27</b>	Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2012)	66			
<b>TABEL 28</b>	Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012)	67			
<b>TABEL 29</b>	Evolutie van het aantal niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2012)	68			





**STEUNPUNT  
VERKEERSVEILIGHEID**

Wetenschapspark 5 bus 6  
3590 Diepenbeek  
Tel.: 011 26 91 12  
Fax: 011 26 91 99  
[info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)  
[www.steunpuntverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be)

**BELGISCH INSTITUUT  
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID**

Haachtsesteenweg 1405  
1130 Brussel  
Tel.: 02 244 15 11  
Fax: 02 216 43 42  
[info@bivv.be](mailto:info@bivv.be)  
[www.bivv.be](http://www.bivv.be)

