



JAARRAPPORT VERKEERSVEILIGHEID 2013:

ANALYSE VAN VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN IN VLAANDEREN
TOT EN MET 2013

Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid



Gelieve naar dit document te refereren als:

Carpentier A., Schoeters A., Nuytens N., Declercq K. & Hermans E. (2014) Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. 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:

Aline Carpentier, Katrien Declercq, Elke Hermans (Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB)
Annelies Schoeters en Nina Nuyttens (BIVV)

MET MEDEWERKING VAN:

Vanuit het Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB
Edith Donders
Vanuit het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
Uta Meesmann,
François Riguelle,
Mathieu Roynard,
Philip Temmerman

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Stijn Daniels
© Steunpunt Verkeersveiligheid
Diepenbeek, december 2014

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	6
DEEL 1 STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2013)	13
1. BEGRIPPEN, DEFINITIES EN AFKORTINGEN	15
2. DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS	19
2.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden	19
2.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden	26
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 ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen)	36
3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS	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
4. DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS	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
5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS	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
6. LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS	71
6.1. Naar type van aanrijding	71
6.2. Wie botst tegen wie?	76
7. BETROKKENEN IN LETSELONGEVALLEN DIE ONDER INVLOED ZIJN VAN ALCOHOL	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 gewest	85
7.4 Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens Vlaamse provincie	87
7.5 Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijd en tijdstip	87
7.6 Autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijd en geslacht	89
7.7 Verhoogd ongevalsrisico van autobestuurders onder invloed van alcohol	89
7.8 Autobestuurders onder invloed volgens de aard van het ongeval	91

DEEL 2 STATISTIEKEN M.B.T. HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER	93
1. Inleiding	95
2. Gedragmeting gordeldracht 2012	95
3. Gedragmeting “gebruik van kinderbeveiligingssytemen” 2011	98
4. Gedragmeting “gebruik van de GSM achter het stuur” 2013	100
5. Gedragmeting “rijden onder invloed van alcohol” 2012	102
6. Gedragmetingen over overdreven snelheid	103
6.1 Personenwagens op lokale en secundaire wegen in 2012	103
6.2 Personenwagens en vrachtwagens op autosnelwegen in 2011	105
6.3 Bestelwagens op alle wegen in 2013	105
6.4 Motorfietsen op alle wegen in 2014	107
7. Attitudemeting 2012	108
7.1 Inleiding	108
7.2 Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen	109
7.3 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen	109
7.4 Attitudes t.a.v. controles op snelheid, alcohol, drugs en gordel	111
DEEL 3 SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN	113
SAMENVATTING	115
STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2013)	115
STATISTIEKEN M.B.T HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER	118
AANBEVELINGEN	119
BIJLAGE: BLOOTSTELLINGSGEGEVENS VLAAMS GEWEST 2012	122
REFERENTIELIJST	128
LIJST VAN FIGUREN	130
LIJST VAN TABELLEN	132

VOORWOORD

De Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) beschikt over een databank met gegevens omtrent letselongevallen 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 verkeersveiligheids-situatie in Vlaanderen (tot en met 2013).

Dit rapport focust op het jaar 2013, 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, 2012, 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 letselongevallen, slachtoffers, verkeersdoden, ongeval-lenernst, 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 letselongevallen. Zij brengen de politie namelijk niet altijd op de hoogte van een letselongeval, 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 letselongevallen 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 letselongevallen 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 letselongevallen, en een analyse van de aard van de verkeersslachtoffers en de ongevalstypes aan bod. Dit deel wordt afgesloten met een bespreking van letselongevallen waarin rijden onder invloed van alcohol een rol heeft gespeeld. Alcohol is de enige belangrijke oorzakelijke factor van letselongevallen 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, kindersitjes, snelheid, GSM-gebruik en alcohol) steeds buiten een ongevalscontext worden georganiseerd, geven zij wel een volledig en betrouwbaar beeld van het aantal bestuurders die zich niet aan de verkeersregels houden en op deze wijze de kans op een letselongeval 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 letselongevallen, het verkeersreglement, de pakkans en de straffkans, en nog tal van andere thema's. De resultaten van de attitudemeting uit 2012 sluiten DEEL II van dit rapport af. 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 cijfers¹)**

	Slachtoffers 2013 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Vlaams Gewest	384	29276	29660	-162	-30 %	0	0 %
Waals Gewest	316	13808	14124	-187	-37 %	-33	-9 %
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	24	3596	3620	-4	-15 %	-13	-35 %
België	724	46680	47404	-354	-33 %	-46	-6 %

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2013 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Totaal	384	29276	29660	-162	-30 %	0	0 %
Per miljoen inwoners	60	4587	4648	-30	-33 %	0	0 %
Periode van de week							
Weekdag	208	19777	19985	-76	-27 %	-6	-3 %
Weeknacht	43	1447	1490	-25	-36 %	+4	+10 %
Weekenddag	76	5804	5880	-25	-25 %	-6	-7 %
Weekendnacht	57	2248	2305	-36	-39 %	+8	+16 %
Provincie							
Antwerpen	83	7690	7773	-47	-36 %	-4	-5 %
Limburg	62	4081	4143	-42	-40 %	-4	-6 %
Oost-Vlaanderen	77	7673	7750	-38	-33 %	-27	-26 %
West-Vlaanderen	97	5646	5743	-23	-19 %	+24	+33 %
Vlaams-Brabant	65	4186	4251	-11	-15 %	+11	+20 %
Wegtype							
Op autosnelwegen	48	2400	2448	-31	-39 %	+1	+2 %
Buiten autosnelwegen	336	26876	27212	-131	-28 %	-1	0 %
Locatie							
Buiten bebouwde kom	77	12627	12704	-35	-31 %	-19	-20 %
Binnen bebouwde kom	259	14131	14390	-153	-37 %	+15	+6 %
Onbekend	48	2518	2566	+26	+122 %	+4	+9 %

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

¹ In dit rapport wordt telkens gebruik gemaakt van niet-gewogen cijfers.

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2013 (niet-gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS-DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Snelheidszone							
30 km/u of minder	11	1593	1604	+4	/	+2	/
31 km/u tot 50 km/u	98	13264	13362	-27	-22 %	-11	-10 %
51 km/u tot 70 km/u	117	8734	8851	-63	-35 %	0	0 %
71 km/u tot 90 km/u	78	2879	2957	-57	-42 %	+9	+13 %
Meer dan 90 km/u	62	2806	2868	-14	-18 %	+13	+27 %
Onbekend	18	0	18	-5	-21 %	-13	-42 %
Kruispunttype							
Buiten kruispunt	294	17980	18274	-114	-28 %	+5	+2 %
Op kruispunt	85	10697	10782	-46	-35 %	-4	-4 %
Op rotonde	5	599	604	-2	/	-1	/
Geslacht							
Mannen	292	16674	16966	-123	-30 %	+1	0 %
Vrouwen	91	12405	12496	-36	-28 %	-1	-1 %
Onbekend	1	197	198	-3	/	0	/
Leeftijd							
Minder dan 18 jaar	13	3682	3695	-12	/	-2	/
18-24 jaar	59	5453	5512	-46	-44 %	-4	-6 %
25-34 jaar	72	5771	5843	-29	-29 %	+10	+16 %
35-44 jaar	56	4579	4635	-29	-34 %	+21	+60 %
45-54 jaar	55	4314	4369	-11	-16 %	-1	-2 %
55-64 jaar	35	2576	2611	-16	-31 %	-6	-15 %
65 jaar en ouder	93	2826	2919	-16	-15 %	-19	-17 %
Onbekend	1	75	76	-3	/	+1	/
Weggebruikerstype							
Voetgangers	44	1678	1722	-5	-10 %	-7	-14 %
Fietsers	66	5901	5967	-9	-12 %	+2	+3 %
Bromfietsers	8	2501	2509	-6	-41 %	+1	+14 %
Motorfietsers	61	1513	1574	-2	-3 %	+22	+56 %
Personenwagens	140	15640	15780	-138	-50 %	-21	-13 %
Lichte vrachtwagens	22	1102	1124	-1	-3 %	+6	+38 %
Vrachtwagens	9	333	342	-1	/	-2	/
Autobus/autocar	5	256	261	+5	/	+3	/
Andere/onbekend	29	352	381	-5	-16 %	-4	12%
Ongevalstype							
Tussen bestuurders	225	23442	23667	-97	-30 %	-2	-1 %
Eenzijdige ongevallen	135	5244	5379	-64	-32 %	+14	+12 %
Andere/onbekend	24	590	614	-1	-3 %	-12	-33 %

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 2**Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (gewogen cijfers)**

	Slachtoffers 2013 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Vlaams Gewest	384	34219	34603	-162	-30 %	0	0 %
Waals Gewest	316	15449	15765	-187	-37 %	-33	-9 %
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	24	4299	4323	-4	-15 %	-13	-35 %
België	724	53967	54691	-354	-33 %	-46	-6 %

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2013 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Totaal	384	34219	34603	-162	-30 %	0	0 %
Per miljoen inwoners	60	5362	5422	-30	-33 %	0	0 %
Periode van de week							
Weekdag	208	23185	23393	-76	-27 %	-6	-3 %
Weeknacht	43	1670	1713	-25	-36 %	+4	+10 %
Weekenddag	76	6768	6844	-25	-25 %	-6	-7 %
Weekendnacht	57	2597	2654	-36	-39 %	+8	+16 %
Provincie							
Antwerpen	83	9295	9378	-47	-36 %	-4	-5 %
Limburg	62	4597	4659	-42	-40 %	-4	-6 %
Oost-Vlaanderen	77	9032	9109	-38	-33 %	-27	-26 %
West-Vlaanderen	97	6562	6659	-23	-19 %	+24	+33 %
Vlaams-Brabant	65	4732	4797	-11	-15 %	+11	+20 %
Wegtype							
Op autosnelwegen	48	2409	2457	-31	-39 %	+1	+2 %
Buiten autosnelwegen	336	31810	32146	-131	-28 %	-1	0 %
Locatie							
Buiten bebouwde kom	77	15147	15224	-35	-31 %	-19	-20 %
Binnen bebouwde kom	259	16131	16390	-153	-37 %	+15	+6 %
Onbekend	48	2941	2989	+26	+122 %	+4	+9 %

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

	Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2013 (gewogen cijfers)			Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen het gemiddelde '2005-2007' en het jaar 2013		Evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013	
	VERKEERS-DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE	ABSOLUTE CIJFERS	PERCENTAGE
Snelheidszone							
30 km/u of minder	11	1920	1931	+4	/	+2	/
31 km/u tot 50 km/u	98	15857	15955	-27	-22 %	-11	-10 %
51 km/u tot 70 km/u	117	10287	10404	-63	-35 %	0	0 %
71 km/u tot 90 km/u	78	3331	3409	-57	-42 %	+9	+13 %
Meer dan 90 km/u	62	2823	2885	-14	-18 %	+13	+27 %
Onbekend	18	0	18	-5	-21 %	-13	-42 %
Kruispunttype							
Buiten kruispunt	294	20803	21097	-114	-28 %	+5	+2 %
Op kruispunt	85	12704	12789	-46	-35 %	-4	-4 %
Op rotonde	5	712	717	-2	/	-1	/
Geslacht							
Mannen	292	19479	19771	-123	-30 %	+1	+0 %
Vrouwen	91	14517	14608	-36	-28 %	-1	-1 %
Onbekend	1	223	224	-3	/	0	/
Leeftijd							
Minder dan 18 jaar	13	4348	4361	-12	/	-2	/
18-24 jaar	59	6372	6431	-46	-44 %	-4	-6 %
25-34 jaar	72	6709	6781	-29	-29 %	+10	+16 %
35-44 jaar	56	5327	5383	-29	-34 %	+21	+60 %
45-54 jaar	55	5033	5088	-11	-16 %	-1	-2 %
55-64 jaar	35	3017	3052	-16	-31 %	-6	-15 %
65 jaar en ouder	93	3328	3421	-16	-15 %	-19	-17 %
Onbekend	1	86	87	-3	/	+1	/
Weggebruikerstype							
Voetgangers	44	2008	2052	-5	-10 %	-7	-14 %
Fietsers	66	7077	7143	-9	-12 %	+2	+3 %
Bromfietzers	8	2992	3000	-6	/	+1	/
Motorfietzers	61	1773	1834	-2	-3 %	+22	+56 %
Personenwagens	140	18035	18175	-138	-50 %	-21	-13 %
Lichte vrachtwagens	22	1256	1278	-1	-3 %	+6	+38 %
Vrachtwagens	9	361	370	-1	/	-2	/
Autobus/autocar	5	299	304	+5	/	+3	/
Andere/onbekend	29	419	448	-5	-16 %	-4	-12 %
Ongevalstype							
Tussen bestuurders	225	27503	27728	-97	-30 %	-2	-1 %
Eenzijdige ongevallen	135	6015	6150	-64	-32 %	+14	+12 %
Andere/onbekend	24	701	725	-1	-3 %	-12	-33 %

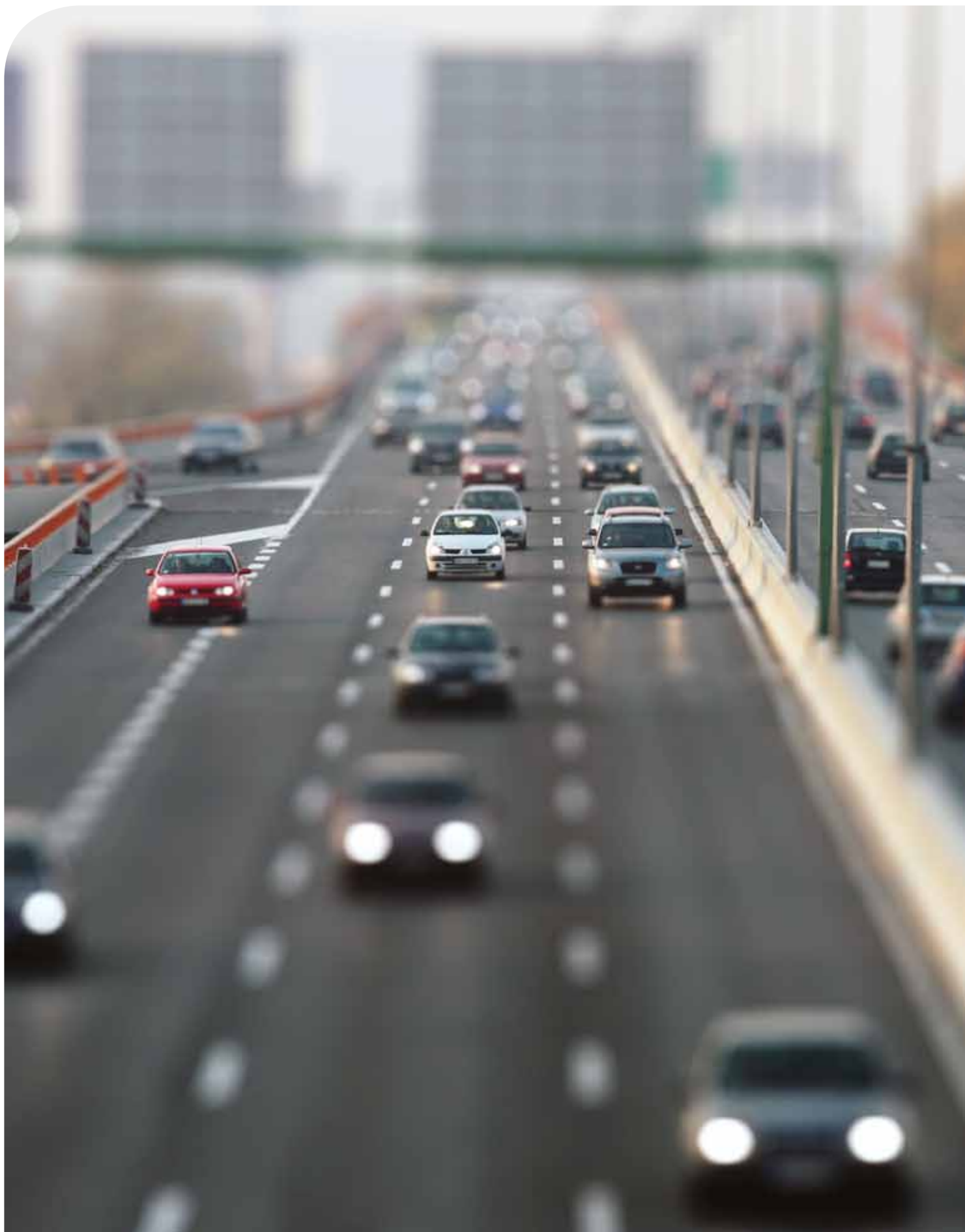
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV





Deel 1

**STATISTIEKEN VAN
LETSELONGEVALLLEN
EN SLACHTOFFERS
(T/M 2013)**



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

AD STATISTIEK

De ongevalgegevens in dit rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD statistiek) 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 aangegeven zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten 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 voetgangsongeval (want dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).

ERNST VAN DE ONGEVALLen

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).

FILEFILTEREN

Filefilteren is sinds 1 september 2001 toegestaan. Bij filefilteren rijdt een motorfietser tussen twee rijstroken zodat hij andere voertuigen die in deze rijstroken rijden of stilstaan, kan passeren. Filefilteren wordt uitdrukkelijk niet als inhalen beschouwd. De motorrijder mag terwijl hij dit doet niet sneller dan 50 km/u rijden en het snelheidsverschil mag niet meer dan 20 km/u bedragen. Op autosnelwegen en autowegen moet hij bovendien tussen de twee meest links gelegen rijstroken rijden.

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 toevalsschommelingen.

REIZIGERSKILOMETERS

Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode in een bepaald gebied 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 ‰) 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 ($BAC \geq 0,5$ g/l of $\geq 0,5$ 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 ≤ 400 cc of motorfiets > 400 cc.

- **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 AD Statistiek die in dit rapport worden geanalyseerd zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval. 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 SLACHTOFFERCIJFERS²

2.1. EVOLUTIE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

2.1.1. AANTAL VERKEERSDODEN IN 2013

In 2013 vielen in het Vlaams Gewest 384 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In 2012 werden evenveel verkeersdoden op de Vlaamse wegen geteld. We zien dus geen verandering in het aantal verkeersdoden tussen 2012 en 2013. De evolutie op het Belgisch niveau kent wel een daling, hier wordt een procentuele afname van 6% waargenomen (van 770 verkeersdoden in 2012 naar 724 verkeersdoden in 2013).

2.1.2 DOELSTELLING 2015

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan³ gepubliceerd in 2008 mogen in het jaar 2015 nog maar maximum 250 verkeersdoden vallen (Figuur 1) wat 134 verkeersdoden minder zouden zijn dan het geregistreerde aantal in 2013. In twee jaar tijd zou het aantal verkeersdoden dus elk jaar gemiddeld nog met 67 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**⁴, met name het gemiddelde aantal verkeersdoden tijdens de periode 2005-2007. Dit bedraagt **546 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2013 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met “maar” 23 verkeersdoden wat minder is dan de noodzakelijke 67 verkeersdoden om de doelstelling tegen 2015 te halen. Om deze doelstelling te halen, zullen dus nog bijkomende inspanningen noodzakelijk zijn.

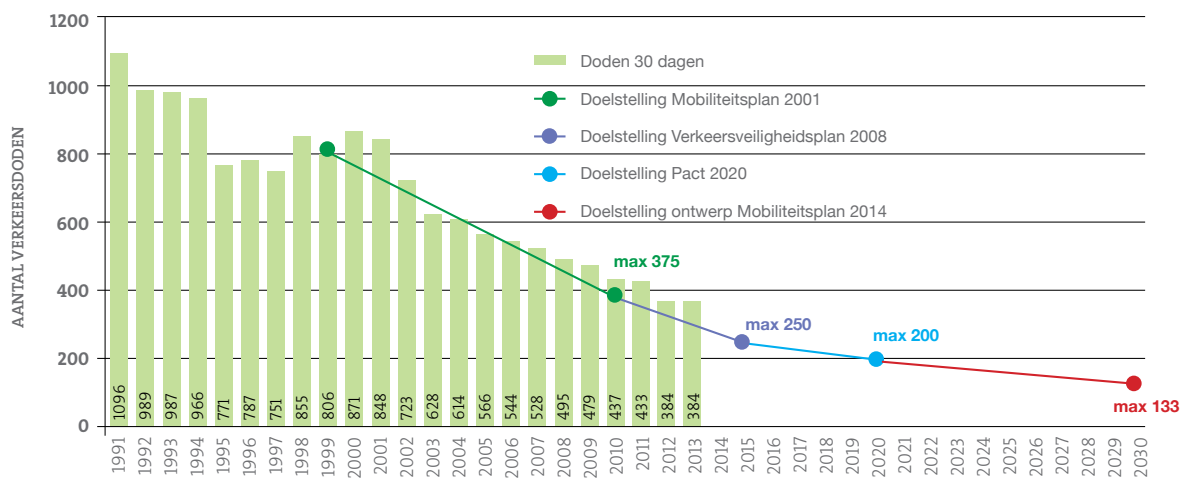
² De politiehervorming, politiek beslecht in het jaar 1998 en ten uitvoer gebracht in de loop van de jaren 2001 en 2002, heeft tot een tijdelijke kwaliteitsvermindering van de registratie van de ongevalgegevens geleid. De ongevalcijfers in de jaren die het sterkst beïnvloed zijn door deze kwaliteitsvermindering zijn in de figuren met een dünnere lijn aangeduid.

³ 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. [www.mobiëlvlaanderen.be]”

⁴ 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, 1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



TABEL 3**Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2013)**

JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS ⁵	VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS ⁶
1991	1096	190	16,6
1992	989	170,7	14,9
1993	987	169,5	14,8
1994	966	165,2	14,1
1995	771	131,4	11,1
1996	787	133,8	11,3
1997	751	127,3	10,5
1998	855	144,6	11,7
1999	806	136	10,7
2000	871	146,6	11,6
2001	848	142,5	11,2
2002	723	121	9,4
2003	628	105	8,1
2004	614	102,1	7,8
2005	566	93,7	7,2
2006	544	89,5	6,8
2007	528	86,3	6,5
2008	495	80,3	6
2009	479	77,1	5,8
2010	437	69,9	5,2
2011	433	68,7	5,1
2012	384	60,5	4,5
2013	384	60,2	4,4
Gemiddelde 2005-2007	546	89,8	6,8
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-29,7%	-32,9%	-35,3%
Evolutie 2012-2013 (in %)	0,0%	-0,5%	-1,3%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 2000-2013 en anderzijds de evolutie in het decennium 1991-2000. Sinds het jaar 2000 wordt elk jaar een daling van het aantal verkeersdoden teruggevonden t.o.v. het voorgaande jaar, met uitzondering van het jaar 2013 dat exact hetzelfde aantal doden kende als in 2012. De jaren '90 daarentegen worden gekenmerkt door twee periodes met overwegend een 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 de jaren 2020 en 2030 reeds een doelstelling is geformuleerd. Deze zijn neergeschreven in het Pact 2020 door Vlaanderen in Actie en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014, en bedragen respectievelijk maximum 200 verkeersdoden⁷ en maximum 133 verkeersdoden.

⁵ De verkeersdoden per miljoen inwoners worden in detail besproken in paragraaf 2.4.

⁶ De verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers worden in detail besproken in paragraaf 2.5.

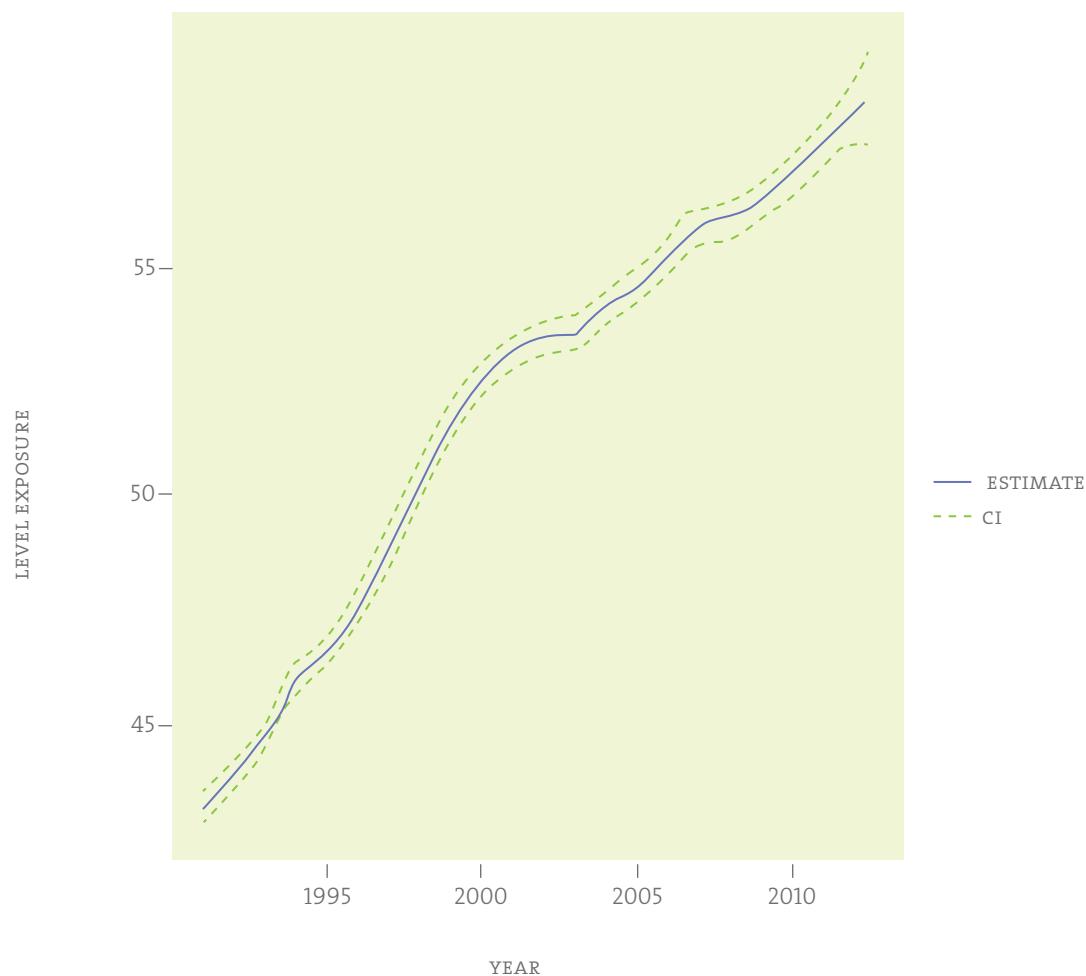
⁷ Vlaanderen in Actie stelt het volgende: "Een afname met 20% van het aantal doden en met 25% van het aantal zwaargewonden moet gerealiseerd worden in 2020 ten opzichte van de doelstellingen vastgesteld met betrekking tot 2015 in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (namelijk maximum 200 doden en 1500 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 (meer bepaald het Latent Risk Model⁸). 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 1991-2013 (de waarde voor 2013 is op dit moment nog niet beschikbaar en wordt geschat door het model). Het aantal **afgelegde voertuigkilometers in Vlaanderen** nam 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.

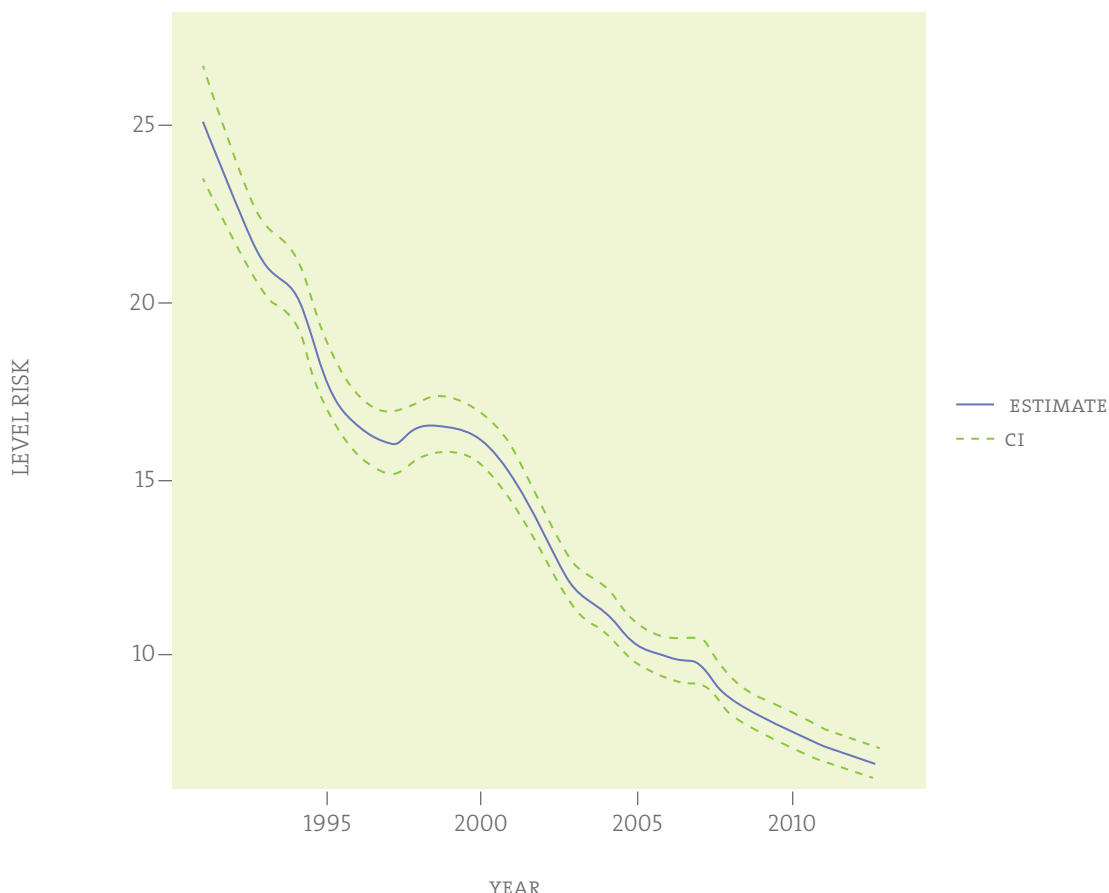
⁸ Het prognosemodel is een latent risk time series model met een vastgezette daling van het risico (zie Bijleveld F., Commandeur J., Gould P., Koopman S. J. (2008). Modelbased measurement of latent risk in time series with applications. Journal of the Royal Statistical Society, Series A.; Dupont, E. & 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 voertuigkilometers⁹ (Vlaams Gewest, 1991-2013)**

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

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 een factor 3,8 ten opzichte van 1991** (voor 2013 maakt het model een schatting). In de periode 1995-2000 was er sprake van een eerder constant overlijdensrisico, maar de laatste jaren zien we opnieuw een zeer duidelijke daling.

⁹ Merk op dat de curve afgeronde en geen exacte waarden weergeeft.

FIGUUR 3**Evolutie van het overlijdensrisico (Vlaams Gewest, 1991-2013)**

Bron: FOD Economie AD Statistiek en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: IMOB en BIVV

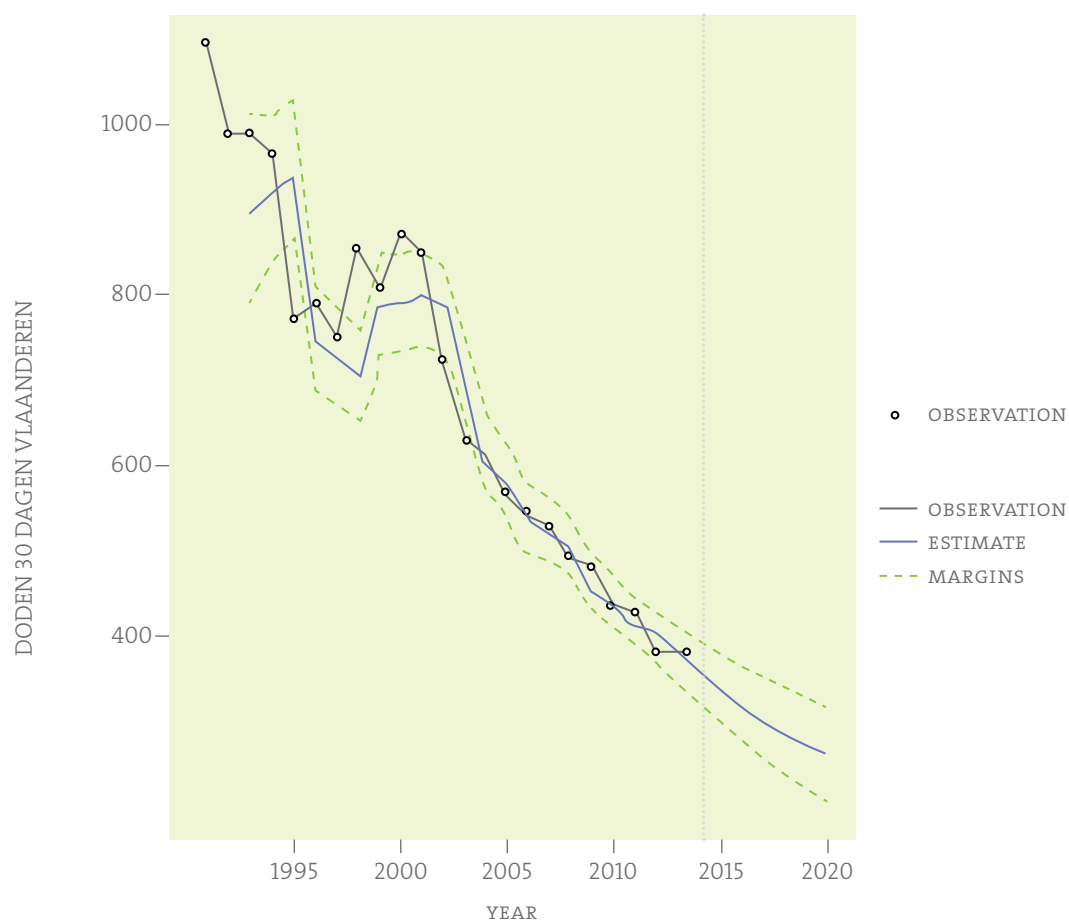
Het geschatte aantal verkeersdoden in Vlaanderen per jaar, voor de periode 2014-2020, wordt in Tabel 4 weergegeven. Aangezien het onmogelijk is om het aantal verkeersdoden exact te voorspellen, wordt door middel van de twee laatste kolommen aangegeven binnen welk interval we verwachten dat het aantal 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 266 verkeersdoden zullen vallen in Vlaanderen.** Dit komt overeen met een daling van 31% ten opzichte van het aantal verkeersdoden in 2013 (384). 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, 2014-2020)**

JAAR	PROGNOSE	ONDERGRENS 68% INTERVAL	BOVENGRENS 68% INTERVAL
2014	363	336	391
2015	344	313	380
2016	327	291	367
2017	310	271	355
2018	295	253	343
2019	280	236	331
2020	266	221	320

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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*.
- 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.

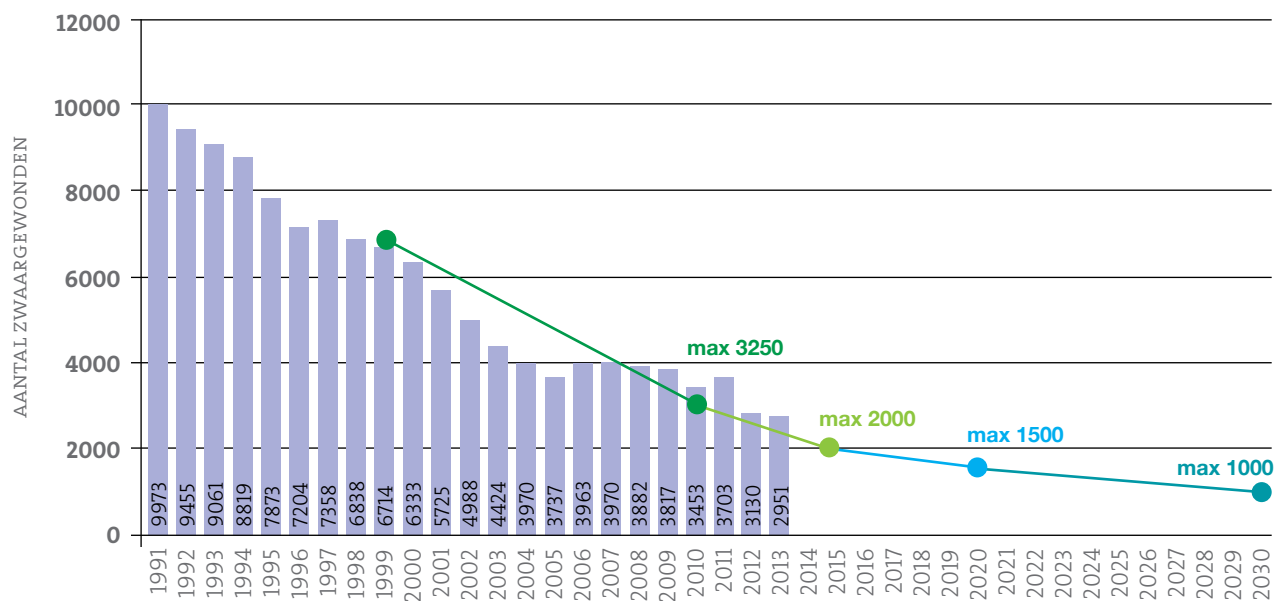
In deze paragraaf (2.2) werd echter een uitzondering gemaakt op de keuze om zwaargewonden niet afzonderlijk in dit rapport te analyseren. Reden is dat in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan ook een doelstelling is opgenomen met betrekking tot zwaargewonden: het aantal zwaargewonden mag in 2015 niet hoger 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**.

2.2.1. AANTAL ZWAARGEWONDEN IN 2013

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, 2012 en 2013. De jaren 2010 en 2012 werden gekenmerkt door een uitgesproken daling. Het jaar 2013 zet deze evolutie verder en kent een verdere daling van 179 zwaargewonden. **In 2013 werden door de politie 2951 zwaargewonden geregistreerd.** Door registratieproblemen weten we echter dat dit cijfer een **onderschatting** is (zie bovenstaande paragraaf).

FIGUUR 5

Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 5

Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)

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	433	3703	31178	35314
2012	384	3130	27950	31464
2013	384	2951	26325	29660
Gemiddelde 2005-2007	546	3890	31863	36299
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-29,7%	-24,1%	-17,4%	-18,3%
Evolutie t.o.v. 2012	0,0%	-5,7%	-5,8%	-5,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

2.2.2. DOELSTELLING 2015

In het **Verkeersveiligheidsplan** wordt een doelstelling van maximaal 2000 zwaargewonden in het jaar 2015 vooropgesteld¹⁰. Vanaf het referentiegemiddelde 2005-2007¹¹ tot en met het jaar 2013 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 134 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 twee jaren na 2013 een jaarlijkse afname van 476 zwaargewonden vereist. Dit betekent dat het absoluut **niet gemakkelijk zal zijn om de doelstelling van het aantal zwaargewonden tegen 2015 te halen**. Om de volgende doelstelling te halen (Pact 2020) zou er van 2013 tot 2020 elk jaar een daling van 208 zwaargewonden moeten verwezenlijkt worden.

¹⁰ En volgens het Pact 2020 mag het aantal zwaargewonden in 2020 maximum 1500 bedragen.

¹¹ 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). De jaren 2012-2013 worden wel gekenmerkt door twee sterke dalingen.¹²

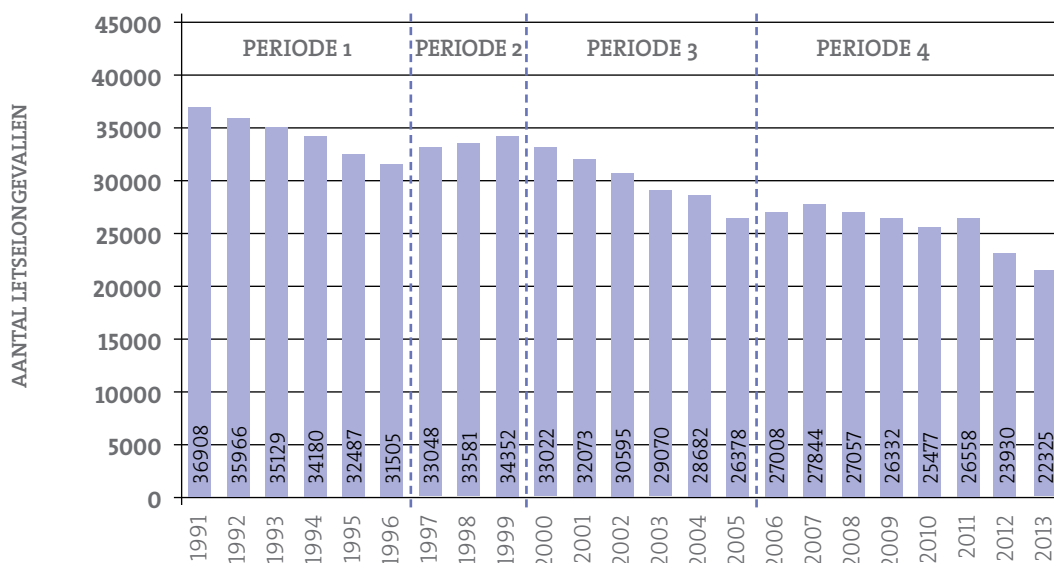
Het aantal letselongevallen in 2013 bedraagt 22325 en is nooit eerder zo laag geweest. Ten opzichte van het referentiegemiddelde is het aantal letselongevallen met 17,5% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2012 met 6,7%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen kunnen we een daling van 29,2% waarnemen ten opzichte van het referentiegemiddelde, maar wel een lichte stijging (0,8%) ten opzichte van het jaar 2012 (Tabel 6).

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

¹² Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de periode vanaf 2006 opgevat moet worden. Enerzijds kunnen de jaren 2006-2012 als een wisselvallige periode beschreven worden. Anderzijds kunnen de jaren 2007-2013 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, 1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 6

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2013)

	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	412
2012	23930	360
2013	22325	363
Gemiddelde 2005-2007	27077	513
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-17,5 %	-29,2%
Evolutie t.o.v. 2012	-6,7 %	+0,8%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 (Tabel 7; Figuur 7).

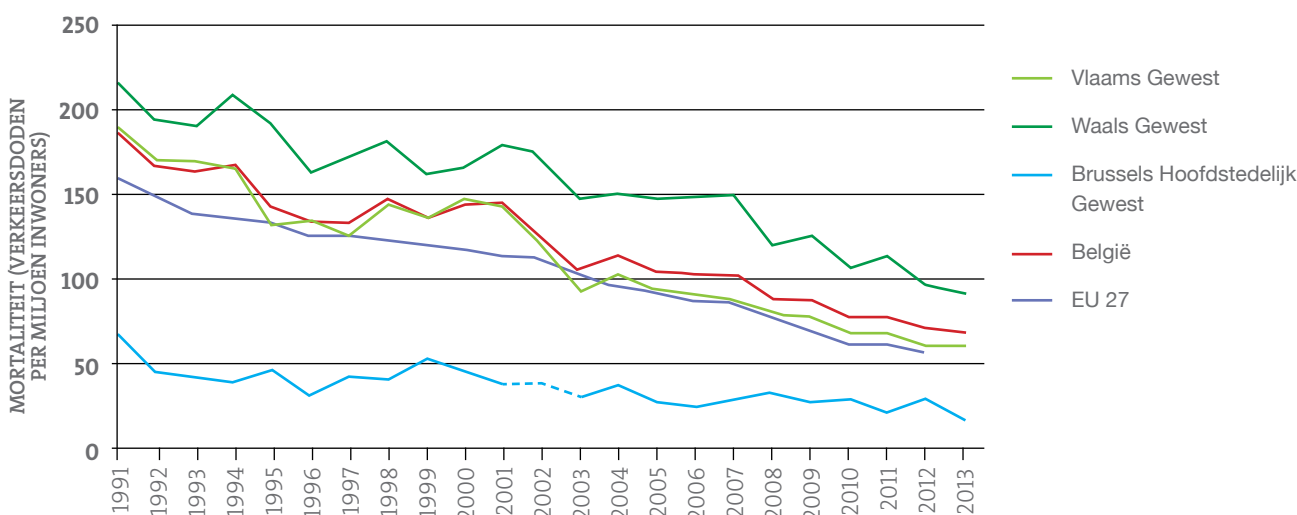
In 1991 bedroeg het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners 190 in het Vlaams Gewest (Tabel 7), wat niet sterk verschillend was van de waarde voor België (187). Sinds 1991 zien we een dalende trend voor het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in alle gewesten. **In 2013 bedroeg de mortaliteit 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 33,3% gedaald; en ten opzichte van 2012 werd er geen daling vastgesteld (Tabel 7).

Anno 2013 is de mortaliteit in het verkeer ongeveer **30% lager in Vlaanderen dan in Wallonië**, maar tegelijkertijd nog bijna **drie maal zo hoog in Vlaanderen als in het stedelijke Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. De mortaliteit loopt in Vlaanderen de laatste tien jaar bijna gelijk met de mortaliteit voor de Europese Unie (Figuur 7).

Alhoewel dit betekent dat Vlaanderen aansluit bij het Europees gemiddelde, blijkt uit de Europese cijfers ook dat **Vlaanderen in 2012 (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.¹³

FIGUUR 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (1991-2013)



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

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

¹³ 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

TABEL 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (1991-2013)

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	80
2009	77	125	28	88	77
2010	70	107	28	78	70
2011	69	115	22	79	69
2012	60	98	32	70	60
2013	60	89	21	65	60 ¹⁴
Gemiddelde 2005-2007	90	147	28	103	90
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-33,3%	-39,5%	-25,0%	-36,9%	-33,3%
Evolutie t.o.v. 2012	0,0%	-9,2%	-34,4%	-7,1%	0,0%

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

2.5. EVOLUTIE VAN HET OVERLIJDENS-RISICO (HET AANTAL VERKEERS-DODEN 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 overlijdens-risico.

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 2013 bedroeg het overlijdensrisico in Vlaanderen “nog maar” 4,4.** Dit impliceert **een afname met bijna factor 4 sinds 1991.** Dit betekent dat het risico om te overlijden per afgelegde kilometer vier keer lager is in Vlaanderen in 2013 dan in 1991. Sinds het referentiegemiddelde 2005-2007 is het overlijdensrisico in Vlaanderen trouwens gedaald met 35,3% en ten opzichte van 2012 met 1,3% waarbij we eerder over een stagnatie kunnen spreken.

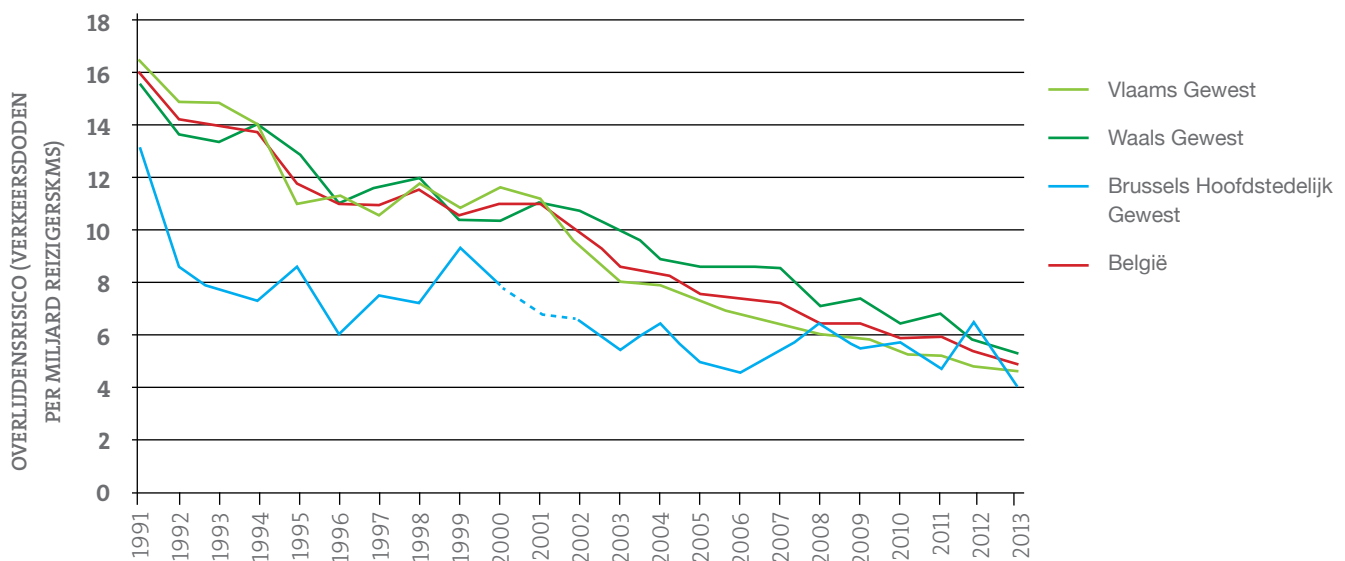
¹⁴ Data van de EU inwonersaantallen betreffen het jaar 2012

De drie gewesten liggen duidelijk dichterbij 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, kan er op wijzen 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 (1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

*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 (1991-2013)

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	4,5	5,9	6,4	5,1
2013	4,4	5,3	4,1	4,7
Gemiddelde 2005-2007	6,8	8,7	5,0	7,5
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-35,3%	-39,5%	-17,1%	-36,9%
Evolutie t.o.v. 2012	-1,3%	-10,5%	-35,5%	-7,2%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie : IMOB en BIVV

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

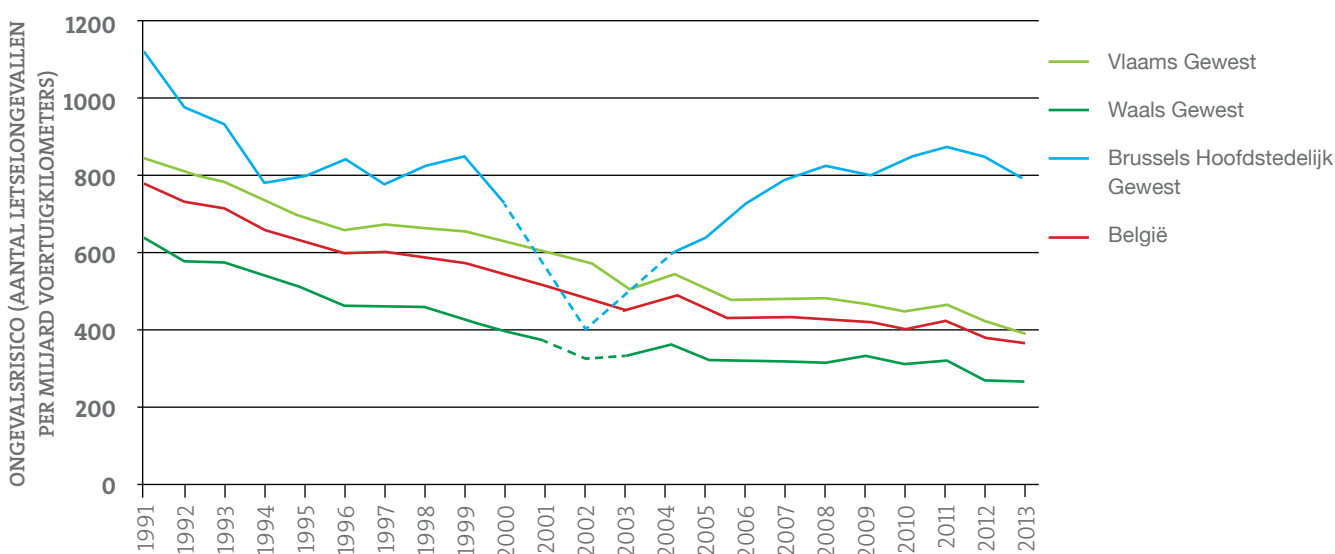
Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. In 1991 gebeurden op de Vlaamse wegen 849 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers (Tabel 9). Dit is gereduceerd tot **382 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2013, wat meer dan een halvering van het ongevalsrisico inhoudt in 2013 ten opzichte van 1991**. Ten opzichte van het referentiegemiddelde bedraagt de afname 21,6% en ten opzichte van 2012 bedraagt de afname 6,8%. Wel is de evolutie (t.o.v. het referentiegemiddelde) 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 795 in 2013) en het laagst in het Waals Gewest (een ongevalsrisico van 273 in 2013). Het Vlaams Gewest bevindt zich hier tussenin (382 in 2013).

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 (1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

*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. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de periode 2000-2004 minder betrouwbaar geacht voor wat betreft *letselongevallen*. Dit geldt ook voor het Waals Gewest voor de periode 2001-2003.

TABEL 9

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers)
in België, per gewest (1991-2013)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
1991	849	641	1129	789
1992	812	575	983	733
1993	787	571	934	712
1994	739	536	783	662
1995	691	511	793	632
1996	660	464	841	599
1997	674	461	775	603
1998	667	456	826	595
1999	655	429	850	579
2000	628	395	732	545
2001	605	379	596	519
2002	570	329	411	472
2003	502	327	489	435
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	410	287	868	381
2013	382	273	795	356
Gemiddelde 2005-2007	487	218	717	433
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-21,6%	+25,2%	+10,9%	-17,8%
Evolutie t.o.v. 2012	-6,8%	-4,9%	-8,4%	-6,6%

Bron: FOD Economie AD Statistiek en Mobiliteit en Vervoer / Infografie: IMOB en BIVV





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

De ongevallenernst 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 ongevallenernst 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 ongevallenernst de vraag beantwoordt wat de kans is om te overlijden, eenmaal men als weggebruiker in een letselongeval betrokken is geraakt.

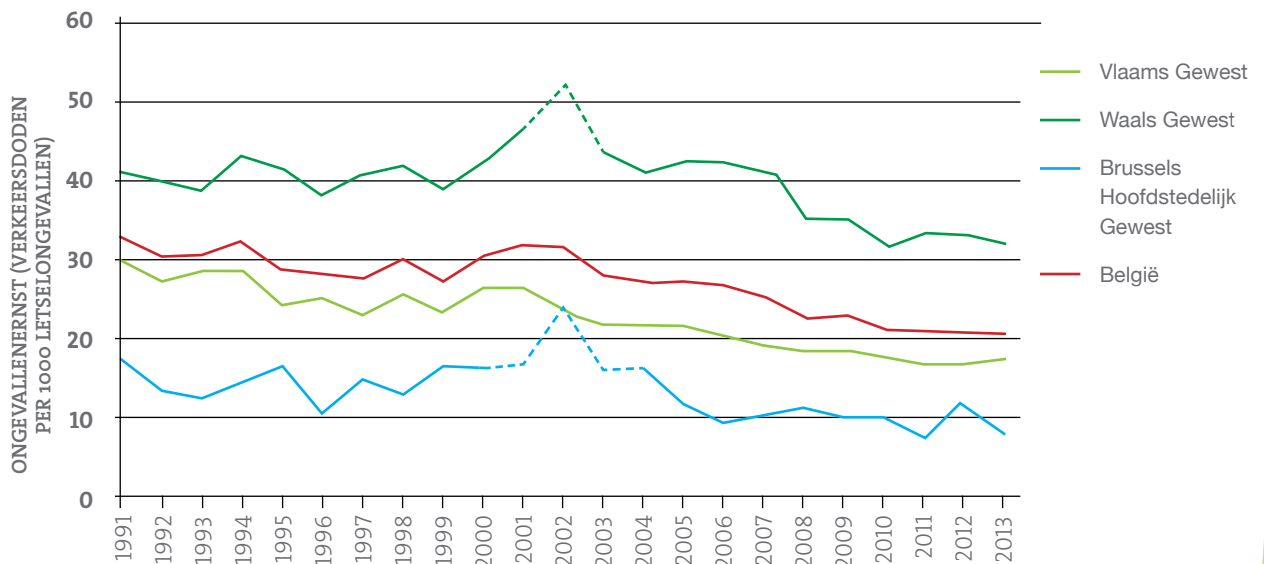
In 1991 vielen in letselongevallen in Vlaanderen gemiddeld 30 verkeersdoden per 1000 letselongevallen; in **2013 bedroeg dit 17 verkeersdoden per 1000 letselongevallen**. Dit is een **afname met bijna de helft van de ongevallenernst tussen 1991 en 2013**. Ten opzichte van het referentiegemiddelde nam de ongevallenernst af met 15% en ten opzichte van 2012 werd er een stijging van 6,4% geregistreerd (Tabel 10).

Sedert 1991 is de ongevallenernst 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 Gewest) (Figuur 10).

Anno 2013 is de ongevallenernst dubbel zo hoog in Wallonië als in Vlaanderen, maar wel ongeveer 50% lager in Brussel dan in Vlaanderen. Gelijkaardige verhoudingen tussen de gewesten werden teruggevonden wat betreft de mortaliteit in het verkeer (paragraaf 2.4).

FIGUUR 10

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

*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. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals 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 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



TABEL 10

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2013)

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	32	11	20
2013	17	31	8	20
Gemiddelde 2005-2007	20	42	10	26
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-15,0%	-26,2%	-20,0%	-23,1%
Evolutie t.o.v. 2012	+6,4%	-3,1%	-27,3%	0,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV





3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

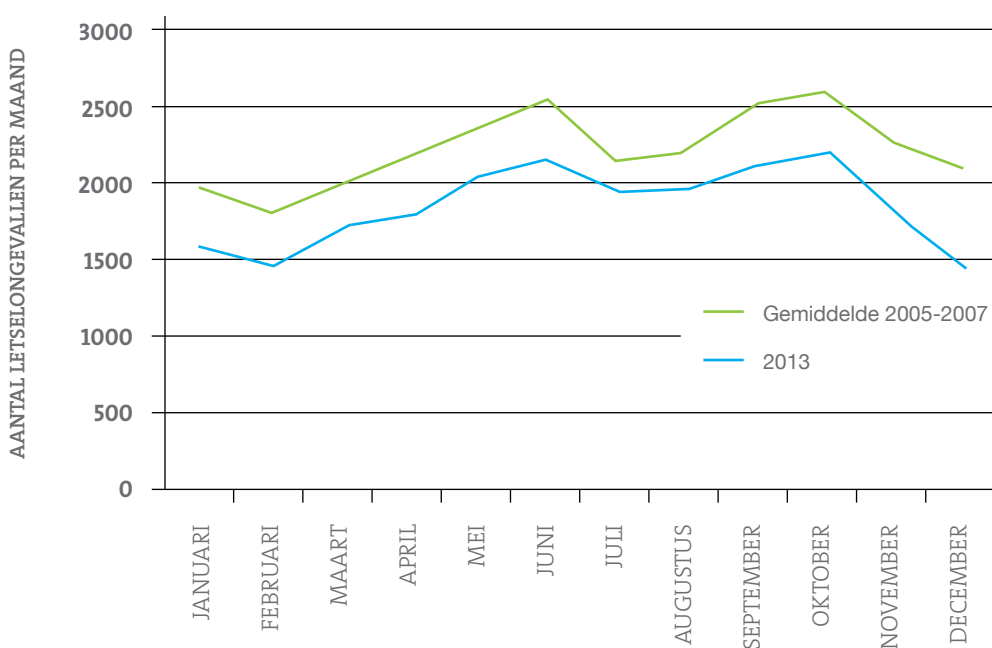
3.1. VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen. 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-schoolverplaatsingen tijdens het zomerverlof. Na deze periode volgt er een tweede piek die haar hoogtepunt kent in oktober.

In Figuur 11 zien we dat ook het jaar 2013 deze trend volgt. Wanneer we dit jaar vergelijken met het referentiegemiddelde zien we in elke maand een sterke daling van minstens 12%. De grootste daling vinden we terug in de maand december (-33,1%). Bij een vergelijking met de ongevallencijfers van het jaar 2012 zien we een daling in het totaal aantal letselongevallen met 6,7% (Tabel 11). Enkel in de maanden april, juni en juli wordt er een stijging van respectievelijk 2%, 3,9% en 6,7% waargenomen in het aantal letselongevallen ten opzichte van het jaar 2012; in de andere maanden zien we een daling.

FIGUUR 11

Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 11

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar
(Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	2006	1536	2023	1806	2287	2064	1818	2002	2220	2378	1944	1846	23930
2013	1543	1459	1755	1842	2031	2144	1939	1952	2128	2254	1808	1470	22325
Gemiddelde 2005-2007	2003	1850	2018	2186	2384	2542	2196	2242	2525	2621	2312	2197	27077
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-23,0%	-21,1%	-13,0%	-15,7%	-14,8%	-15,7%	-11,7%	-12,9%	-15,7%	-14,0%	-21,8%	-33,1%	-17,5%
Evolutie 2012-2013	-23,1%	-5,0%	-13,2%	+2,0%	-11,2%	+3,9%	+6,7%	-2,5%	-4,1%	-5,2%	-7,0%	-20,4%	-6,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Het **aantal verkeersdoden** ligt ten opzichte van 2012 opvallend laag in de maanden **maart, mei** en **september** van 2013 (Figuur 12). In de maand april daarentegen zien we een opvallende stijging in het aantal verkeersdoden van 31 naar 52 verkeersdoden. De maand april vertoonde echter geen uitzonderlijke weersituaties, en een verklaring voor dit hoog aantal geregistreerde verkeersdoden kan niet direct voorgelegd worden¹⁵. Een daling van de aantallen in de wintermaanden kan in verband gebracht worden met een lager aantal afgelegde kilometers door gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers tijdens de winter¹⁶. Om na te gaan of er zich hier een nieuwe trend ontwikkelt, moet de evolutie van de verkeersdoden in de komende jaren bekeken worden. Mogelijk gaat het hier eerder om een toevalsschommeling dan om een stijgende trend in het aantal verkeersdoden tijdens de wintermaanden.

Ten opzichte van het **gemiddelde van de jaren 2005-2007** is er een duidelijk **positieve evolutie** te zien in het aantal verkeersdoden in Vlaanderen, met uitzondering van de maand april (Tabel 12). In vergelijking met dit gemiddelde worden er in 2013 dalingen teruggevonden van het aantal doden per maand die variëren tussen 22 en 51,5%.

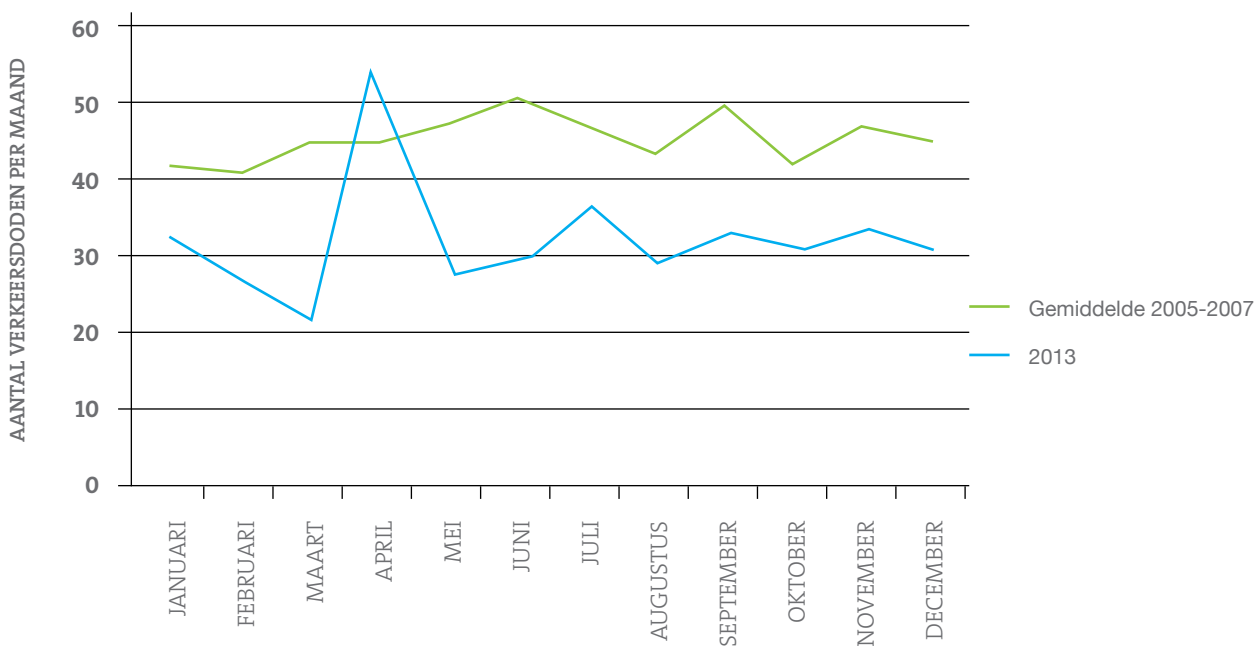
¹⁵ KMI – Klimatologisch overzicht van de maand april 2013 (<http://www.meteo.be/meteo/view/nl/10294411-april+2013.html>)

¹⁶ Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag blijkt dat het totaal aan fietsers, bromfietsers en motorfietsers tijdens de maanden april tot en met oktober bijna drie maal meer kilometers afleggen in vergelijking met een gemiddelde van de maanden november tot maart.

K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2014) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013): Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [<http://www.mobienvlaanderen.be/pdf/ovg45/ovg45-analyse-globaal.pdf>]

FIGUUR 12

Verdeling van het aantal verkeersdoden over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 12

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	47	41	42	35	34	433
2012	28	27	31	31	44	26	27	28	47	34	30	31	384
2013	33	26	22	52	25	29	36	28	35	32	35	31	384
Gemiddelde 2005-2007	42	41	45	45	47	50	47	43	50	42	47	45	546
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-22,0%	-37,1%	-51,5%	+14,7%	-47,2%	-41,6%	-22,9%	-34,9%	-30,5%	-23,8%	-26,1%	-31,6%	-29,7%
Evolutie 2012-2013	+17,9%	-3,7%	-29,0%	+67,7%	-43,2%	+11,5%	+33,3%	0,0%	-25,5%	-5,9%	+16,7%	0,0%	0,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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-schoolverplaatsingen**. Gelijkaardig kan de stijging in het school-woonverkeer 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, 2013)¹⁷



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

De verdeling van de letselongevallen over de perioden van de week is het meest 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 **69% en 71%**. In het **Waals Gewest** ligt dit aantal iets lager, namelijk **60%**. Ten opzichte van het jaar 2012 is de verdeling voor de drie gewesten nagenoeg niet veranderd.

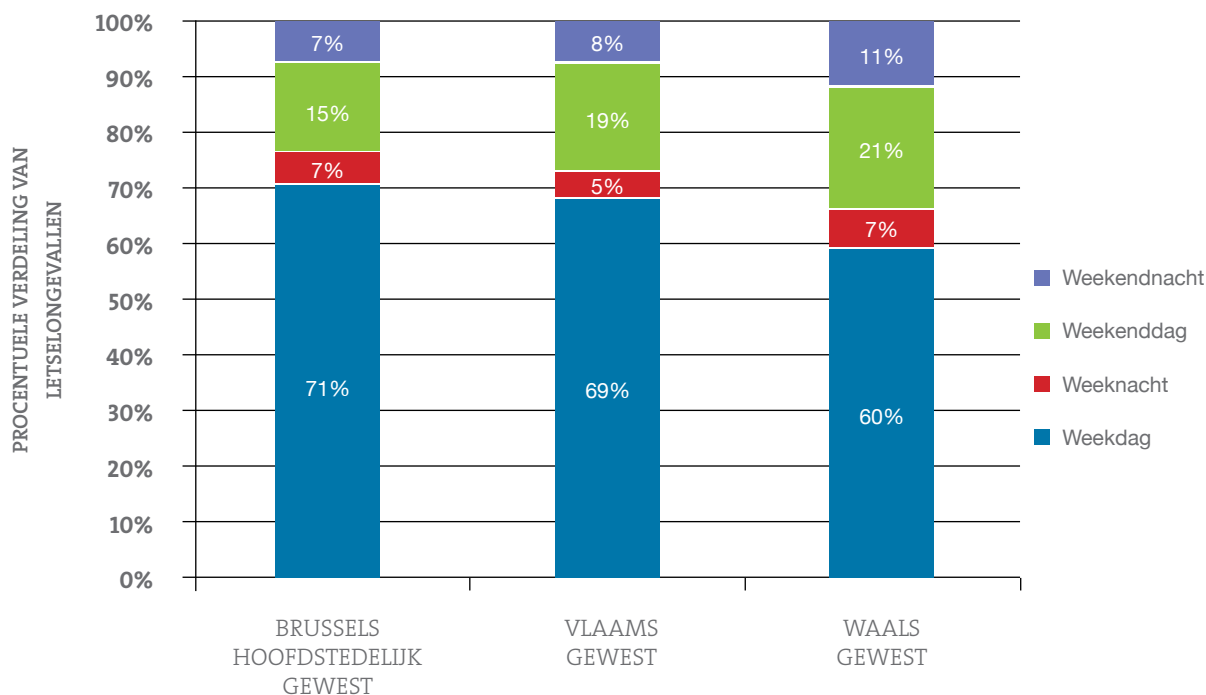
Opmerkelijk is het verschil in het percentage letselongevallen tijdens weekends (en in het bijzonder weekendnachten) tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië anderzijds. In totaal speelt een derde (32%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend (overdag en 's nachts opgeteld); in Vlaanderen is dit ruim een kwart (27%). Mogelijk kunnen sociaaleconomische factoren¹⁸ het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië verklaren, waardoor beide gewesten niet hetzelfde blootstellingspatroon over de uren van een week kennen.

¹⁷ 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.

¹⁸ "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. http://statbel.fgov.be/nl/statistiek/cijfers/arbeid_leven/werk/] De IAB-werkloosheidsgraad in 2012 bedroeg 19,3% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; 5,1% in het Vlaams Gewest; en 11,4% in het Waals Gewest. 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 (2013)



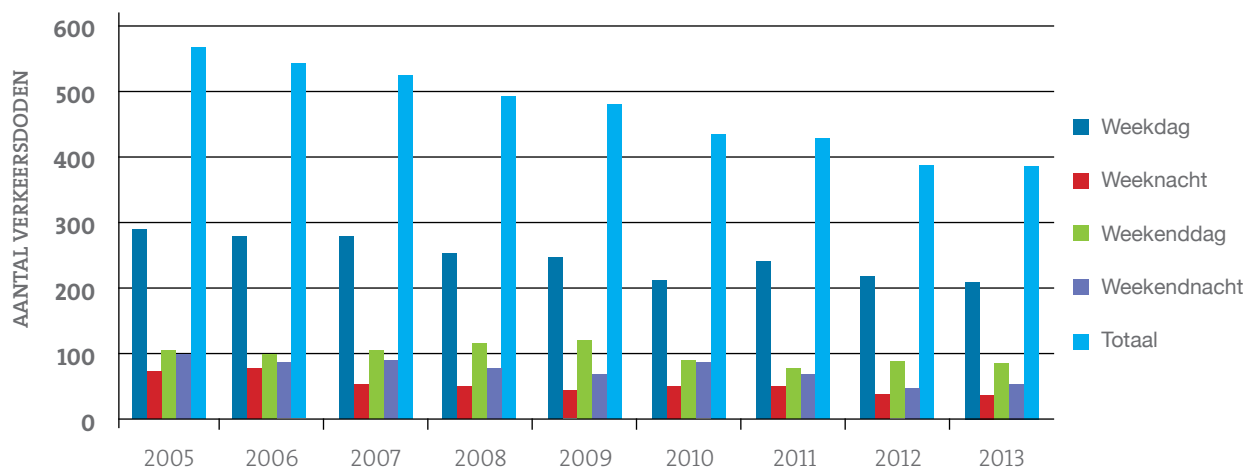
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Tussen 2012 en 2013 werd er geen verschil in het aantal verkeersdoden in Vlaanderen geregistreerd. Wanneer we kijken naar het aandeel verkeersdoden volgens de periode van de week, werd er wel een kleine verschuiving waargenomen (Figuur 15). Tijdens **week- en weekenddagen** heeft zich een beperkte daling in het aandeel verkeersdoden voorgedaan van respectievelijk 3% en 7% ten opzichte van 2012. Anderzijds is er een hoger aandeel doden op te merken tijdens de **week- en weekendnachten**, een stijging van respectievelijk 10% en 16% ten opzichte van het jaar 2012.

Verder is er een duidelijk hoger aandeel doden op te merken tijdens de nachten (11% tijdens weeknachten en 15% tijdens weekendnachten in Vlaanderen) in vergelijking met het aandeel letselongevallen tijdens deze periodes (5% tijdens weeknachten en 8% tijdens weekendnachten) (Tabel 13). Dit wijst op een hogere ongeval-lernst tijdens de nachten.

FIGUUR 15

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de periode van de week (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 13

Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2013)

	Doden		Niet dodelijk gewonden		Letselongevallen	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	208	54%	19777	68%	15340	69%
Weeknacht	43	11%	1447	5%	1154	5%
Weekenddag	76	20%	5804	20%	4131	19%
Weekendnacht	57	15%	2248	8%	1700	8%
Totaal	384	100%	29276	100%	22325	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

De problematiek van zeer ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft de 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 2013 gemiddeld **22% 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 in de totale bevolking die zich binnen deze leeftijdscategorie bevinden (8,3%)¹⁹.

Het aandeel 18-24 jarigen in het totale aantal dodelijk gewonde bestuurders is duidelijk het grootst tijdens week- en weekendnachten (respectievelijk 35% en 33%).

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 alcohol²⁰, 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 de door hen afgelegde aantal kilometers²¹.

Ouderen worden **vooral overdag** tijdens de week als autobestuurder het **slachtoffer** van een verkeersongeval met een dodelijk letsel als gevolg. Dit kan eveneens afgeleid worden uit onderstaande figuur. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en de gevolgen die dit heeft op hun **verplaatsingspatroon** (deze leeftijdsgroep verplaatst zich meestal overdag).

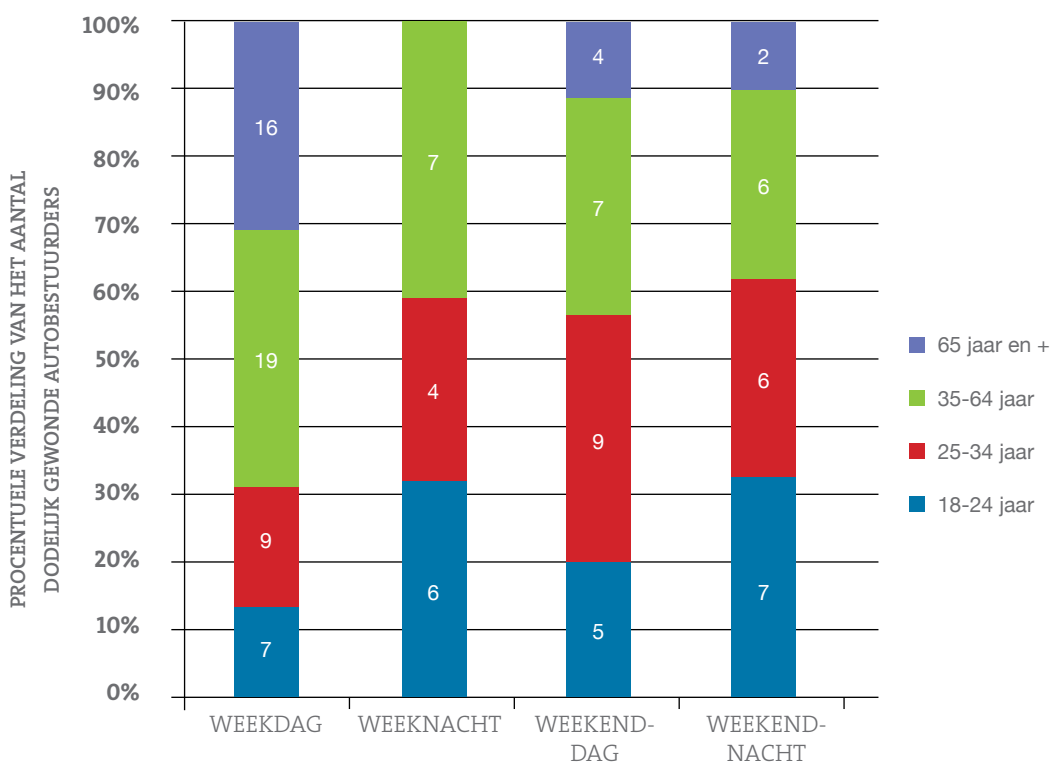
¹⁹ Bevolkingsgegevens: cijfers 2013 – Federaal Planbureau

²⁰ Riguelle, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

²¹ 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, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

3.3. VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR EN DE UREN VAN DE DAG - VOETGANGERS²²

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. In het totaal zijn er in 2013, in Vlaanderen, **1722 voetgangers gewond geraakt of omgekomen in het verkeer** (waaronder 44 doden). Ten opzichte van 2012 werd er bij de voetgangers een daling geregistreerd van 102 slachtoffers, het aantal dodelijke gewonde voetgangers was hierbij met 7 gedaald.

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 wintermaanden beter zichtbaar zijn. Ook voor 2013 onthult deze figuur een **sterke piek** in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers **tijdens de avondspits in de winter**. Voorgaande jaren kon van de figuur ook een duidelijk tweede piek afgelezen worden tijdens de ochtendspits in de wintermaanden, maar deze piek komt in 2013 echter niet zo duidelijk naar voor. Een duidelijke verklaring kan hier niet meteen voor geformuleerd worden.

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 de 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 2012 blijkt echter uit de gegevens van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen dat het aantal afgelegde kilometers door voetgangers in 2013 niet systematisch verhoogd was in de winterperiode²³.

²² Voor een gedetailleerde analyse van de voetgangersongevallen en –slachtoffers wordt verwezen naar het rapport - Carpentier A., Nuytens N., Schoeters A., Populer M., Declercq K. & Hermans E. (2014) Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

²³ K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2014) *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013) 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, 2013)²⁴



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

3.4. VOLGENS DE WEERSGESTELDHEID

De meerderheid van de ongevallen in België doen 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.). 77,9% van alle letselongevallen in Vlaanderen spelen zich af bij normale weersomstandigheden tegenover respectievelijk 61,5% en 74,3% van de letselongevallen in het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Tabel 14). Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) blijkt dat het ongeveer 6% van de tijd regent in Vlaanderen²⁵, 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.

²⁴ De legende toont een onderverdeling van het aantal gewonden, opgesplitst in 4 klassen: Tussen [0-8], [8-16], [16-24] en [24-32] gewonde voetgangers per uur.

²⁵ De Standaard (30.05.2007) Het regent minder dan we denken. De Standaard [http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF30052007_053]

TABEL 14**Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2013)**

	Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
	#	%	#	%	#	%
Normaal	17401	77,9 %	6337	61,5 %	2228	74,3 %
Regenval	1935	8,7 %	1155	11,2 %	417	13,9 %
Mist	131	0,6 %	57	0,6 %	0	0,0%
Sterke Wind	50	0,2 %	31	0,3 %	3	0,1 %
Sneeuwval	328	1,5 %	243	2,4 %	28	0,9 %
Hagelbui	21	0,1 %	15	0,2 %	1	0,03 %
Andere (Dikke rook,...)	107	0,5 %	28	0,3 %	12	0,4 %
Onbekend	2352	10,5 %	2444	23,7 %	308	10,3 %
Totaal	22325	100 %	10310	100 %	2997	100 %

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 Waals Gewest (64%) en in het Vlaams Gewest (75,5%) dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (83%) (Tabel 15). In Vlaanderen vielen drie op de vier verkeersdoden tijdens normale weersomstandigheden.

TABEL 15**Aantal en aandeel verkeersdoden in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2013)**

	Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
	#	%	#	%	#	%
Normaal	290	75,5%	202	63,9%	20	83,3%
Regenval	26	6,8%	25	7,9%	2	8,3%
Mist	6	1,6%	7	2,2%	0	0,0%
Sterke Wind	2	0,5%	2	0,6%	0	0,0%
Sneeuwval	6	1,6%	4	1,3%	0	0,0%
Hagelbui	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Andere	1	0,3%	2	0,6%	1	4,2%
Onbekend	53	13,8%	74	23,4%	1	4,2%
Totaal	384	100,0%	316	100,0%	24	100,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



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 2013** (Tabel 16). **Limburg, Antwerpen en Oost-Vlaanderen kenden de grootste daling** (respectievelijk **40,4%, 36,2% en 33%**). De overige provincies hadden een minder sterke daling ten opzichte van het referentiegemiddelde. Vlaams-Brabant telde 14,5% minder doden in 2013, voor West-Vlaanderen was dit 19,2%. Ten opzichte van **2012** zien we echter dat **Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen een stijging** vertonen in het aantal verkeersdoden van respectievelijk 20,4% (11 verkeersdoden) en 32,9% (24 verkeersdoden). In **Oost-Vlaanderen, Limburg en Antwerpen** werd een **daling** geregistreerd ten opzichte van 2012 (respectievelijk **26%, 6,1% en 4,6%**). Ten opzichte van 2012 boekte vooral Oost-Vlaanderen een sterke vooruitgang in het verminderen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Het absolute aantal doden daalde met 27. Dit is een opmerkelijke verbetering voor Oost-Vlaanderen, aangezien deze provincie in 2012 nog een kleine stijging kende in het aantal verkeersdoden. Dit in tegenstelling tot West-Vlaanderen, dat ten opzichte van 2012 een negatieve evolutie kende. 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, het jaar 2012 en het jaar 2013 werd in Antwerpen jaarlijks het hoogste dodental waargenomen. Deze daling in de laatste twee jaren voor Antwerpen kan mogelijk een verandering in deze trend brengen. En uitgezonderd van het jaar 2008 en 2013, telde Vlaams-Brabant jaarlijks het laagste aantal verkeersdoden.

TABEL 16

Evolutie van de verkeersslachtoffers in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2013)

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	101	102	40
2012	87	66	104	73	54
2013	83	62	77	97	65
Gemiddelde 2005-2007	130	104	115	120	76
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-36,2%	-40,4%	-33,0%	-19,2%	-14,5%
Evolutie t.o.v. 2012	-4,6%	-6,1%	-26,0%	+32,9%	+20,4%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



FIGUUR 18

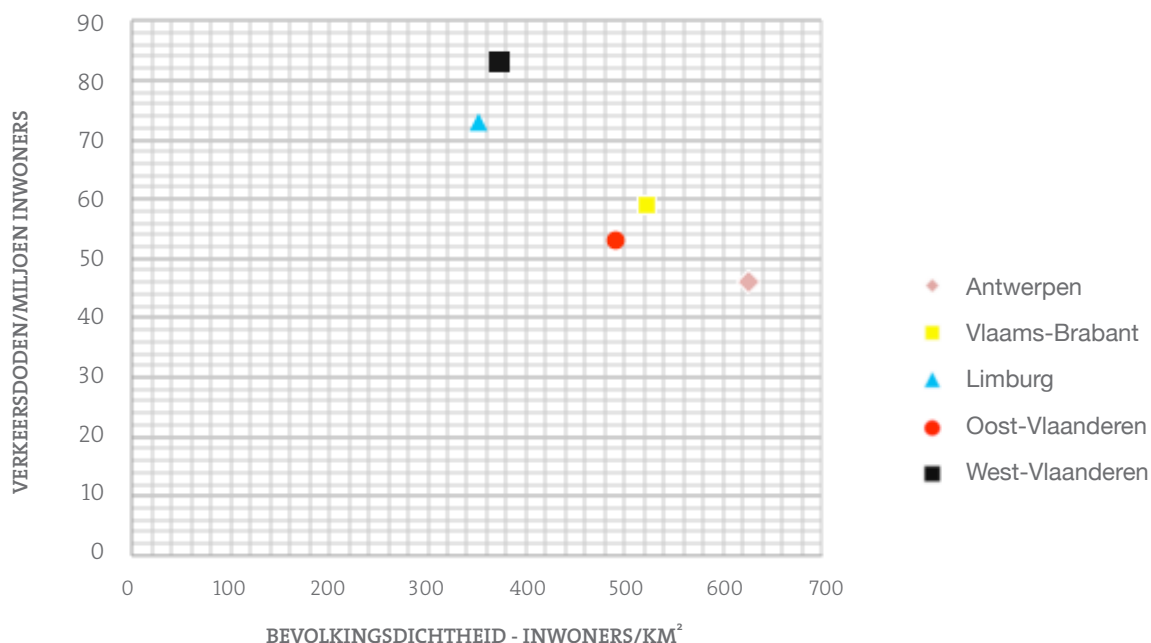
Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) afgezet tegen de bevolkingsdichtheid (het aantal inwoners per km²), 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 urgentieteams, 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 in rekening te nemen.

Uit Figuur 19 kan duidelijk de relatie tussen de bevolkingsdichtheid en de mortaliteit afgelezen worden. De figuur toont aan dat provincies met de hoogste bevolkingsdichtheid doorgaans ook een lagere mortaliteit kennen. De provincie Antwerpen heeft de hoogste bevolkingsdichtheid en de laagste verkeersmortaliteit; omgekeerd hebben de provincies Limburg en West-Vlaanderen de laagste bevolkingsdichtheid en de hoogste verkeersmortaliteit.

FIGUUR 19**De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid²⁶, voor de Vlaamse provincies (2013)**

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

4.2. OP/BUITEN AUTOSNELWEGEN

In het jaar 2013 werden op de **Vlaamse autosnelwegen 48 verkeersdoden** en **1512 letselongevallen** geregistreerd (Tabel 17). Dit komt overeen met **12,5%** van alle verkeersdoden en **6,8%** 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 reizigerskilometers²⁷. Het aantal afgelegde **reizigerskilometers op autosnelwegen** in Vlaanderen in 2012¹⁸ 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 43,1% afgenomen** ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007, het **ongevalsrisico** kende een daling van **38,8%** (Tabel 18). In 2013 is de ernst (aantal verkeersdoden per 1000 ongevallen) gestegen t.o.v. het jaar 2012, met 17,1%.



²⁶ Cijfers over het bevolkingsaantal zijn afkomstig van de FOD Economie AD Statistiek en betreffen het jaar 2013. Cijfers over de oppervlakte van elke provincie zijn eveneens afkomstig van de FOD Economie AD Statistiek 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.

²⁷ Cijfers in verband met afgelegde kilometers zijn afkomstig van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en betreffen het jaar 2012.

²⁸ Het meest recente jaar waarvoor cijfers in verband met afgelegde kilometers beschikbaar zijn (2012).

TABEL 17

Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal verkeersdoden op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	LETSELONGEVALLen	VERKEERSDODEN
2005	2299	80
2006	2438	82
2007	2356	75
2008	2299	69
2009	2197	71
2010	2145	52
2011	2047	55
2012	1733	47
2013	1512	48
Gemiddelde 2005-2007	2364	79
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-36,0%	-39,2%
Evolutie t.o.v. 2012	-12,8%	+2,1%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 18

Evolutie in het ongevalsrisico, overlijdensrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	ONGEVALSRISICO (LETSELONGEVALLen PER MILJARD AFGELEGDE VOERTUIGKILOMETERS)	OVERLIJDENSRISICO (VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS)	ERNST (VERKEERSDODEN PER 1000 LETSELONGEVALLen)
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	92,1	1,7	26,9
2012	78,1	1,4	27,1
2013	68,1	1,5	31,7
Gemiddelde 2005-2007	111,3	2,6	33,4
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-38,8%	-43,1%	-5,0%
Evolutie t.o.v. 2012	-12,8%	+0,7%	+17,1%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

4.3. BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

In 2013 werden er **binnen de bebouwde kom 70% minder dodelijke slachtoffers** geregistreerd **dan buiten de bebouwde kom** (Tabel 19).

Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (10466) dan buiten de bebouwde kom (9912). 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 (11% lager dan buiten de bebouwde kom).

Een gelijkaardige daling t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007 wordt teruggevonden bij de doden buiten de bebouwde kom (-37,1%) en binnen de bebouwde kom (-31%). Binnen de bebouwde kom werd er ten opzichte van het jaar 2012 een daling van 20% in het aantal verkeersdoden vastgesteld. Buiten de bebouwde kom was dit een stijging van 6%.

TABEL 19

Evolutie van het aantal letselongevallen, verkeersdoden en niet dodelijk gewonden binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom		
	LETSEL-ONGEVALLEN	VERKEERS-DODEN	NIET DODELIJK GEWONDEN	LETSEL-ONGEVALLEN	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	298	18220
2012	11647	96	14118	10945	244	15295
2013	10466	77	12627	9912	259	14131
Gemiddelde 2005-2007	13327	112	16298	13712	412	19432
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-21,5%	-31,3%	-22,5%	-27,7%	-37,1%	-27,3%
Evolutie t.o.v. 2012	-10,1%	-19,8%	-10,6%	-9,4%	6,1%	-7,6%

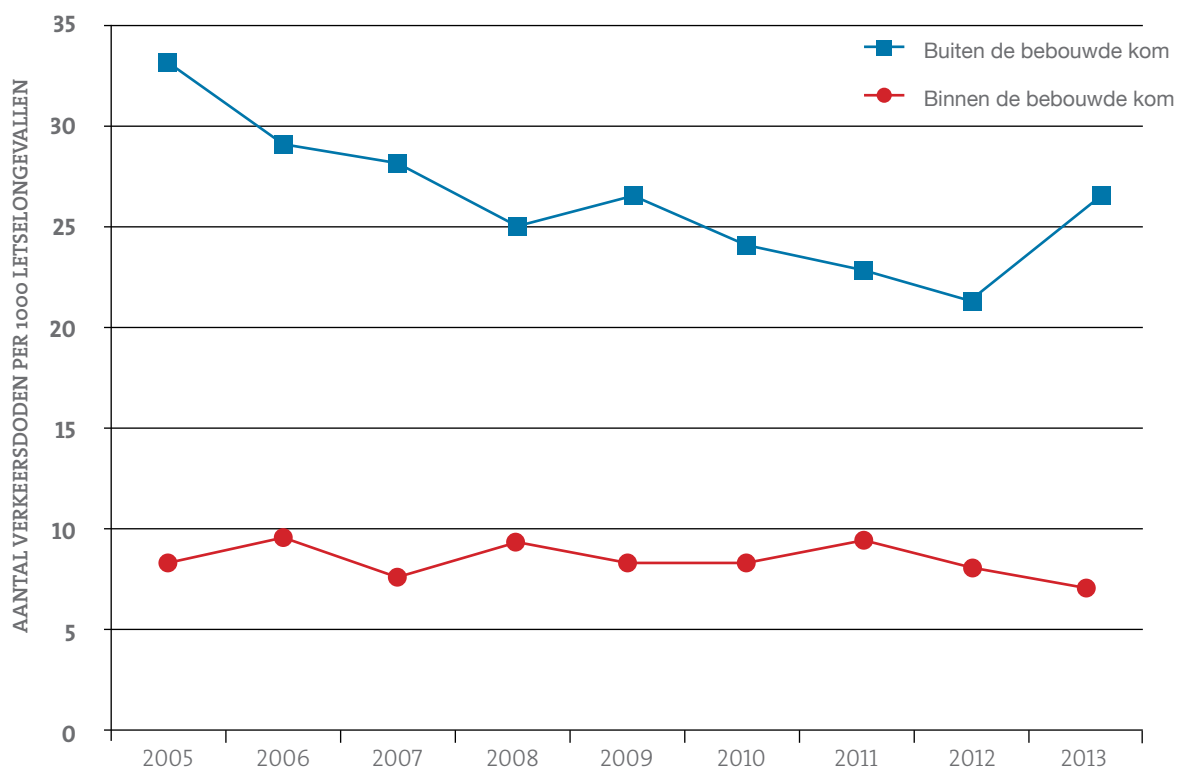
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

*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 van de 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 in 2013 terug een sterke stijging vertoont (een stijging van 17% ten opzichte van 2012). De ongevallenernst binnen de bebouwde kom is sinds 2005 op lange termijn stabiel, ondanks een lichte daling in 2012 en 2013.

FIGUUR 20

Evolutie van de ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Tabel 20 toont de ongevallenernst in de verschillende gewesten. Binnen de bebouwde kom daalde de ongeval-
lenernst ten opzichte van 2012 het sterkst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (-18,9%), 2012 was echter
een jaar met een uitzonderlijk hoge ernst in dit gewest. Vlaanderen kende eveneens een daling van de ongeval-
lenernst ten opzichte van 2012 (-9,8%), maar in Wallonië steeg deze met 10,1%. Buiten de bebouwde steeg de
ongevallenernst ten opzichte van 2012 in Vlaanderen met 17% en daalde deze in Wallonië met 6%. Wanneer
we kijken naar de evolutie ten opzichte van 2005-2007, zien we dat de ongevallenernst in Wallonië zowel binnen
(-20%) als buiten de bebouwde kom (-25,2%) sterk daalde. Dit geldt ook voor Vlaanderen, waar zowel binnen
als buiten de bebouwde kom een daling werd vastgesteld (van respectievelijk 12,3% en 13,4%).

TABEL 20

Evolutie van de ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2005-2013)

	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	23,0	52,4
2012	8,2	14,8	10,6	22,3	51,9
2013	7,4	16,3	8,6	26,1	48,8
Gemiddelde 2005-2007	8,4	20,3	7,2	30,1	65,2
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-12,3%	-19,7%	+20,0%	-13,4%	-25,2%
Evolutie t.o.v. 2012	-9,8%	+10,1%	-18,9%	+17,0%	-6,0%

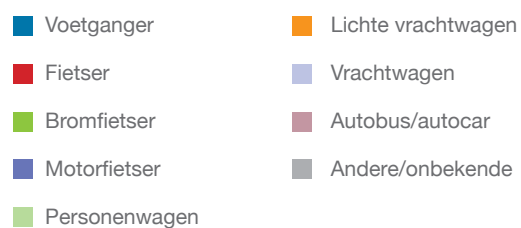
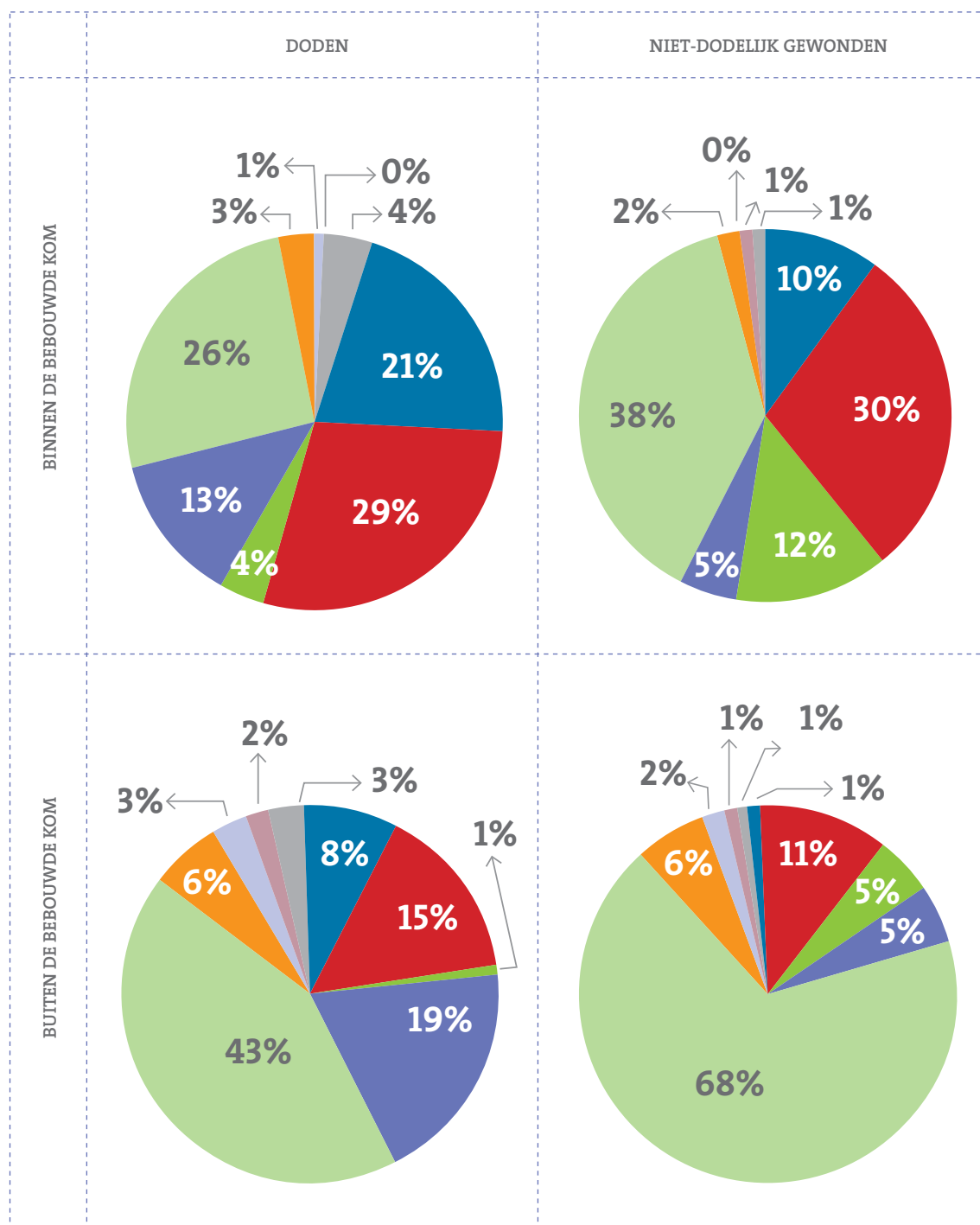
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

De verdeling van de slachtoffers naar het weggebruikerstype verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of bui-
ten de bebouwde kom gebeuren. Uit Figuur 21 kan afgeleid worden dat binnen de bebouwde kom een groter
aandeel van de verkeersslachtoffers bestaat uit kwetsbare weggebruikers. Onder deze categorie 'kwetsbare
weggebruikers' vallen voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers. Verder kunnen we vaststellen dat
de **kwetsbare weggebruikers een groter aandeel kennen onder de doden dan onder de niet dodelijk
gewonden**, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. We kunnen ook vaststellen dat dit vooral het
geval is voor voetgangers en motorrijders. Het feit dat het aandeel kwetsbare weggebruikers groter is onder de
doden dan onder de niet dodelijk gewonden wijst er enerzijds op dat kwetsbare weggebruikers sneller overlijden
wanneer zij betrokken raken bij een letselongeval. Anderzijds dient er ook rekening gehouden te worden met de
grotere onderregistratie bij kwetsbare weggebruikers die niet overlijden.

Zoals weergegeven in onderstaande figuur, vertegenwoordigen de **kwetsbare weggebruikers 67% van alle
doden binnen de bebouwde kom**, 57% van alle niet dodelijk gewonden binnen de bebouwde kom, **43%
van alle verkeersdoden buiten bebouwde kom** (dit was in het jaar 2012 slechts 35%, het grotere aandeel in
2013 is waarschijnlijk het gevolg van de sterke stijging in het aantal omgekomen motorrijders), en 22% van alle
(zwaar- en licht)gewonden buiten de bebouwde kom.

FIGUUR 21

Aandeel doden versus aandeel niet dodelijk gewonden volgens type weggebruiker, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

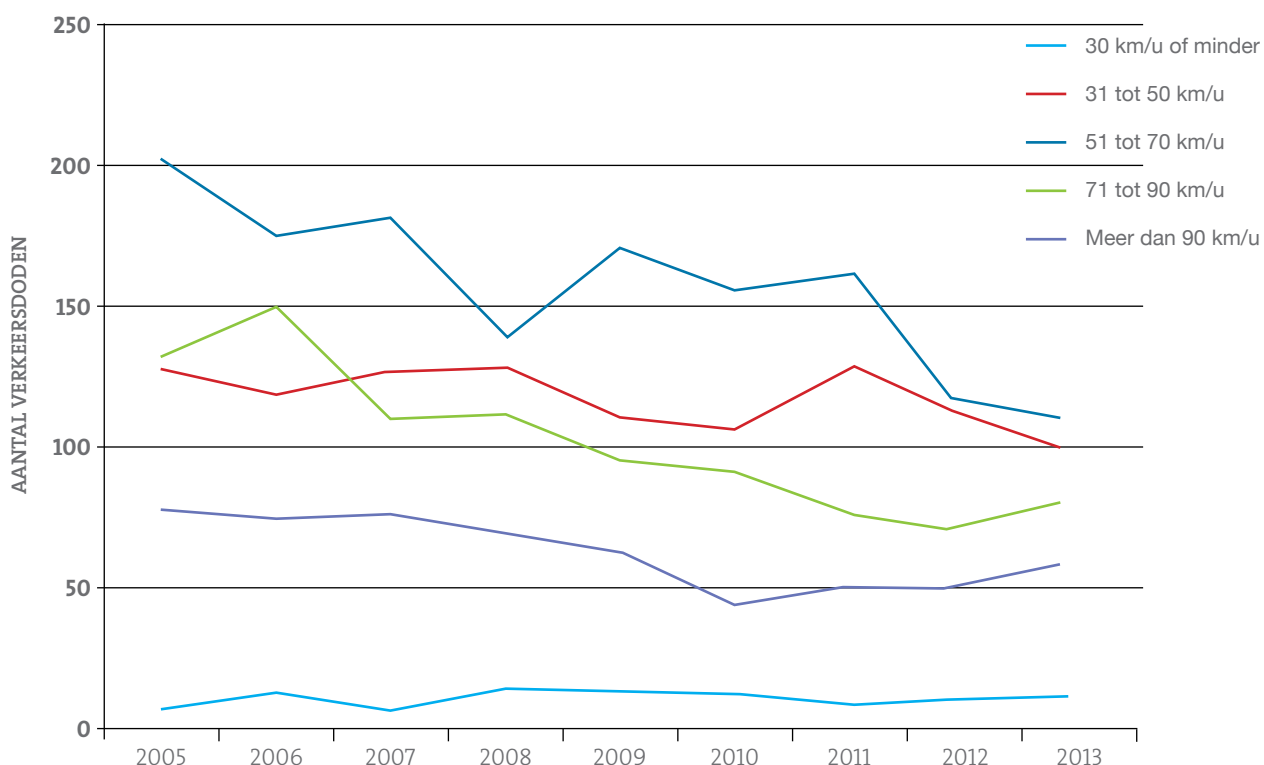
4.4. VOLGENS SNELHEIDSREGIME

In het jaar **2013** werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de 70km/u wegen (117 doden). Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 50km/u (98 doden), gevolgd door 78 verkeersdoden op de 90km/u wegen, 62 dodelijke verkeersslachtoffers op de wegen waar een snelheidsregime van meer dan 90km/u geldt en ten slotte 11 verkeersdoden in de zones 30 of minder (Figuur 22; Tabel 21). Voor de overige 18 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 snelheidsgebied²⁹. Zo kan de stijgende trend in het aantal ongevallen in **zone 30** (Figuur 23; Tabel 22) deels verklaard worden door de invoering van zone 30 in schoolomgevingen in 2005, en door het stijgende aantal stadskernen waarin zone 30 geldt (Figuur 23; Tabel 22). Hoewel de evolutie van het aantal letselongevallen in zone 30 ten opzichte van het gemiddelde gekenmerkt wordt door een stijging, wordt er in 2013 (net zoals in 2012) toch een daling waargenomen ten opzichte van het voorgaande jaar, al blijft deze zeer beperkt. Verder zien we **in alle overige snelheidszones een daling in het aantal letselongevallen t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007** (50km/u wegen: -13,8%, 70km/u wegen: -13,7%, 90km/u wegen: -47,8% en >90km/u: -14,5%). Ook ten opzichte van het jaar 2012 tonen de meeste snelheidszones een daling (50km/u wegen: -6,6%, 70km/u wegen: -7,1%, 90km/u wegen: -14,1% en >90km/u: +0,7%)³⁰. Voor het **aantal dodelijke verkeersslachtoffers** constateren we, t.o.v. 2012, enkel een daling in het aantal verkeersdoden in de zone 50 km/u (-10,1%). In de overige zones werd een stijging vastgesteld (90km/u wegen: +13% en >90km/u: +26,5%; de 70 km/u wegen kenden een status quo).

FIGUUR 22

Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

²⁹ Het aantal afgelegde kilometers, afgelegd per snelheidsregime, wordt niet geregistreerd.

³⁰ Merk op dat voor 18 letselongevallen de toegelaten snelheid op de plaats van het ongeval, onbekend is.

TABEL 21

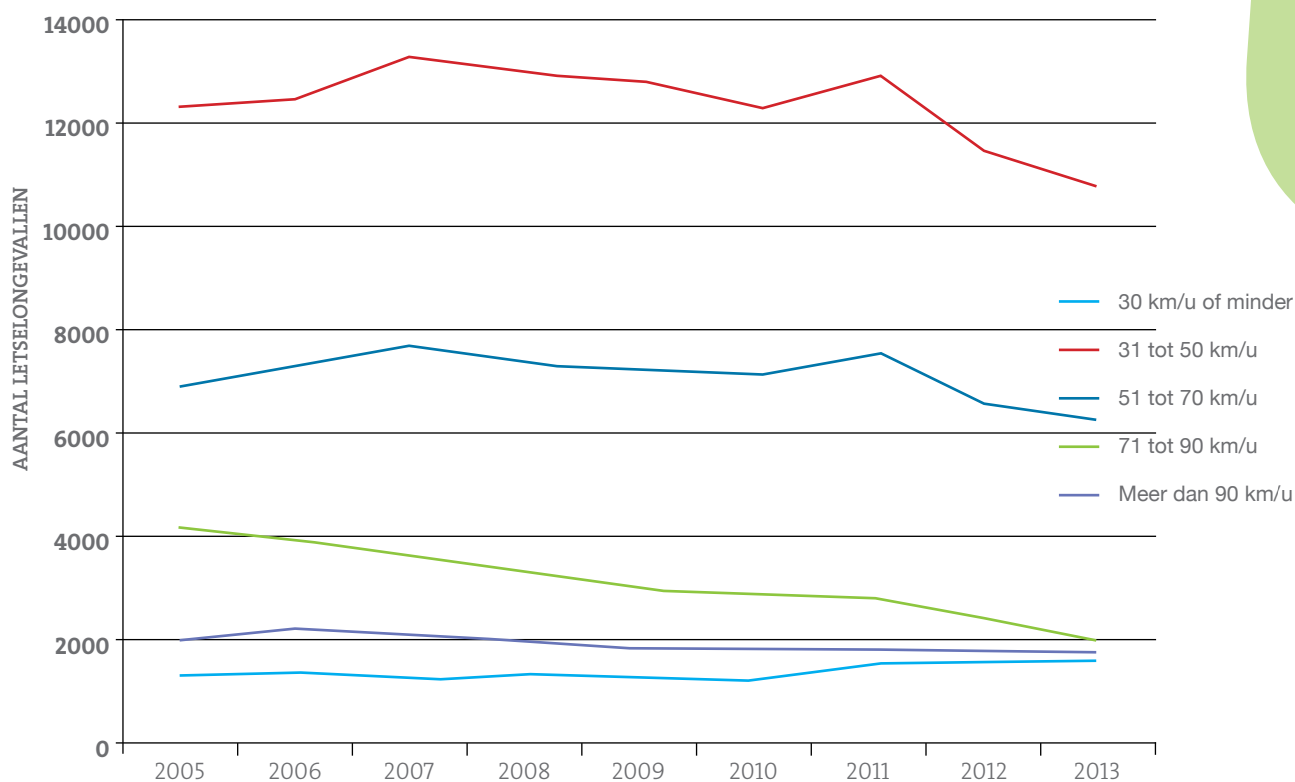
Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	83	48	433
2012	9	109	117	69	49	384
2013	11	98	117	78	62	384
Gemiddelde 2005-2007	7	125	180	135	76	546
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+50,0%	-21,6%	-35,0%	-42,2%	-18,4%	-29,7%
Evolutie t.o.v. 2012	+22,2%	-10,1%	/	+13,0%	+26,5%	/

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

FIGUUR 23

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 22**Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)**

	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	1376	11683	6695	2363	1773	23930
2013	1360	10910	6222	2029	1786	22325
Gemiddelde 2005-2007	1105	12660	7208	3887	2090	27077
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+23,1%	-13,8%	-13,7%	-47,8%	-14,5%	-17,5%
Evolutie 2012-2013	-1,2%	-6,6%	-7,1%	-14,1%	+0,7%	-6,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Op basis van bovenstaande tabellen kan vastgesteld worden dat de verdeling van het aantal verkeersdoden in 2013 over de verschillende snelheidsregimes verschilt van de verdeling van het aantal letselongevallen. Zo kan bijvoorbeeld waargenomen worden dat **49% van alle letselongevallen op 50 km/u wegen gebeurt, terwijl het aandeel verkeersdoden op deze wegen 26% bedraagt**. Dit leidt er dan ook toe dat de ongevallenernst sterk varieert over de verschillende snelheidsregimes (Figuur 24; Tabel 23). Daarentegen zien we dat het aandeel van de doden op 90 km/u wegen hoger ligt dan het aandeel letselongevallen (respectievelijk 20% en 9%). Hetzelfde geldt voor de wegen met een limiet van meer dan 90 km/u: hier gebeurden 8% van de letselongevallen, terwijl hier 16% van de doden vielen.

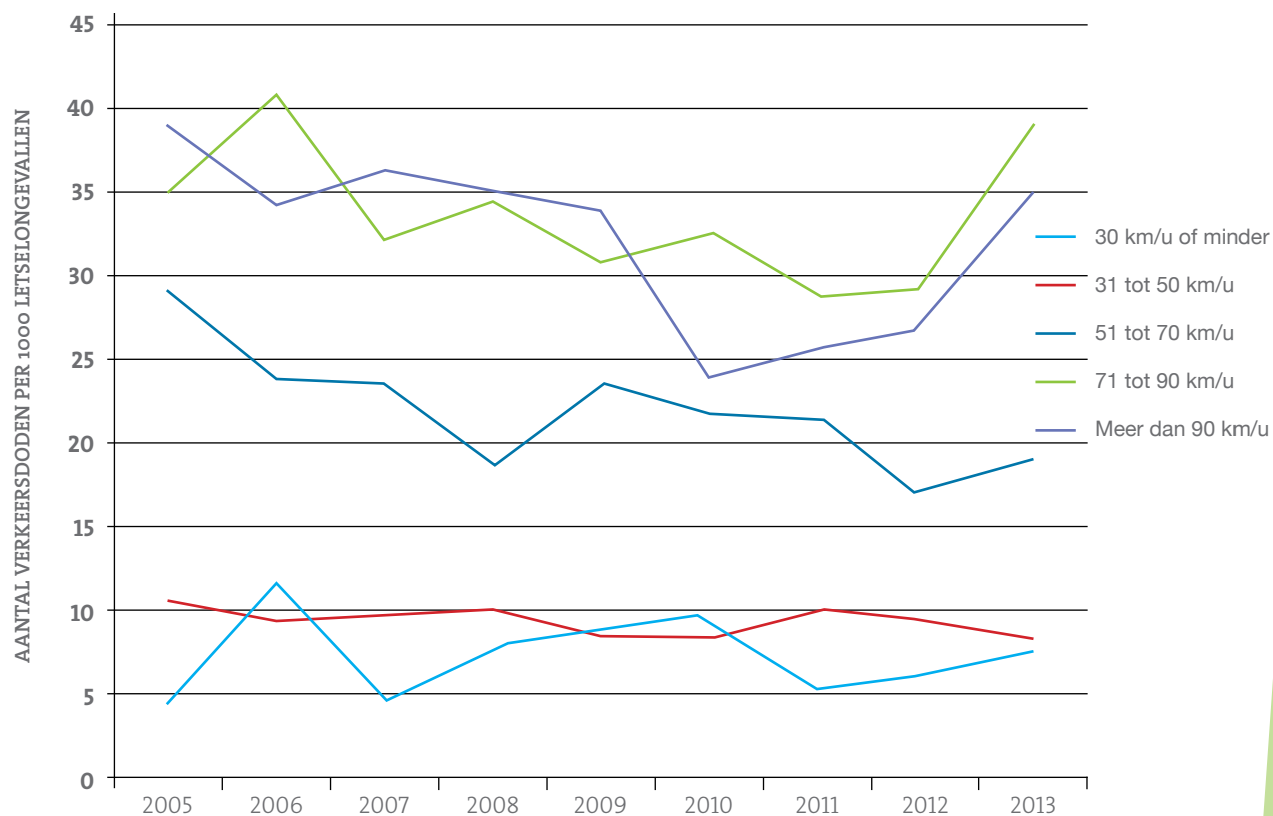
Over het algemeen zou verwacht kunnen worden dat de letselernst toeneemt bij een toenemende toegelaten snelheid. Op **de >90 km/u wegen** zien we de laatste jaren echter een lagere **ongevallenernst dan op 90 km/u wegen**. Dit kan deels verklaard worden door de infrastructurele kenmerken van de >90 km/u snelheidsregimes (bv. middenberm, minder kruispunten, weinig hindernissen, enz.), maar ook door de geringere aanwezigheid van zwakke weggebruikers. Deze twee snelheidsregimes (i.e. 90 km/u en >90 km/u vertonen wel de sterkste stijging in ongevallenernst t.o.v. het jaar 2012 (een stijging van respectievelijk 32% en 26%).

In vergelijking tot het jaar 2012 neemt ook de ongevallenernst op de 30 km/u wegen toe van 6,5 doden per 1000 ongevallen naar 8,1 doden per 1000 ongevallen (een stijging van 24%) en de ongevallenernst op de 70 km/u wegen van 17,5 doden per 1000 ongevallen naar 18,8 doden per 1000 ongevallen (een stijging van 7,6%).



FIGUUR 24

Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

TABEL 23

Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	34,0	20,1
2007	4,2	9,6	23,3	31,1	36,1	19,0
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	29,0	26,9	16,3
2012	6,5	9,3	17,5	29,2	27,6	16,0
2013	8,1	9,0	18,8	38,4	34,7	17,2
Gemiddelde 2005-2007	6,5	9,9	25,1	34,7	36,4	20,2
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+23,6%	-9,1%	-25,0%	+10,9%	-4,8%	-14,8%
Evolutie t.o.v. 2012	+23,7%	-3,7%	+7,6%	+31,7%	+25,6%	+7,2%

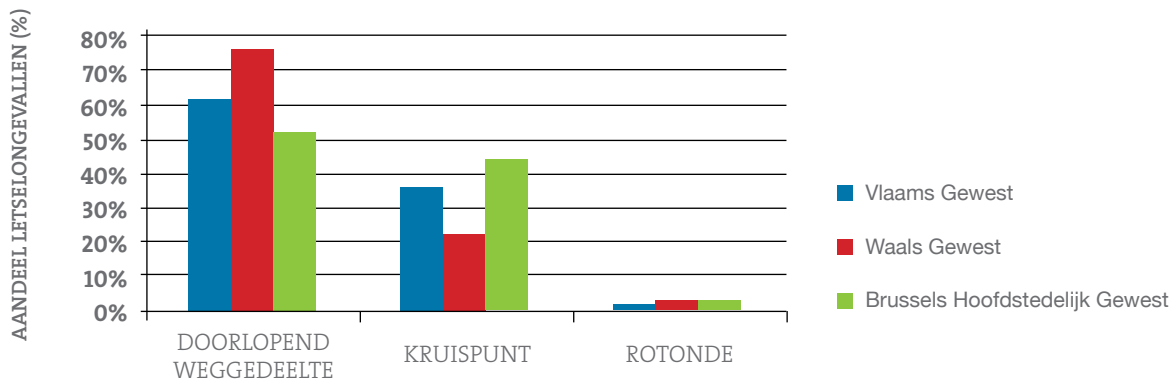
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

4.5. OP KRUISPUNTEN, OP ROTONDES OF OP DOORLOPENDE WEGGEDEELTES

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (61%), dit geldt ook voor het Waals Gewest (74%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (53%). De overige ongevallen in Vlaanderen doen zich voor op kruispunten (36%) en op rotondes (2%) (Figuur 25).

FIGUUR 25

Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

77% 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 wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (61%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt bevestigd door de cijfers want de ongevallenernst op doorlopende wegsegmenten bedraagt 21 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 11 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten (Tabel 24).

TABEL 24

Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2013)

	Letselongevallen		Verkeersdoden		Ernst
	#	%	#	%	
Op kruispunt (totaal)	8086	36%	85	22%	11
Verkeerslichten in werking	1790	8%	21	5%	12
Voorrangsborden B1 of B5	4217	19%	51	13%	12
Voorrang van rechts	2032	9%	11	3%	5
Agent	15	0%	0	0%	0
Verkeerslichten defect	32	0%	2	1%	63
Op rotonde	525	2%	5	2%	10
Op doorlopend weggedeelte	13714	61%	294	77%	21

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 2.1 'Evoluties', werd er in 2013 geen verandering in het aantal verkeersdoden en een daling in het aantal letselongevallen geregistreerd t.o.v. het jaar 2012. Uitgesplitst naar type wegsegment, zien we dat **het aantal verkeersdoden op kruispunten en rotondes daalde t.o.v. 2012 en het aantal verkeersdoden** op doorlopende weggedeeltes steeg (Tabel 25).

Vergeleken met het referentiegemiddelde 2005-2007 zien we een daling in het aantal verkeersdoden van 35,1% op kruispunten, 28,6% op rotondes en 27,9% op doorlopende weggedeeltes. Wat betreft het aantal letselongevallen werd er op alle wegsegmenten een significante daling gevonden, zowel ten opzichte van het referentiegemiddelde als ten opzichte van het jaar 2012.

TABEL 25

Evolutie in het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden op doorlopende weggedeeltes, kruispunten en rotondes (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	326	9824	102	648	5
2012	14575	289	8764	89	591	6
2013	13714	294	8086	85	525	5
Gemiddelde 2005-2007	16480	408	10009	131	588	7
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-16,8%	-27,9%	-19,2%	-35,1%	-10,7%	-28,6%
Evolutie 2012-2013	-5,9%	1,7%	-7,7%	-4,5%	-11,2%	-16,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV





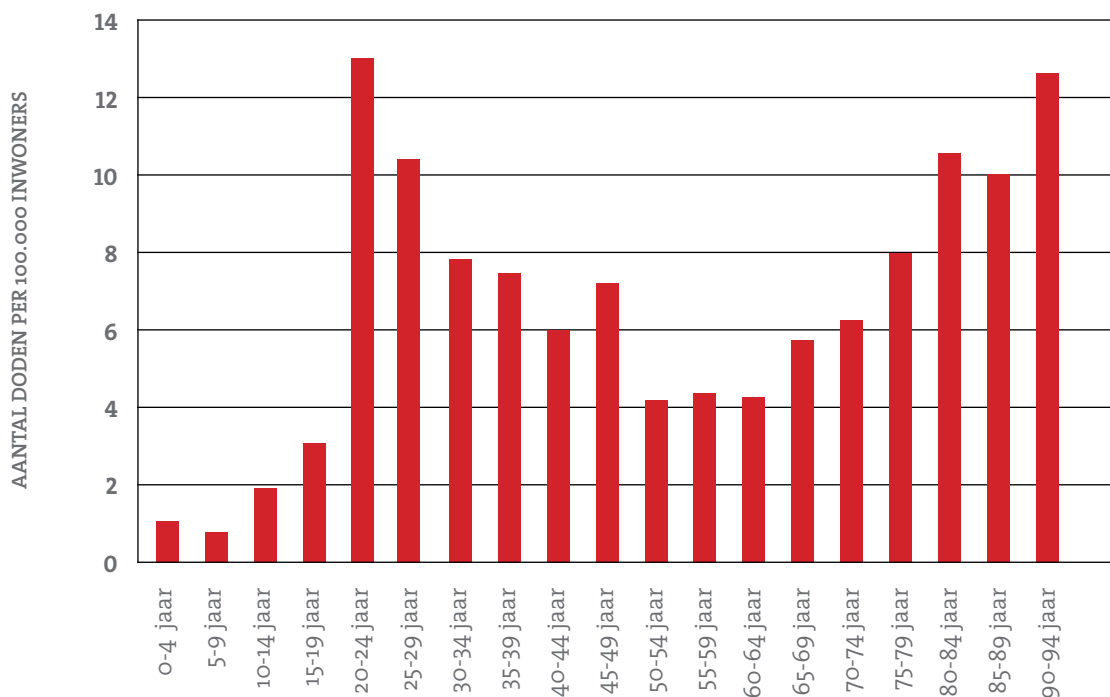
5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

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** (13 doden per 100.000 inwoners), en een geleidelijke afname in de daaropvolgende leeftijdsklassen. Vanaf de leeftijdscategorie 65-plus kan er weer een geleidelijke toename waargenomen worden in het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners. 13% van de doden vielen binnen de leeftijdscategorie 20 tot 24 jarigen, terwijl deze categorie slechts 6% van de bevolking uitmaakt. Een tweede piek kan waargenomen worden in de leeftijdscategorie van **90-94 jarigen**: bijna 13 doden per 100.000 inwoners. In absolute cijfers betreft het hier 5 verkeersdoden. Voornamelijk het kleine aandeel 90-94 jarigen in de totale bevolking draagt dus bij aan deze piek. Mogelijk kan de stijging vanaf een leeftijd van 65-plus toegeschreven worden aan het feit dat deze bevolkingsgroepen vaak nog actief zijn in het verkeer, maar dat ze erg kwetsbaar zijn indien ze betrokken raken in een ongeval. De kans dat ernstige complicaties optreden, is dan ook groter naarmate de leeftijd stijgt.

FIGUUR 26

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

5.2. VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

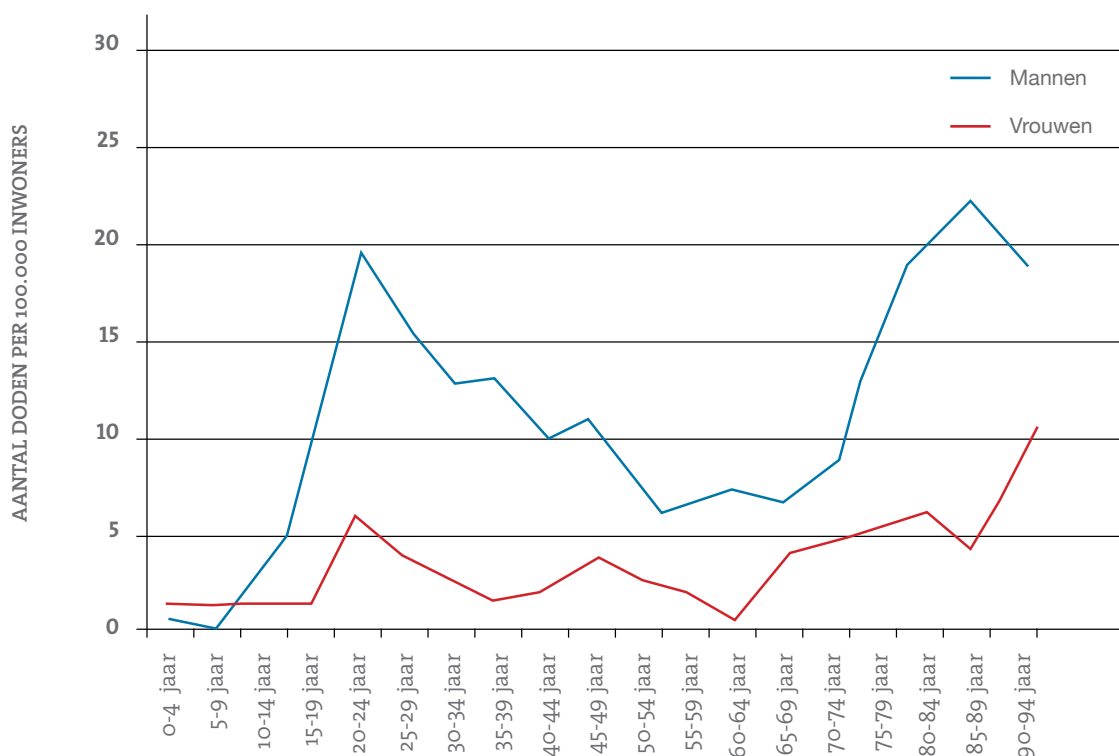
Zoals in Figuur 26, geeft Figuur 27 het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gegeven naar geslacht. **Mannen maken 76% van alle verkeersdoden** uit, terwijl 49% van de bevolking mannelijk is (Tabel 26). Uit de figuur kan afgeleid worden dat bij mannen de mortaliteit het hoogst **is bij de 20-29 jarigen en bij de +80 jarigen**. In deze eerste leeftijdsklasse vallen maar liefst 27% van alle verkeersdoden bij de mannen (70 van de 292 verkeersdoden). In de tweede leeftijdsklasse is deze piek weer voornamelijk te wijten aan het kleine aandeel mannen in deze leeftijdscategorie in de totale bevolking (i.e. 0,6%).

In de leeftijdsklassen die volgen op de 20-24 jarigen, neemt het aandeel dodelijke slachtoffers bij de mannen sterk af. Het aantal dodelijke slachtoffers begint terug te stijgen vanaf 50-plus. Het aantal omgekomen mannen ligt beduidend hoger dan dat van vrouwen.

Bij de vrouwen zien we ook twee duidelijke pieken, enerzijds bij de leeftijdsklassen 20-24 jarigen en anderzijds bij de 90-94 jarigen. Ondanks dat we ook hier een **piek** zien in de leeftijdsgroep van **20-24 jarigen**, overstijgt deze piek de andere categorieën lang niet zo sterk als bij de mannen het geval is. 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 verkeer³¹.

FIGUUR 27

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

³¹ 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=&key-words=risicogedrag&rapportnummer=&publicatie=&jaar=&taal=&type=&search=1>

TABEL 26

Verkeersdoden per 100.000 inwoners,
 onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)

Leeftijds- categorie	Doden			Doden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
0-4 jaar	1	2	3	0,6	1,2
5-9 jaar	0	2	2	0,0	1,2
10-14 jaar	4	2	6	2,3	1,2
15-19 jaar	9	2	11	5,0	1,1
20-24 jaar	38	12	50	19,5	6,3
25-29 jaar	32	8	40	16,7	4,2
30-34 jaar	26	6	32	12,6	3,0
35-39 jaar	26	3	29	13,0	1,5
40-44 jaar	23	4	27	10,2	1,8
45-49 jaar	27	8	35	10,9	3,4
50-54 jaar	15	5	20	6,2	2,1
55-59 jaar	15	4	19	6,9	1,9
60-64 jaar	15	1	16	7,9	0,5
65-69 jaar	13	6	19	7,9	3,5
70-74 jaar	11	6	17	8,9	4,3
75-79 jaar	13	7	20	11,8	5,1
80-84 jaar	14	7	21	18,0	6,0
85-89 jaar	8	3	11	21,1	4,2
90-94 jaar	2	3	5	17,9	10,7

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

5.3. VOLGENS VERPLAATSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2013 in totaal 14426 kilometer af. Gemiddeld 8265 kilometer daarvan werden afgelegd als autobestuurder en 3359 kilometer als autopassagier. De gemiddelde **Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende** (Zie bijlage Tabel 44)³². Het feit dat **auto-inzittenden de grootste groep verkeersslachtoffers** uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk. **53,2%** van alle slachtoffers in 2013 waren auto-inzittenden, gevolgd door fietsers (20,1%), bromfietsers (8,5%), voetgangers (5,8%) 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 wordt waargenomen bij de fietsers (+1%).

Wanneer de ongevallencijfers uit 2013 vergeleken worden met deze uit het jaar 2012 kunnen we lichte dalingen waarnemen in het aantal slachtoffers bij alle vervoersmodi, behalve bij de bussen die een stijging van 7% kennen. De sterkste daling t.o.v. het voorgaande jaar werd teruggevonden bij de bromfietsers (-12%). Verdere reducties in het aantal slachtoffers werden teruggevonden bij de lichte vrachtwagens (-9%), de voetgangers (-7%), de vrachtwagens (-6%), de passagiers van personenvoertuigen en de motorfietsers (beide -5%), en de fietsers en bestuurders van personenwagens (beide -4%). Aangezien het aantal niet dodelijke slachtoffers en het aantal verkeersdoden onder voetgangers en fietsers minder snel afneemt dan deze aantallen onder

³² Declercq, K., Janssens, D., Wets, G. (2014) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2012-2013) Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [<http://www.mobi.vlaanderen.be/ovg/ovg44-0.php?a=19&nav=11>]

gemotoriseerde weggebruikerstypes, neemt het *aandeel* voetgangers en fietsers binnen het totaal aantal niet dodelijke slachtoffers en verkeersdoden alsmaar toe. (Deze trend is echter in 2013 voornamelijk terug te vinden in de evolutie ten opzichte van het gemiddelde, gezien de beperkte procentuele daling in alle vervoersmodi ten opzichte van het jaar 2012).

TABEL 27

Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013)

	DODEN	NIET DODELIJK GEWONDEN	Totaal slachtoffers			
			#	%	EVOLUTIE T.O.V. HET GEMIDDELTE 2005-2007	EVOLUTIE T.O.V. 2012
Voetgangers	44	1678	1722	5,8 %	-6%	-7%
Fietsers	66	5901	5967	20,1 %	+1%	-4%
Bromfietsers	8	2501	2509	8,5 %	-27%	-12%
Motorfietsers	61	1513	1574	5,3 %	-21%	-5%
Bestuurders van personenvervoertuigen	114	11078	11192	37,7 %	-20%	-4%
Passagiers van personenvervoertuigen	26	4565	4591	15,5 %	-25%	-5%
Lichte vrachtwagens	22	1102	1124	3,8 %	-24%	-9%
Vrachtwagens	9	333	342	1,2 %	-22%	-6%
Autobussen en autocars	5	256	261	0,9 %	+18%	+7%
Overige	10	291	301	1,0 %	-53%	-19%
Onbekend	19	58	77	0,3 %	-49%	-34%
Totaal	384	29276	29660	100%	-18%	-6%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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 **auto-inzittenden (-49,6%)**, **bromfietsers (-42,9%)**, fietsers (-12,0%), voetgangers (-10,2%), vracht- en lichte vrachtwagens (-6,1%) en motorfietsers (-3,2%; Tabel 28). **Ten opzichte van het jaar 2012** werd de **sterkste daling in het aantal doden** teruggevonden bij de **voetgangers (-13,7%)** en **inzittenden van personenvervoertuigen (-13,0%)**. De motorfietsers kenden de sterkste stijging in het aantal doden, namelijk 56,4% of 22 extra doden. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat het jaar 2012 een uitzonderlijk laag aantal omgekomen motorrijders kende.



TABEL 28

Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	VOETGANGER	FIETSER	BROMFIETSER	MOTORFIETSER	PERSONEN- VOERTUIG	VRACHTWAGENS EN LICHT 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	51	10	66	206	23
2012	51	64	7	39	161	27
2013	44	66	8	61	140	31
Gemiddelde 2005-2007	49	75	14	63	278	33
Evolutie t.o.v. het gemiddelde	-10,2%	-12,0%	-42,9%	-3,2%	-49,6%	-6,1%
Evolutie t.o.v. 2012	-13,7%	+3,1%	+14,3%	+56,4%	-13,0%	+14,8%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

In Figuur 28 wordt vervolgens de jaarlijkse evolutie van het aantal doden per vervoermodus ten opzichte van 2005 weergegeven. Bij de **fietzers** zien we een **lichte stijging t.o.v. het jaar 2005**, en ook ten opzichte van het jaar 2012 doet er zich een (beperkte) stijgende trend voor. Het aantal doden bij de modus **vrachtwagen** en lichte vrachtwagen blijft gelijk 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, 2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Tabel 29 geeft de evolutie in het aantal niet dodelijk gewonden weer, onderverdeeld naar verplaatsingswijze. We zien een **daling** in alle types verplaatsingswijzen t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007 behalve bij fietsers (+1,1%). Bij de voetgangers is er een kleine daling van 6,2%, **voor de bromfietzers is dit 27,4%, voor de vrachtwagens bedraagt de afname 24,0%, voor de motorfietzers 21,3% en voor de personenvoertuigen eveneens 21,3%.**

In **vergelijking met het jaar 2012** werd er een daling geconstateerd in het aantal niet dodelijk gewonden bij bromfietzers (12,2%), inzittenden van vrachtwagens en lichte vrachtwagens (8,5%), motorfietzers (6,8%), voetgangers (7,1%), fietsers (4,6%) en inzittenden van personenvoertuigen (4,3%).

TABEL 29

Evolutie van het aantal niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	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	6562	3270	2026	18496	1745
2012	1806	6184	2849	1623	16351	1569
2013	1678	5901	2501	1513	15643	1435
Gemiddelde 2005-2007	1789	5839	3443	1922	19887	1889
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-6,2%	+1,1%	-27,4%	-21,3%	-21,3%	-24,0%
Evolutie t.o.v. 2012	-7,1%	-4,6%	-12,2%	-6,8%	-4,3%	-8,5%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



5.4. VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATSWIJZE

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 fietsers, bromfietzers en beginnende autobestuurders (Tabel 30). Er is hier sprake van een **samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Daarnaast is bij voetgangers en fietsers 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 34 jaar** en in **vrachtwagens** tussen **40 en 44 jaar**.

TABEL 30

Aantal slachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus en autocar	Overige	Onbekend	Totaal
Onbekend	8	10	7	4	40	3	2	0	2	0	76
0-4 jaar	88	26	1	2	311	7	1	3	10	0	449
5-9 jaar	118	112	11	3	345	14	0	8	4	1	616
10-14 jaar	110	514	19	7	314	8	2	38	10	2	1024
15-19 jaar	139	705	978	49	1105	44	4	32	36	11	3103
20-24 jaar	139	468	398	191	2590	164	16	12	31	6	4015
25-29 jaar	99	369	202	185	1976	166	33	15	26	6	3077
30-34 jaar	84	338	171	222	1703	168	42	20	14	4	2766
35-39 jaar	93	324	126	175	1393	141	43	14	22	7	2338
40-44 jaar	82	380	130	190	1298	105	61	18	24	9	2297
45-49 jaar	101	472	146	216	1163	101	42	14	25	1	2281
50-54 jaar	110	532	105	166	1003	80	46	17	24	5	2088
55-59 jaar	104	429	81	94	724	56	27	21	20	6	1562
60-64 jaar	67	345	54	39	477	22	16	13	13	3	1049
65-69 jaar	76	305	32	18	405	22	3	13	10	5	889
70-74 jaar	72	246	23	10	329	9	2	8	8	3	710
75-79 jaar	93	215	15	1	268	7	1	5	12	3	620
80-84 jaar	85	134	10	2	210	4	1	7	7	3	463
85-89 jaar	41	41	0	0	102	2	0	2	3	2	193
90-94 jaar	13	2	0	0	24	1	0	1	0	0	41
95 jaar en meer	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Totaal	1722	5967	2509	1574	15783	1124	342	261	301	77	29660

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



6. LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

6.1. NAAR TYPE VAN AANRIJDING³³

Verkeersdoden ten gevolge van aanrijdingen tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in het **Vlaams Gewest** op tot **58,6%** (225 van de 384 verkeersdoden). Uit onderstaande tabel kan afgeleid worden dat een botsing met een voetganger en een frontale botsing de grootste ongevallernst kennen binnen deze categorie (respectievelijk 25 en 21 verkeersdoden per 1000 letselongevallen). **35,1%** van de verkeersdoden stierven bij een **eenzijdig ongeval** waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden (135 van de 384 verkeersdoden), terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal 20,4% 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 ongevallernst is hier gelijk aan 35 doden per 1000 letselongevallen. Ook de overige eenzijdige ongevallen kennen een grote ongevallernst.

TABEL 31

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2013)

		DODEN		LETSELONGEVALLEN		ERNST
		#	%	#	%	
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	3	0,8%	193	0,9%	16
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	51	13,3%	2453	11,0%	21
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	51	13,3%	4711	21,1%	11
	Botsing langs opzij	78	20,3%	8216	36,8%	9
Met een voetganger		42	10,9%	1654	7,4%	25
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	10	2,6%	543	2,4%	18
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	103	26,8%	2904	13,0%	35
	Geen hindernis	22	5,7%	1121	5,0%	20
Andere/onbekend		24	6,3%	530	2,4%	45
Totaal		384	100,0%	22325	100,0%	17

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

77,2% van de letselongevallen in Vlaanderen, 62,2% van de letselongevallen in Wallonië en 85,3% van de letselongevallen in Brussel vinden plaats bij een **aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief)**. Het hoger 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 (36,8%). Dit geldt ook voor aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) (21,1%) en voor frontale aanrijdingen (11%). **Vlaanderen kent daarentegen het laagste aantal letselongevallen** waarbij een **voetganger** betrokken was (7,4%). 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 20,4% van alle letselongevallen in Vlaanderen, wat significant minder is dan de 36,1% in Wallonië. Eenzijdige letselongevallen komen in Vlaanderen ongeveer even frequent voor als aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar).

³³ 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 (2013)

		VLAAMS GEWEST		WAALS GEWEST		BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	
		#	%	#	%	#	%
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	193	0,9%	60	0,6%	24	0,8%
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	2453	11,0%	976	9,5%	224	7,5%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	4711	21,1%	1679	16,3%	539	18,0%
	Botsing langs opzij	8216	36,8%	2695	26,1%	969	32,3%
Met een voetganger		1654	7,4%	1041	10,1%	801	26,7%
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	543	2,4%	334	3,2%	50	1,7%
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	2904	13,0%	2468	23,9%	146	4,9%
	Geen hindernis	1121	5,0%	926	9,0%	151	5,0%
Andere/onbekend		530	2,4%	131	1,3%	93	3,1%
Totaal		22325	100,0%	10310	100,0%	2997	100,0%

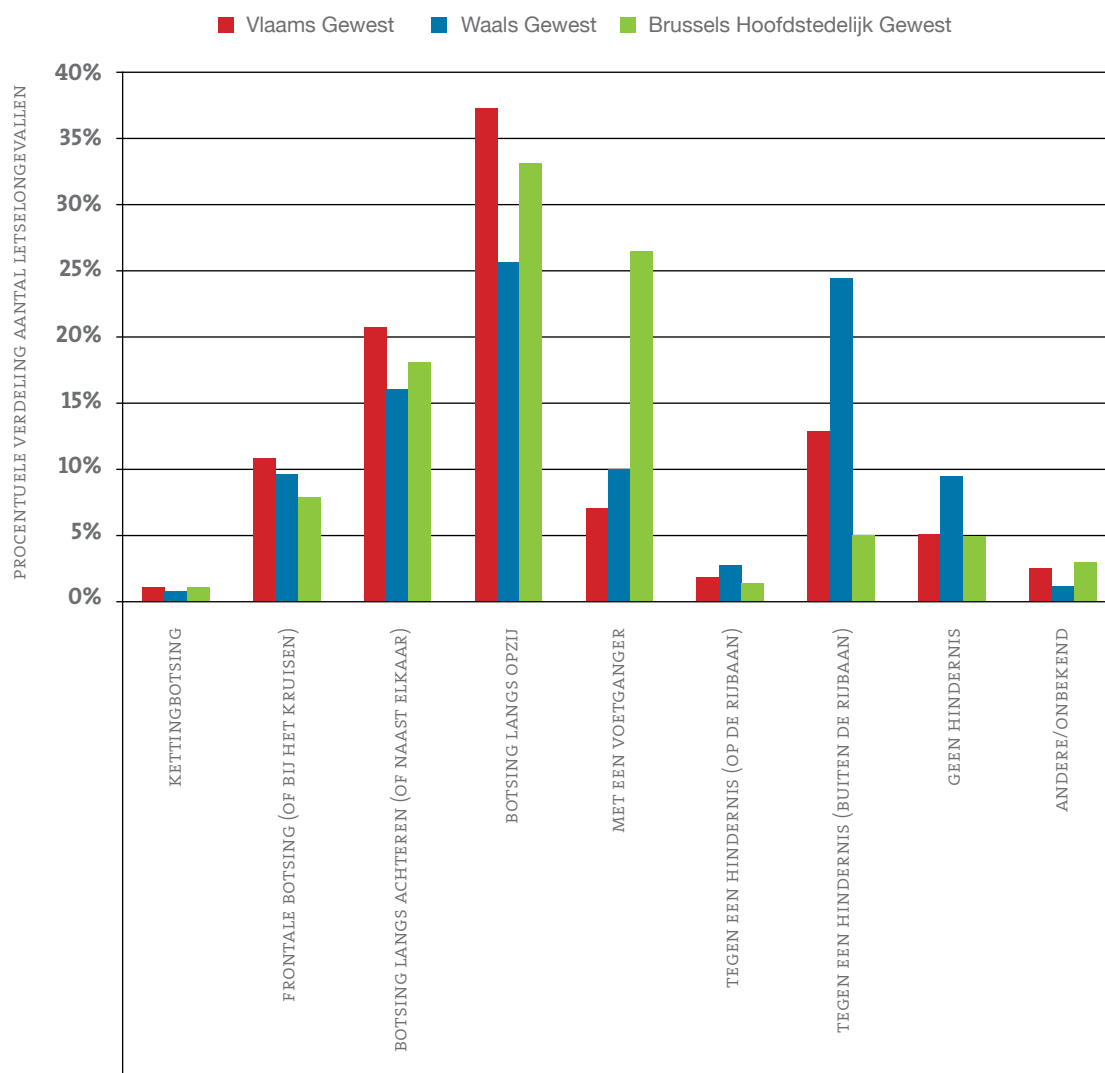
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV





FIGUUR 29

Procentuele verdeling van het aantal letselongevallen in België, per gewest en volgens aanrijdingstype (2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

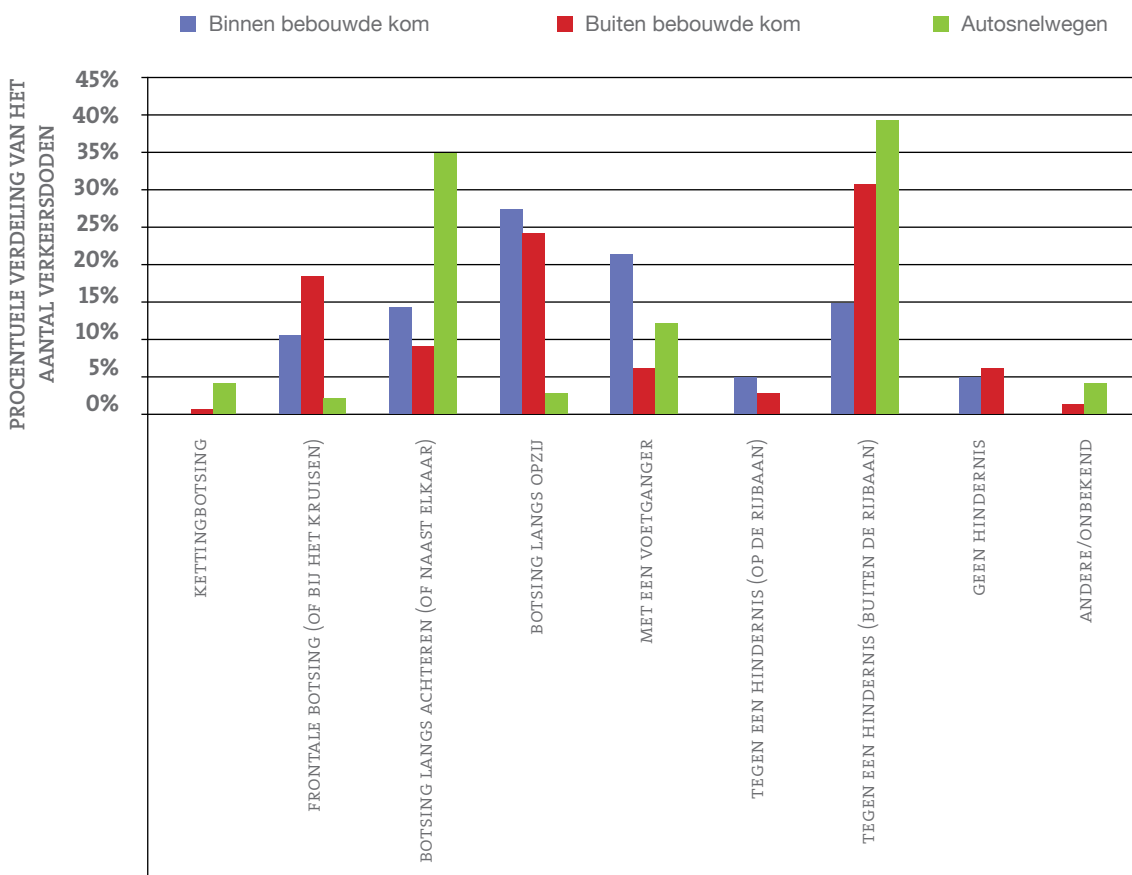
Onderstaande figuur geeft de verdeling weer van het aantal doden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype, verder onderverdeeld naar wegtype (i.e. binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom of op autosnelwegen). De infrastructurele- en omgevingskenmerken die eigen zijn aan elk wegtype hebben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

Figuur 30 geeft aan dat op **autosnelwegen** (en in mindere mate op wegen buiten de bebouwde kom), de **aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan tot het hoogste percentage verkeersdoden** leiden (respectievelijk **40%** en **31%**). 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). Het tweede hoogste percentage in de figuur vinden we eveneens bij autosnelwegen; het gaat om aanrijdingen langs achteren (35%).

Binnen bebouwde kom vallen de meeste verkeersdoden bij een aanrijding **langs opzij (28%)** of met een **voetganger (21%)**. Het **aandeel aanrijdingen met een voetganger binnen de bebouwde kom** is ten opzichte van het jaar 2012 **gedaald van 31% naar 21%**.

FIGUUR 30

Procentuele verdeling van verkeersdoden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

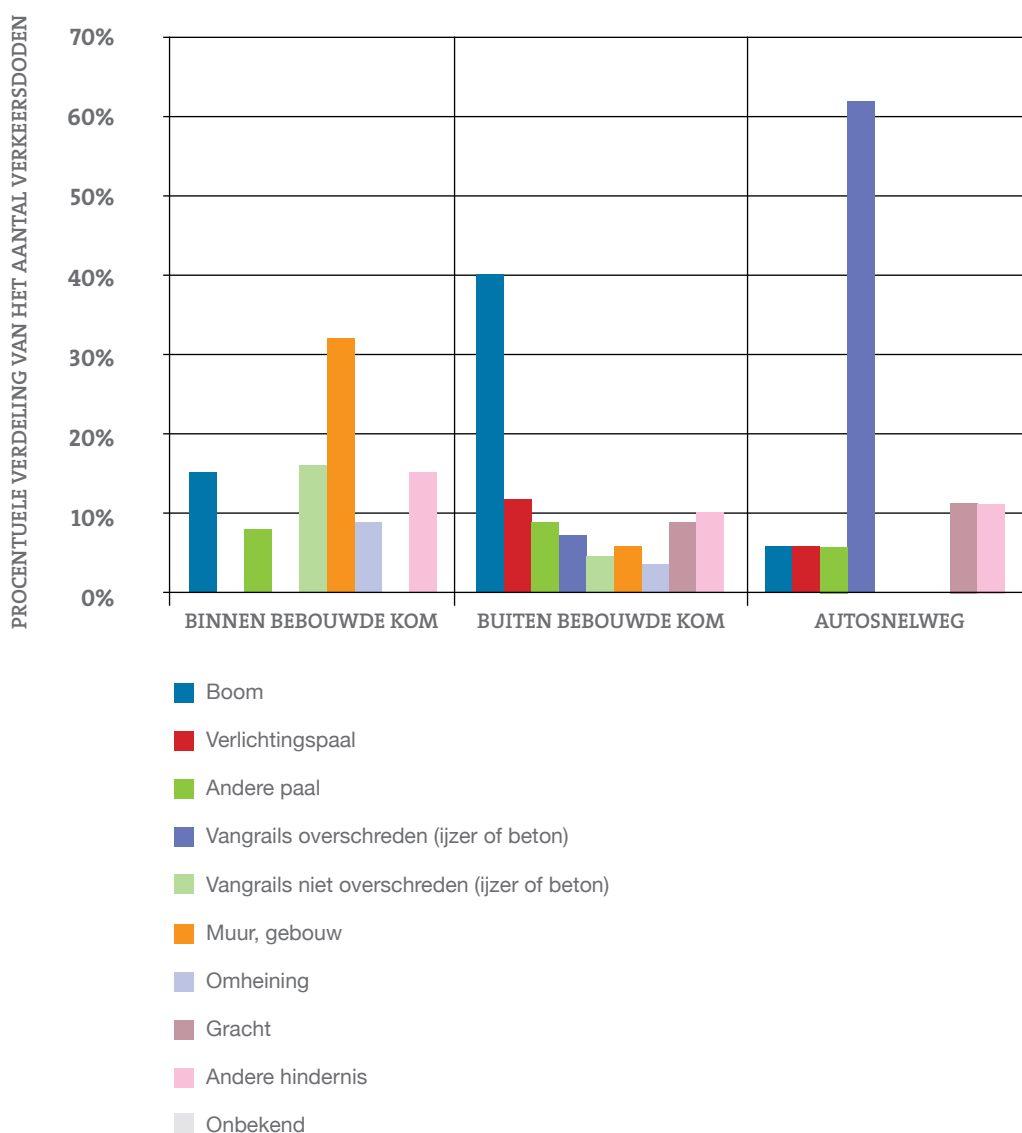
Uit Figuur 30 en Tabel 31 kan afgeleid worden dat verkeersdoden het vaakst voorkomen bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. Om een meer gedetailleerde kijk te geven op de verschillende types hindernissen buiten de rijbaan gaan we in Figuur 31 verder in op de aard van deze hindernissen.

Buiten bebouwde kom zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige letselongevallen tegen een hindernis buiten de rijbaan (**40%**). **Binnen bebouwde kom** vormen muren en gebouwen vaak een hindernis buiten de rijbaan (33% van de verkeersdoden binnen de bebouwde kom). Op

autosnelwegen kwamen **63%** van de **verkeersdoden** in aanrijding met een **vangrail**, waarbij de vangrail werd overschreden. Om ernstige gevolgen ten gevolge van aanrijdingen met hindernissen te beperken zou meer ingezet moeten worden op vergevingsgezinde wegen door zoveel mogelijk overbodige obstakels te verwijderen. Indien de obstakels noodzakelijk zijn zouden ze in eerste instantie botsvriendelijk gemaakt kunnen worden, en als dit niet kan, kunnen ze afgeschermd worden d.m.v. een afschermende constructie. (Slootmans, 2014)

FIGUUR 31

Procentuele verdeling van verkeersdoden bij eenzijdige letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

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

6.2. WIE BOTST TEGEN WIE?

Van alle vervoersmodi zijn personenwagens het vaakst betrokken in letselongevallen met minstens twee partijen. Plaatsen twee en drie worden bekleed door fietsers en bromfietzers (Tabel 33; Tabel 34).

Wanneer we meer in detail kijken naar de combinatie van weggebruikers die het vaakst met elkaar in botsing³⁴ komen, dan zien we het grootste aandeel tussen twee personenwagens (24,5%), gevolgd door personenwagen-fiets aanrijdingen (15,6%), en personenwagen-bromfiets aanrijdingen (7%).

TABEL 33

Onderverdeling van het aantal letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2013)

	VOETGANGER	FIETS	BROMFIETS	MOTORFIETS	PERSONEN-AUTO
Tussen weggebruikers:					
Fiets	194	388			
Bromfiets	96	176	24		
Motorfiets	21	70	16	21	
Personenauto	1109	3493	1570	913	5478
Lichte vrachtwagen	94	334	148	75	996
Vrachtwagen	31	141	44	26	699
Autobus/ autocar	49	48	11	2	134
Andere/ onbekend	60	67	21	18	278
Aanrijding tegen hindernis	0	258	127	140	2588
Andere aanrijding* en onbekend	11	424	223	211	634

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV



³⁴ De eerste botsing wordt hier beschouwd.

85			
109	94		
18	11	4	
26	13	4	18
208	89	4	33
37	36	18	57

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

TABEL 34

Onderverdeling van het aandeel letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2013)

	VOETGANGER	FIETS	BROMFIETS	MOTORFIETS	PERSONEN-AUTO
Tussen weggebruikers:					
Voetganger					
Fiets	0.9 %	1.7 %			
Bromfiets	0.4 %	0.8 %	0.1 %		
Motorfiets	0.1 %	0.3 %	0.1 %	0.1 %	
Personenauto	5.0 %	15.6 %	7.0 %	4.1 %	24.5 %
Lichte vrachtwagen	0.4 %	1.5 %	0.7 %	0.3 %	4.5 %
Vrachtwagen	0.1 %	0.6 %	0.2 %	0.1 %	3.1 %
Autobus/ autocar	0.2 %	0.2 %	0.0 %	0.0 %	0.6 %
Andere/ onbekend	0.3 %	0.3 %	0.1 %	0.1 %	1.2 %
Aanrijding tegen hindernis		1.2 %	0.6 %	0.6 %	11.6 %
Andere aanrijding* en onbekend		0.0 %	1.9 %	0.9 %	2.8 %

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV





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 bestuurders³⁵ 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)³⁶ dan bij ademtests binnen een ongevalscontext (10,6% bij Vlaamse autobestuurders in 2013) (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** (voor meer uitleg over de intoxicatieniveaus, zie paragraaf 7.2).

Omdat slechts 67,7% (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 32,2% 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**³⁷. 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 zijn³⁸. 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.

³⁵ 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”.

³⁶ 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. *Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2012”*. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

³⁷ 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 wetenschappelijke studie op basis van de selectie niet of slechts gedeeltelijk veralgemeenbaar zijn naar de totale onderzoekspopulatie.

³⁸ Nuytens, 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.

7.1 WEGGEBRUIKERS ONDER INVLOED, IN LETSELONGEVALLEN, VOLGENS WEGGEBRUIKERTYPE

Wanneer alle bestuurders betrokken in letselongevallen samen worden beschouwd, dan zien we dat 67,7% onder hen in 2013 een ademtest moesten afleggen. 9,3% 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. Bestuurders van lichte vrachtwagens blijken het vaakst onder invloed van alcohol (10,9%). Zij worden van nabij gevolgd door autobestuurders (10,6%) en voetgangers (9,3%). Voetgangers, betrokken in letselongevallen, worden evenwel veel minder vaak getest (26,0%) dan bestuurders van auto's (75,2%) en lichte vrachtwagens (76,7%). 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 (5,8%) en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (bromfietzers: 8,4%; motorfietsers: 6,1%), 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, 2013)

	Aandeel geteste bestuurders	Aandeel bestuurders onder invloed
Voetgangers	26,0%	9,3%
Fietsers	45,7%	5,8%
Bromfietzers	66,5%	8,4%
Motorfietsers	64,2%	6,1%
Autobestuurders	75,2%	10,6%
Bestuurders van lichte vrachtwagens	76,7%	10,9%
Vrachtwagenbestuurders	80,6%	1,1%
Bestuurders van autobussen en autocars	77,9%	1,2%
Andere/onbekend	46,4%	5,7%
Totaal	67,7%	9,3%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / 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 2013 vertegenwoordigden zij 60% van alle betrokken bestuurders in letselongevallen in Vlaanderen. Van het totaal aantal *positief bevonden bestuurders* representeerden zij in 2013 zelfs 76%. 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.

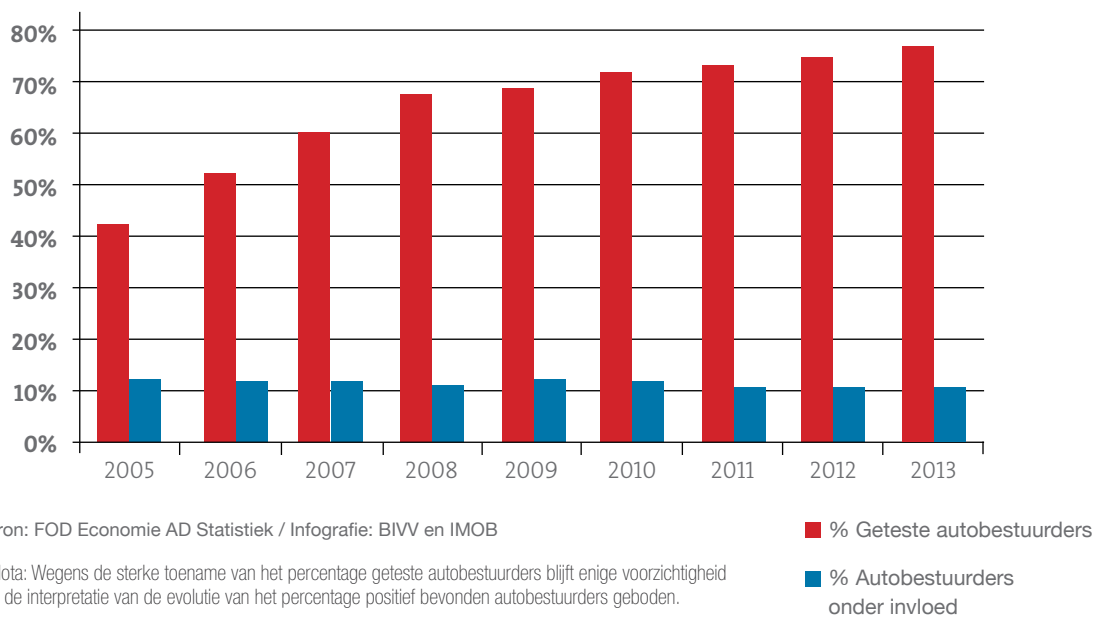
7.2 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN

Hoewel maar 75,2% van de *autobestuurders* die bij een letselongeval betrokken raakten een ademtest hebben afgelegd in 2013, is de situatie ten opzichte van 2005 sterk verbeterd (Figuur 32; Tabel 36). Het percentage geteste autobestuurders is sinds 2005 immers met 32,9 procentpunten toegenomen (van 42,3% naar 75,2%). 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 2008-2013. Dit is evenwel logisch gezien er ten tijde van het jaar 2005 nu eenmaal meer progressie mogelijk was.

Sinds 2005 is het percentage positieve autobestuurders gedaald van 12,4% naar 10,6% in 2013. 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, 2005-2013)



TABEL 36

Evolutie van het aantal/aandeel geteste bestuurders en het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2013)

	BESTUURDERS ONDER INVLOED	GETESTE BESTUURDERS	TOTAAL AANTAL BESTUURDERS (IN LETSELONGEVALLen)	% 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	2150	20423	27515	10,5%	74,2%
2013	2068	19522	25963	10,6%	75,2%
Gemiddelde 2005-2007	1947	16375	31732		
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+6,2%	+19,2%	-18,2%		
Evolutie t.o.v. 2012	-3,8%	-4,4%	-5,6%		

Bron: FOD Economie AD Statistiek / 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 viertal 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 88,0% van de positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in 2013 blijken die limiet ruim te hebben overschreden.** 10,5% 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, 2010-2013)

	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%	89,3%	100,0%
2011	40	224	2097	2361	1,7%	9,5%	88,8%	100,0%
2012	32	220	1898	2150	1,5%	10,2%	88,3%	100,0%
2013	32	217	1819	2068	1,5%	10,5%	88,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

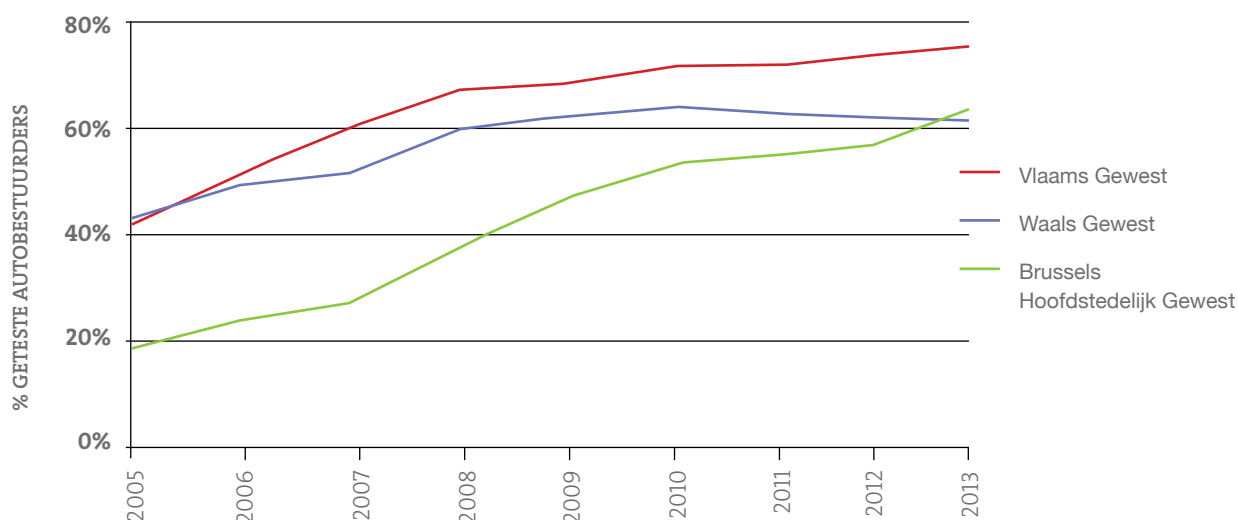
7.3 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN VOLGENS GEWEST

Tussen 2005 en 2010 wordt zowel in Vlaanderen, Wallonië als Brussel een sterke stijging van het **aandeel geteste autobestuurders** waargenomen (Figuur 33). Tussen 2010 en 2013 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 2013 de grootste vooruitgang gemaakt. Het percentage geteste autobestuurders, betrokken in letselongevallen, steeg er met meer dan 45 procentpunten (tot **65,7% in 2013**), in **Vlaanderen** steeg het met iets meer dan 30 procentpunten (tot **75,2%**) en in **Wallonië** met bijna 20 procentpunten (tot **62,4%**). Brussel heeft de sterkste vooruitgang geboekt sinds 2005 en heeft in 2013 voor het eerst Wallonië voorbijgestoken.

FIGUUR 33

Evolutie van het aandeel geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / 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 2013 een daling laten zien, wordt in Wallonië een stijging tussen 2005 en 2009 waargenomen en nadien een stagnatie (Figuur 34; Tabel 38). Reeds 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 2013 blijken nog 10,6% van de autobestuurders, betrokken in letselongevallen in Vlaanderen, onder invloed. In Wallonië is dit 16,3% en in Brussel 10,1%.**

FIGUUR 34

Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / 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.

TABEL 38

Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013)

	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%
2013	75,2%	62,4%	65,7%	10,6%	16,3%	10,1%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

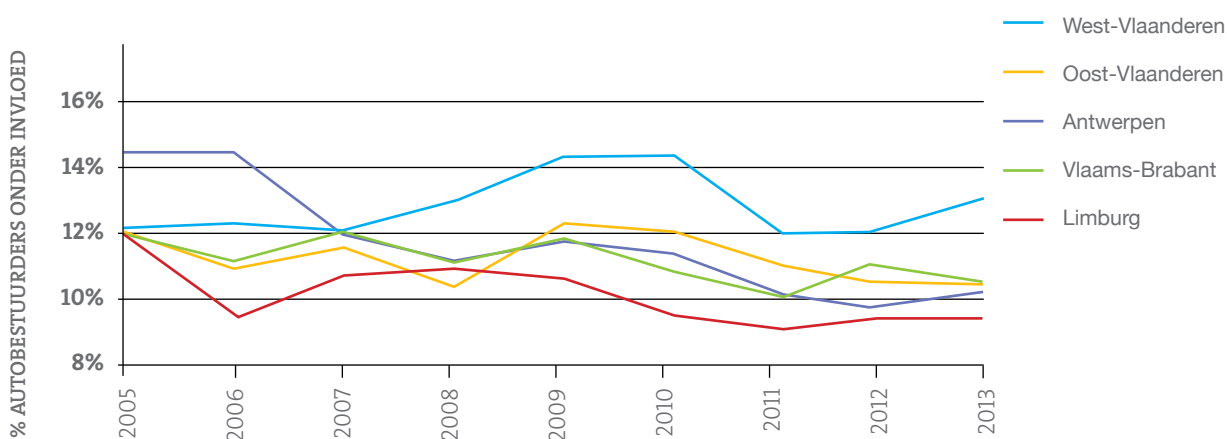
*Nota: Wegens de sterke toename van het aandeel geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders geboden.

7.4 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN 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 35). Sinds omstreeks 2007 blijken West-Vlaamse autobestuurders in letselongevallen, wel steeds het vaakst onder invloed te zijn (12,8% in 2013). Met uitzondering van het jaar 2008 blijken Limburgse autobestuurders sinds 2005 het minst vaak onder invloed van alcohol te zijn (9,3% in 2013). Vlaams-Brabant (10,4% in 2013) en Oost-Vlaanderen (10,4% in 2013) evolueren sinds 2005 op een gelijkaardige wijze en vertonen beide een netto-afname in 2013 t.o.v. 2005 van respectievelijk 1,5% en 1,7%. 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 2013 moet zij enkel nog de provincie Limburg voor laten gaan (10,1% in provincie Antwerpen in 2013).

FIGUUR 35

Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de vijf Vlaamse provincies (2005-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / 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.

7.5 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED IN LETSELONGEVALLEN VOLGENS LEEFTIJD EN TIJDSTIP

Figuur 36 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.

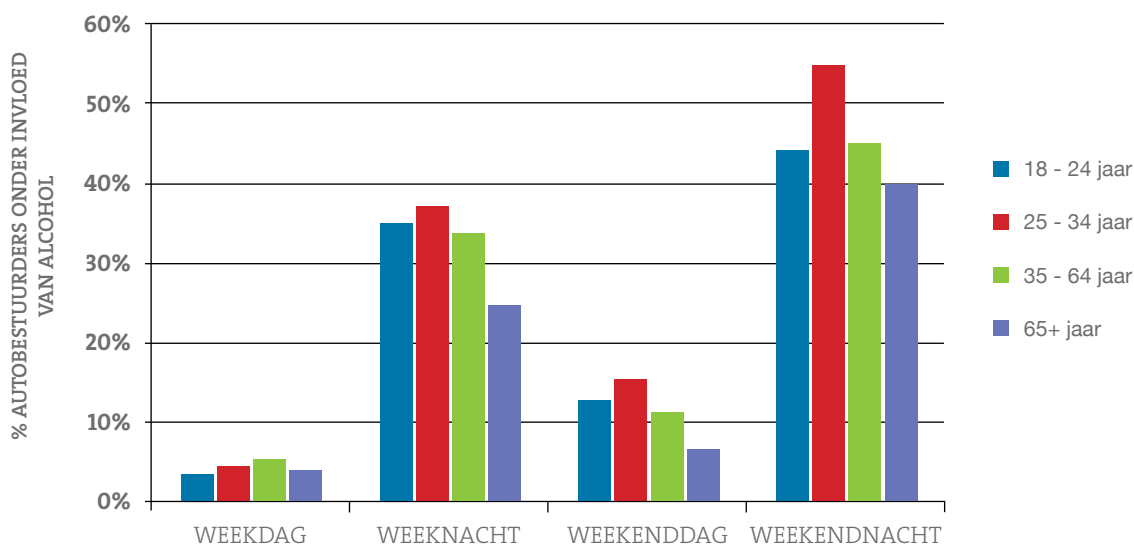
Wat betreft de periode van de week, springt het **hoge aantal positief bevonden autobestuurders tijdens nachtelijke letselongevallen** in het oog. De opdeling dag versus nacht blijkt zich daarbij trouwens beduidend sterker af te tekenen dan de opdeling (werk)week versus weekend. Weekendnachten blijven de meest problematische periode, voor alle leeftijdsklassen: 40% tot 56% (afhankelijk van de leeftijd) van de autobestuurders die dan in een letselongeval betrokken raken, hebben de wettelijke maximale alcohollimiet van 0,5‰ overschreden (Figuur 36). Onrustwekkend is dat het aandeel positief bevonden autobestuurders in nachtelijke letselongevallen (weekendnachten en weeknachten) enkel maar lijkt te stijgen sinds 2005³⁹. Het aandeel positief bevonden autobestuurders bedroeg in 2005 reeds 38,3% (weekendnachten + weeknachten) maar nam sindsdien nog toe tot 43,3%. Wat betreft letselongevallen die overdag gebeuren gaat het percentage positief bevonden autobestuurders in licht dalende lijn (van 7,7% naar 6,2%).

³⁹ Deze informatie wordt niet weergegeven in een tabel of in een figuur in dit rapport.

Wat betreft de leeftijd van de positief bevonden autobestuurders zijn er twee leeftijdsgroepen die zich duidelijk onderscheiden. Enerzijds blijkt uit Figuur 36 dat autobestuurders tussen **25 en 34 jaar** die in letselongevallen betrokken waren, tijdens elk tijdstip van de week een **hoger percentage bestuurders onder invloed** kenden dan de andere leeftijdsgroepen. Daarnaast onderscheidt ook de leeftijdscategorie van de **65-plussers** zich duidelijk, want autobestuurders uit deze categorie die in letselongevallen betrokken waren, waren tijdens elk tijdstip van de week beduidend **minder onder invloed** van alcohol dan jongere autobestuurders.

FIGUUR 36

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

Een opmerkelijke vaststelling is dat 18-24 jarige autobestuurders betrokken in letselongevallen, op elk tijdstip van de week minder onder invloed zijn dan 25-34 jarige autobestuurders, maar dat deze twee leeftijdscategorieën over alle tijdstippen van de week *samen* toch zo goed als even vaak onder invloed blijken te zijn (zie de totaalkolom in Tabel 39).

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)⁴⁰. 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 bijna even vaak onder invloed zijn als de 25-34 jarige autobestuurders.

TABEL 39

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013)

	WEEKDAG	WEEKNACHT	WEEKENDDAG	WEEKENDNACHT	TOTAAL
18-24 jaar	3,4%	35,3%	12,5%	45,6%	12,6%
25-34 jaar	4,7%	37,8%	16,5%	56,0%	13,2%
35-64 jaar	5,1%	33,8%	11,2%	46,1%	9,4%
65+ jaar	3,9%	25,0%	5,2%	40,0%	5,3%
Totaal	4,6%	35,1%	11,8%	48,8%	10,6%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

⁴⁰ 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 weekdagen 7%. Riguelle, F. Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012". Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

7.6 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 13,9% van de gevallen onder invloed te zijn van alcohol, tegenover 5,1% bij de vrouwelijke autobestuurders.

TABEL 40

Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (Vlaams Gewest, 2013)

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

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

7.7 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 met 12,6% bijna het vaakst positief na een letselongeval** (Tabel 39), enkel de 25 – 34 jarigen testen iets vaker positief (13,2%). 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)⁴¹. 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 zeer vaak 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 promillagehalte in het bloed en hebben zij minder ervaring met het besturen van een auto in een niet nuchtere toestand⁴². 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 overschrijden, hebben 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 DRUID⁴³. Mogelijk gaat bij jonge autobestuurders (zoals bij andere autobestuurders) nog ander risicogedrag gepaard met rijden onder invloed, zoals overdreven snelheid⁴⁴.

⁴¹ Riguelle, F. *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2012"*. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. 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

⁴² 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

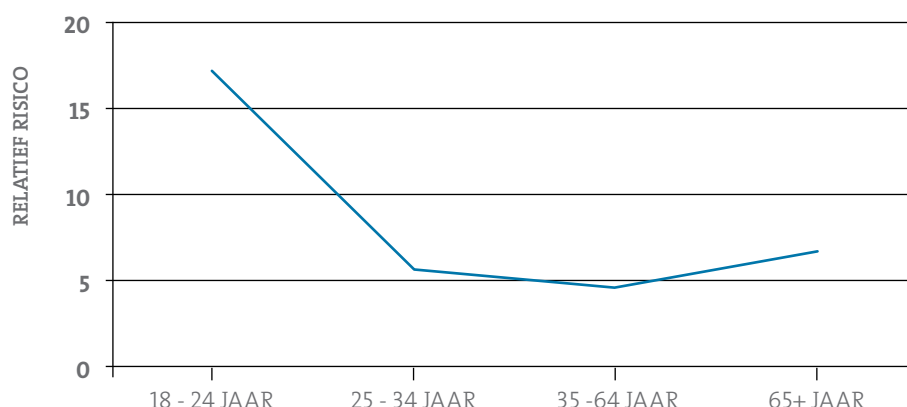
⁴³ Deze cijfers zijn gebaseerd op de alcoholintoxicatiegraden van 189 autobestuurders die meer dan 0,5 promille in het bloed hadden. Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). *DRUID-Deliverable 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/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

⁴⁴ Dupont, E. (2012) *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Literatuuronderzoek*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

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 12,6% 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 37).

FIGUUR 37

Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2011-2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek & BIVV / Infografie: BIVV en IMOB

TABEL 41

Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2011-2013)

LEEFTIJDSKLASSE	GEDRAGSMETING 'RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL' 2012	LETSELONGEVALLen 2011-2013	RELATIEF RISICO
	% POSITIEF BEVONDEN AUTOBESTUURDERS	% POSITIEF BEVONDEN AUTOBESTUURDERS	
18-24 jaar	0,8%	12,6%	16,6
25-34 jaar	2,5%	12,6%	5,1
35-64 jaar	2,2%	9,6%	4,4
65+ jaar	0,8%	4,9%	6,0
Totaal	1,9%	10,6%	5,5

Bron: FOD Economie AD Statistiek en BIVV / Infografie: BIVV en IMOB

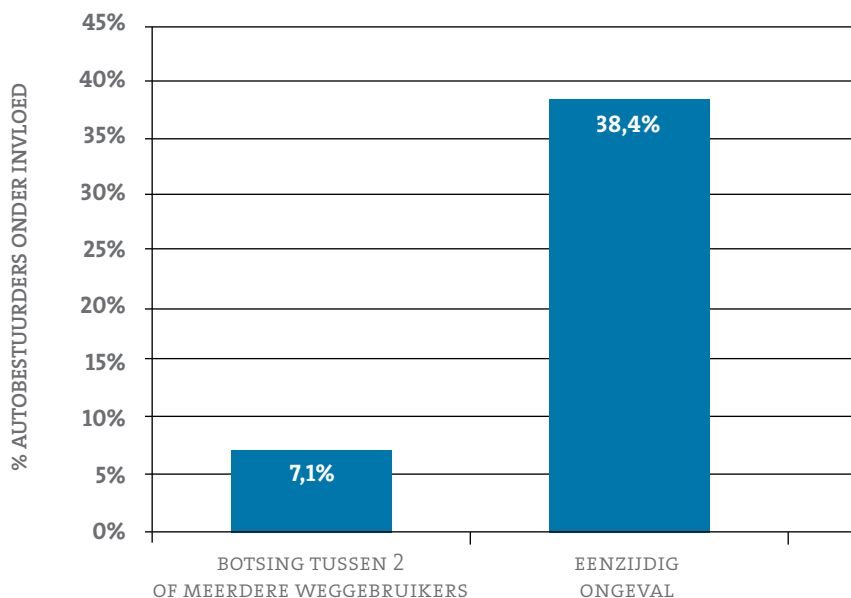
7.8 AUTOBESTUURDERS ONDER INVLOED VOLGENS DE AARD VAN HET ONGEVAL

Eenzijdige letselongevallen, ofwel ongevallen zonder tegenpartij, zijn vaak alcoholgerelateerde letselongevallen. 38,4% van de geteste autobestuurders betrokken in eenzijdige letselongevallen legden in 2013 een positieve ademtest af (Figuur 38). Bij ongevallen waarbij minstens twee partijen betrokken waren, bleken daarentegen “maar” 7,1% van de geteste autobestuurders onder invloed van alcohol.

Het hoge aantal positief bevonden autobestuurders in eenzijdige letselongevallen kan verklaard worden door de door alcohol **aangetaste cognitieve en motorische functies** (minder goede waarneming, vertraagde informatieverwerking, verminderde coördinatie, gewijzigde risico-inschatting, enz.)⁴⁵ 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 38

Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de aard van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV en IMOB

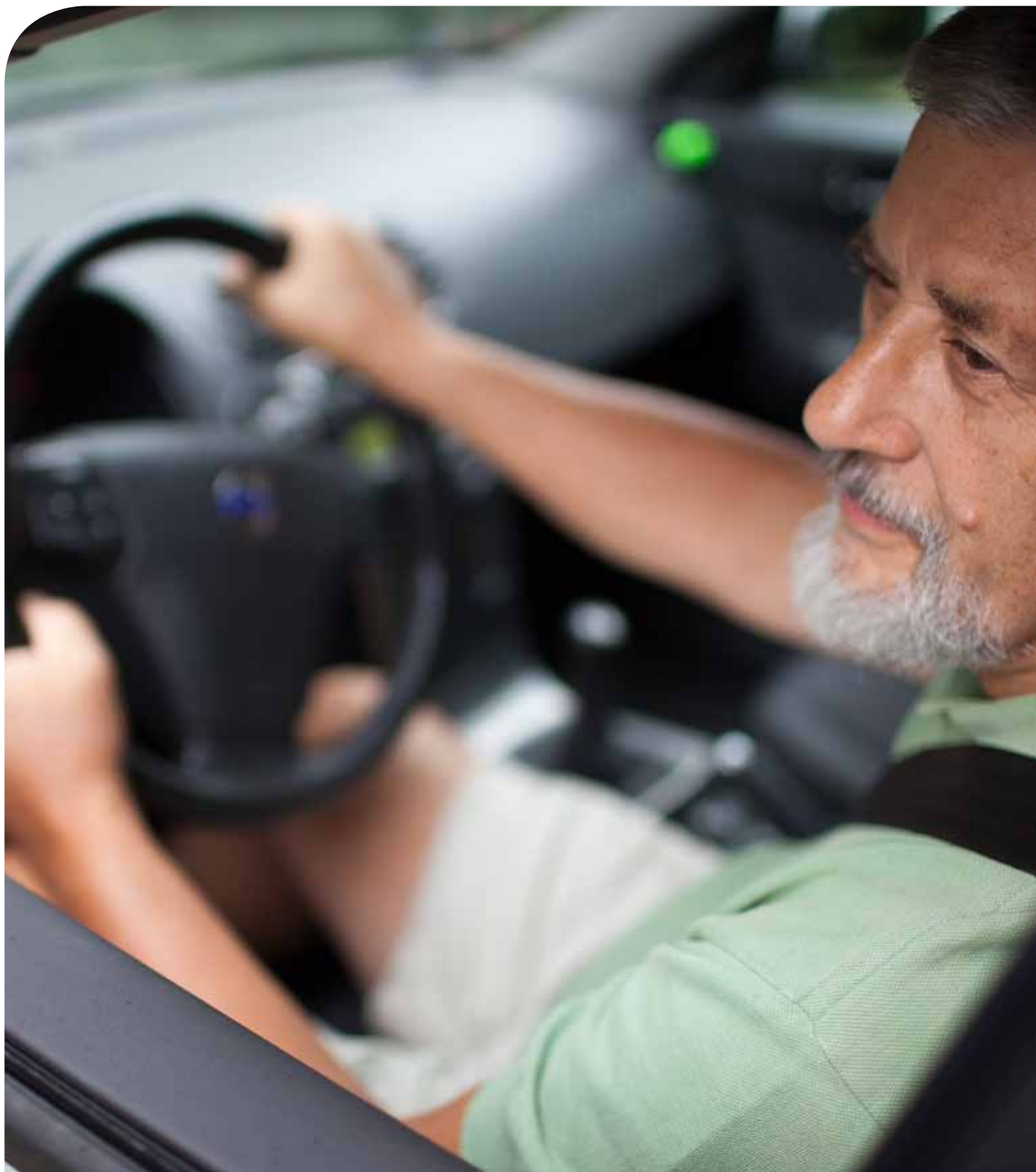
⁴⁵ Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010) *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid





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 (SGV) 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 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 SGV zijn gedefinieerd (snelheid, rijden onder invloed van alcohol en gordeldracht). 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 ook metingen van andere gedragingen uit zoals het gebruik van de GSM in de wagen en het al dan niet correct gebruik van kinderzitjes. Ten slotte organiseert het BIVV tevens op periodieke basis een attitudemeting.

Achtereenvolgens worden in dit deel de resultaten besproken van de gedragsmetingen “gordeldracht”, “gebruik van kinderbeveiligingssytemen”, “illegaal gebruik van de GSM achter het stuur”, “rijden onder invloed van alcohol” en “snelheid”. 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.⁴⁶

2. GEDRAGSMETING GORDELDRACT 2012

Sinds 2005 wordt om het aantal jaar 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 39 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. Dit is 6,7 procentpunten lager dan in 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 2005, 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 %.

⁴⁶ Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting Gebruik van kinderbeveiligingssytemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

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

Riguella, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

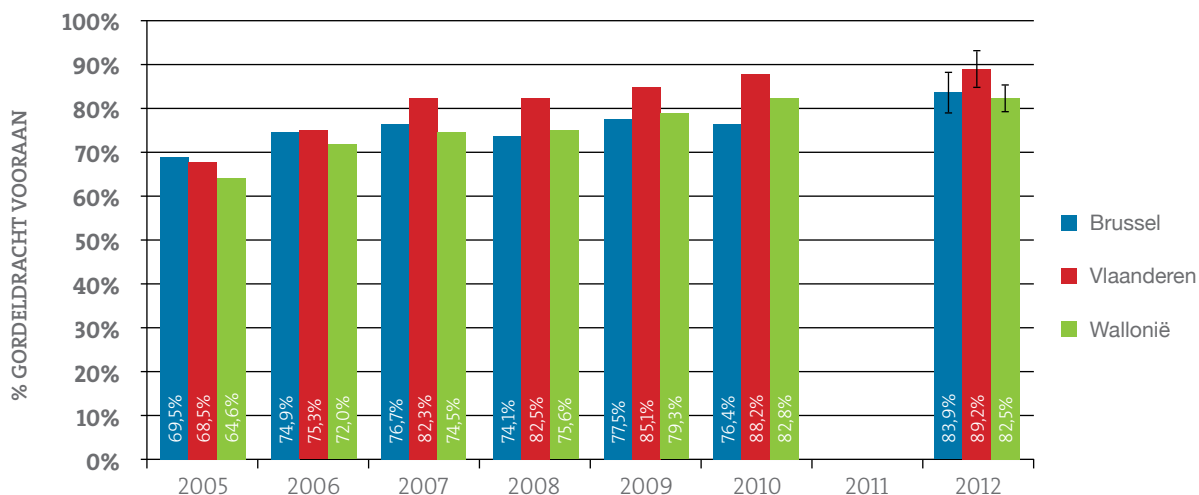
Riguella, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguella, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguella, F. (2014). *Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FIGUUR 39

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

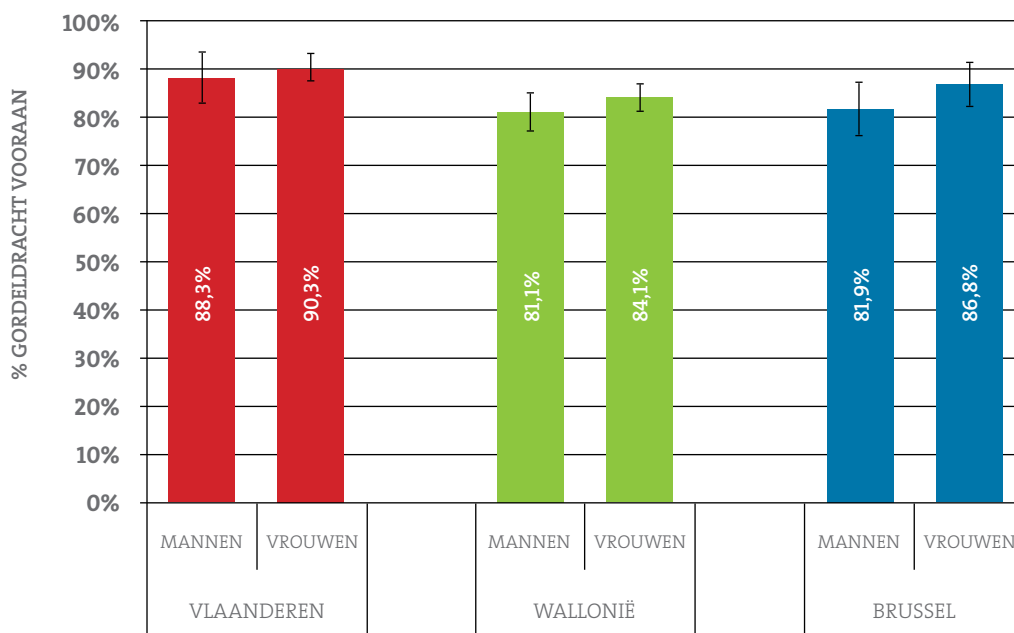


Bron: BIVV

Figuur 40 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).

FIGUUR 40

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



Bron: BIVV

Figuur 41 geeft het percentage gordeldracht per snelheidsregime weer. Over het algemeen **neemt het percentage gordeldracht 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 vastgekleikte 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 41

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 vastgeklemd en van wie de bestuurder van de personenwagen werd ondervraagd. 80 locaties⁴⁷ 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 42).

Het percentage kinderen dat op geen enkele wijze wordt vastgeklemd⁴⁸, 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 vastgemaakt⁴⁹ 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 systeem⁵⁰ 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.

⁴⁷ 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.

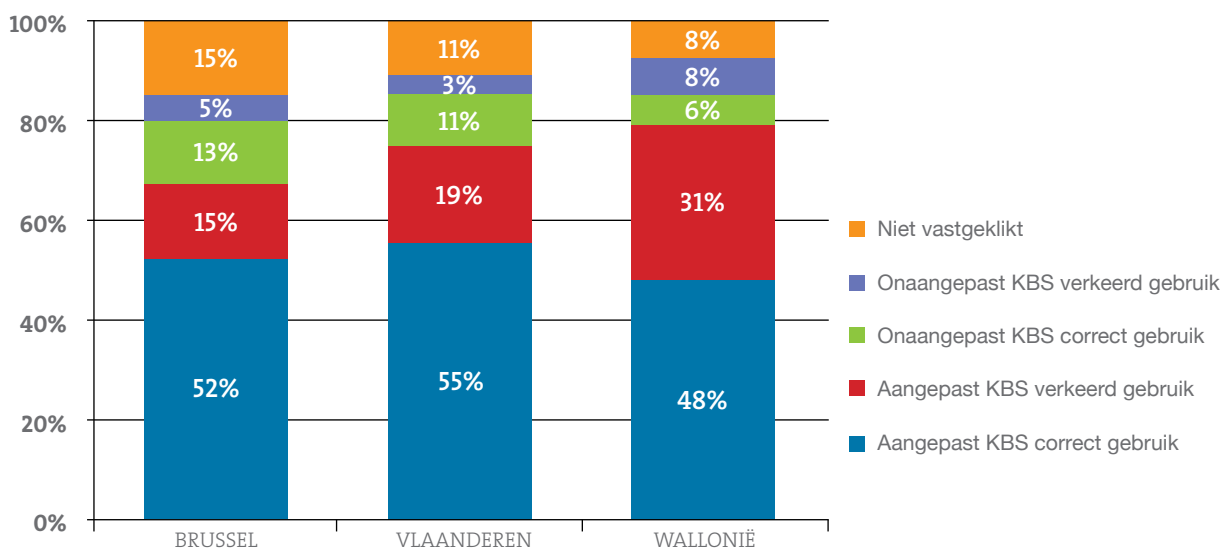
⁴⁸ Een kind wordt beschouwd als zijnde niet vastgemaakt wanneer er geen enkel bevestigingsmiddel gebruikt wordt (het zit gewoon op de zetel, het zit op de schoot van een andere passagier, staat rechtop ...), wanneer het zijte niet vastgemaakt is aan het voertuig of ook wanneer het kind in een beveiligingssysteem zit dat vastgemaakt is aan het voertuig, maar waarbij de riemen in het zijte niet vastgeklemd zijn.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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 42

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

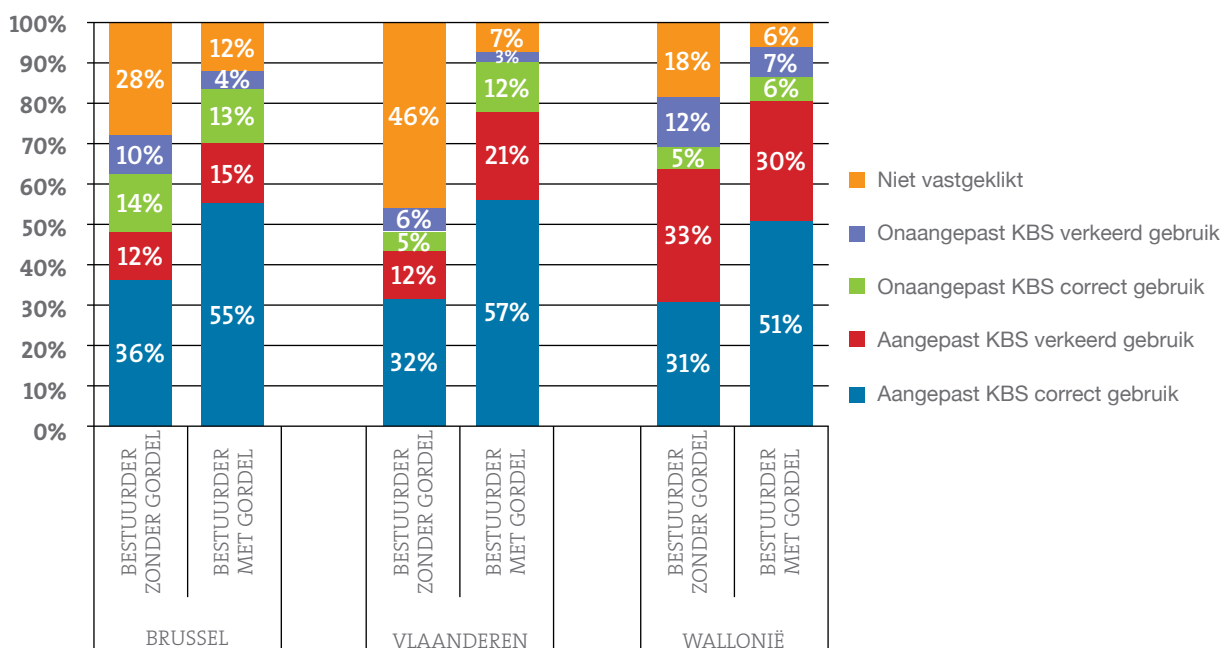


Bron: BIVV

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 43). 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 43

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



Bron: BIVV

4. GEDRAGSMETING “GEBRUIK VAN DE GSM ACHTER HET STUUR” 2013

In september en oktober 2013 heeft het BIVV de eerste gedragsmeting uitgevoerd met betrekking tot het illegale gebruik, dat wil zeggen zonder handsfreekit, van de GSM achter het stuur in België. Ook andere potentieel afleidende gedragingen werden gemeten, zoals het hanteren van voorwerpen/voedsel, het bedienen van het dashboard en roken tijdens het rijden.

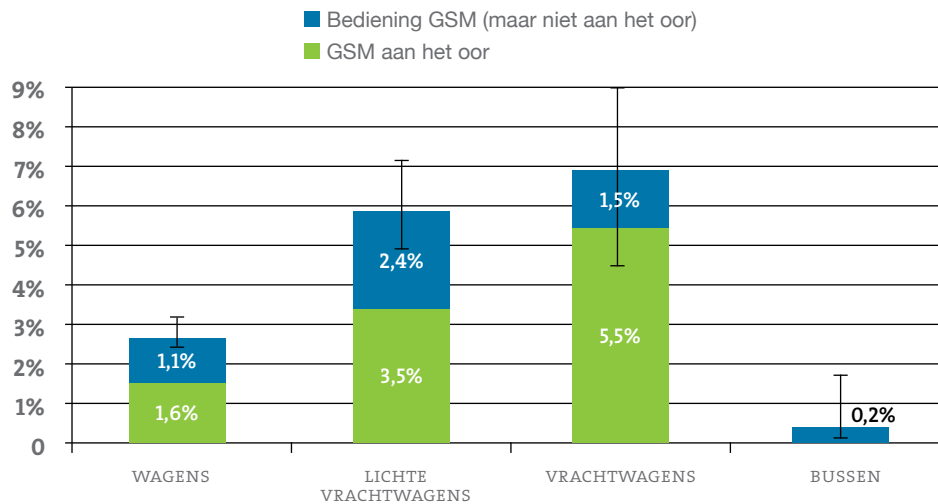
Afleiding is een groot en groeiend probleem voor de verkeersveiligheid. Volgens de meeste internationale onderzoeken is 5 tot 25 % van de auto-ongevallen te wijten aan afleiding (WHO, 2011; DaCoTa, 2012; SWOV, 2013; Meesmann en Opdenakker, 2013). Meer in het bijzonder zou telefoneren tijdens het rijden (met of zonder handsfreekit) het risico op een ongeval verdrievoudigen. Een sms schrijven of lezen zou nog gevaarlijker zijn, aangezien de aandacht van de bestuurder gedurende min of meer lange perioden op het scherm in plaats van op de weg gericht is.

De gedragsmeting is uitgevoerd door directe waarneming op de weg van de frequentie waarmee bestuurders een mobiele telefoon zonder handsfreekit gebruikten of een activiteit uitvoerden die niet met autorijden te verenigen was. De metingen vonden plaats op een aantal representatieve locaties van het Belgische wegennet, gelijk verdeeld over de drie gewesten van het land en de verschillende wegtypen (wegen met een maximumsnelheid van 30, 50, 70, 90 en 120 km/u). Buiten de autosnelweg (126 locaties) werden de metingen uitgevoerd door waarnemers langs de kant van de weg. Op de autosnelweg (30 wegsegmenten) werden de metingen uitgevoerd vanuit een aan het verkeer deelnemende auto. Alle locaties waren zo gekozen dat de voertuigen rijdend konden worden geobserveerd, dus niet bij stoplichten of op kruispunten, maar op doorlopende wegsegmenten. Er werden metingen uitgevoerd in verschillende periodes: tijdens de spits op werkdagen (werkdagen van 07.00 tot 09.00 uur of van 16.00 tot 18.00 uur), tijdens de daluren op werkdagen (buiten de spits op werkdagen) en overdag in het weekend. 's Nachts werden geen waarnemingen uitgevoerd.

Volgende kenmerken werden tijdens deze gedragsmeting genoteerd: het type voertuig (personenwagen, lichte vrachtwagen, vrachtwagen, bus of touringcar), het geslacht van de bestuurder, de aanwezigheid van passagiers, en de aanwezigheid van afleidend gedrag bij de bestuurder (GSM tegen het oor, GSM in de hand, voorwerp in de hand, bediening van het dashboard, sigaret in de hand).

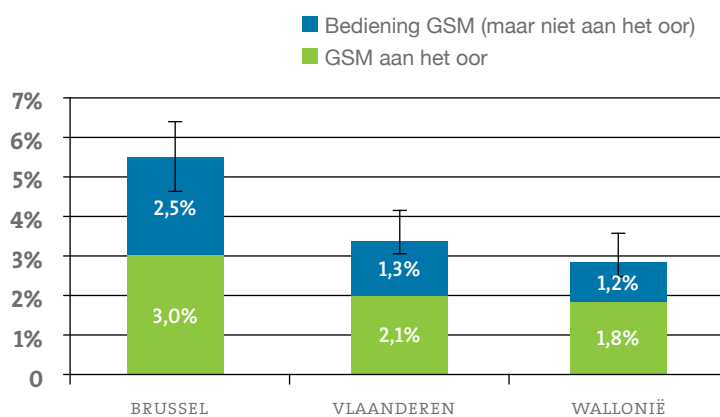
Uit Figuur 44 kan afgeleid worden dat het **illegaal GSM-gebruik (dus zonder handsfreekit) tijdens het rijden sterk verschilt naargelang het voertuigtype**. Bestuurders van lichte vrachtwagens (5,9%) en vrachtwagens (7,0%) vertonen dit gedrag duidelijk vaker dan automobilisten (2,7%). Het verschil tussen bestuurders van lichte vrachtwagens en automobilisten is significant, zowel voor het telefoneren als voor het verrichten van andere handelingen met de GSM. Bij vrachtwagenbestuurders valt vooral het hoge percentage telefonerende bestuurders op (significant verschillend van automobilisten). Het percentage bestuurders dat andere handelingen verricht met de GSM (waaronder het versturen van sms-berichten), is daarentegen niet significant hoger dan bij automobilisten. Bus- en touringcarbestuurders vertoonden weinig illegaal gedrag met betrekking tot het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.



FIGUUR 44**GSM-gebruik achter het stuur, per voertuigtype in het Vlaams Gewest (2013)**

Bron: BIVV

Figuur 45 toont de gewestelijke percentages voor het GSM-gebruik tijdens het rijden. We zien dat dit gedrag vaker voorkomt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in Wallonië en Vlaanderen. Voor het telefoneren met en het hanteren van een mobiele telefoon bestaat een statistisch significant verschil tussen het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** en de rest van het land. Op elk moment gebruikt **5,5 %** van de bestuurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn of haar mobiele telefoon, waarvan een aanzienlijk deel (2,5 %) om hem te bedienen. In Vlaanderen en Wallonië zijn de gebruikspercentages voor de GSM vergelijkbaar; zij bedragen respectievelijk 3,4 % en 3,0 %.

FIGUUR 45**GSM-gebruik achter het stuur, per gewest (optelsom van wagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en bussen) per gewest (2013)**

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.

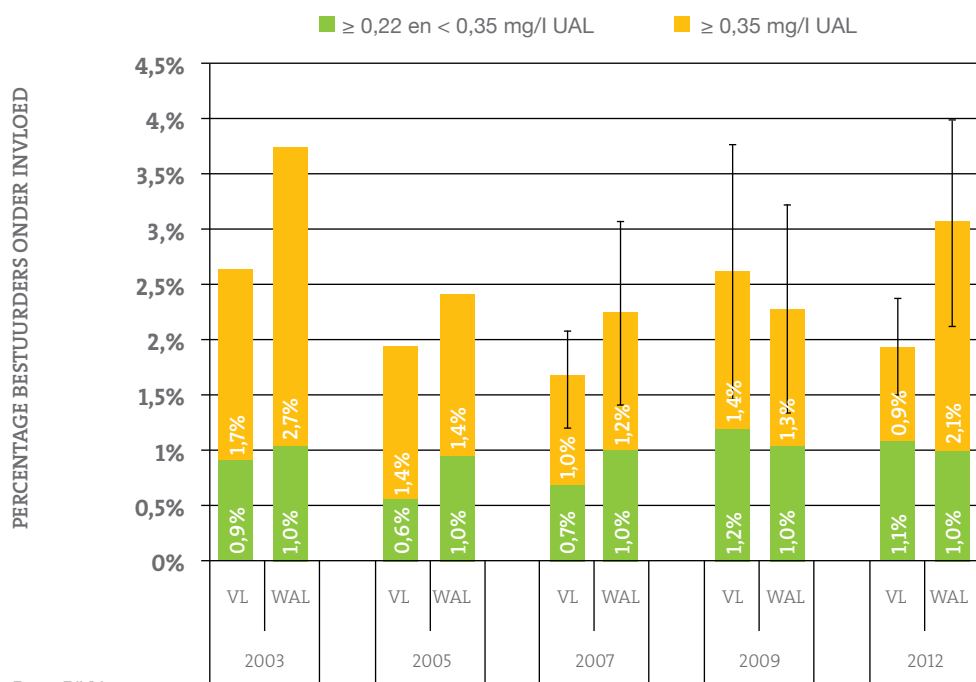
De controles worden uitgevoerd voor twee voertuigcategorieën, nl. personenauto's en lichte vrachtwagens. De bestuurders leggen eerst een alcoholtest af. Daarna worden ze verzocht een aantal vragen te beantwoorden. De vragenlijst bevat de volgende informatie: geslacht, geboortedatum, datum waarop het 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 bevinden zich de volgende gegevens: datum, uur en plaats van de controlepost, het aantal ter plaatse aanwezige agenten, de resultaten van de verkeerstelling 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. Uit Figuur 46 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 (zelf iets lager in Wallonië). Maar ook over deze vaststellingen bestaat geen statistische zekerheid.

FIGUUR 46

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



Bron: BIVV

6. GEDRAGSMETINGEN OVER OVERDREVEN SNELHEID

6.1 PERSONENWAGENS OP LOKALE EN SECUNDAIRE WEGEN IN 2012

De snelheidsmeting van personenwagens van 2012 werd met behulp van snelheidsradars 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 gelijkaardige 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 is weergegeven in Figuur 47. De overtredingspercentages zijn weergegeven in Figuur 48.

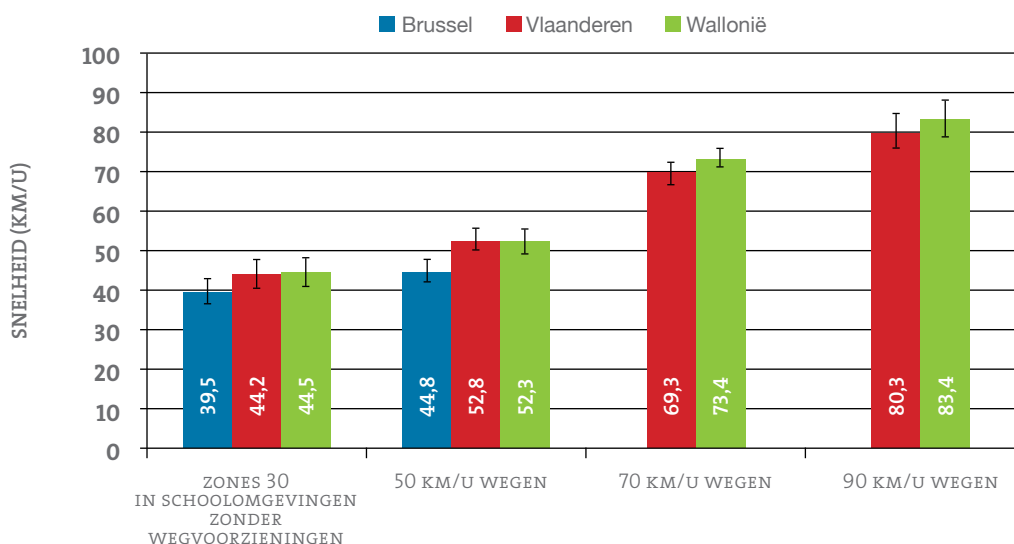
Uit een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië blijkt dat de toegepaste snelheden vergelijkbaar zijn in snelheidszones 30 en 50, maar niet in snelheidszones 70 en 90. In deze laatstgenoemde snelheidszones wordt in Vlaanderen beduidend minder snel gereden.

Het feit dat de gemiddelde snelheid 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 48). 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.

FIGUUR 47

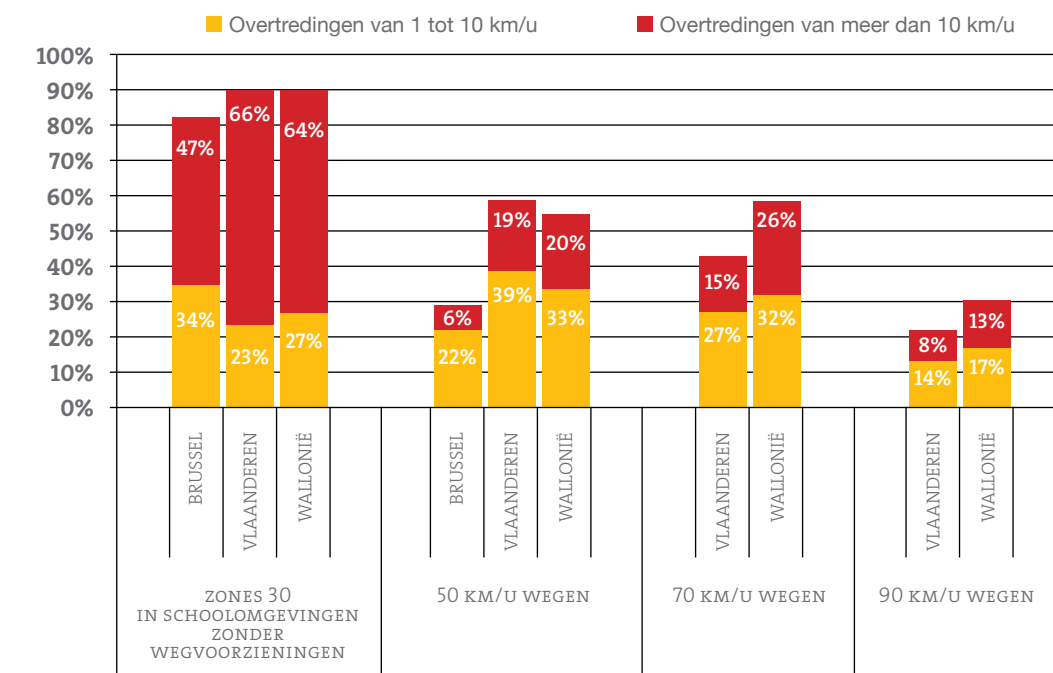
Gemiddelde snelheid van personenauto's per gewest (2012)



Bron: BIVV

FIGUUR 48

Overtredingspercentages van personenauto's per gewest (2012)



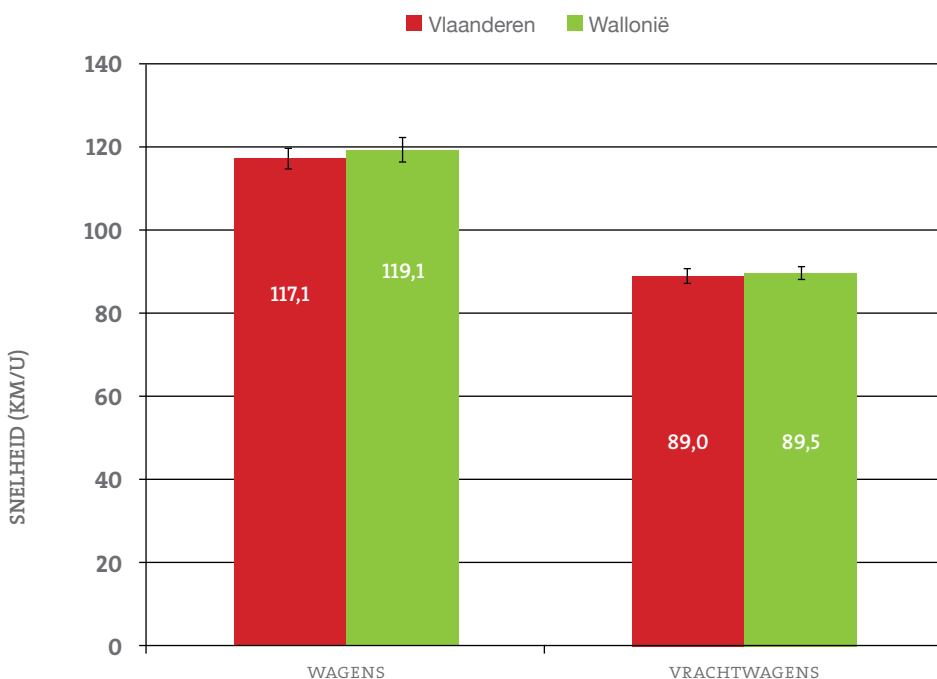
Bron: BIVV

6.2 PERSONENWAGENS EN VRACHTWAGENS OP AUTOSNELWEGEN IN 2011

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 49 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**.

FIGUUR 49

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



Bron: BIVV

6.3 BESTELWAGENS OP ALLE WEGEN IN 2013

In oktober 2013 organiseerde het BIVV voor het eerst een nationale snelheidsmeting van bestelwagens. Op 257 plaatsen op het Belgische wegennet werd de snelheid van bestelwagens gemeten aan de hand van SpeedLasers. De metingen werden gedaan vanaf de kant van de weg en vanaf bruggen voor wat betreft autosnelwegen. De locaties werden zo uitgekozen opdat de indicatoren representatief zouden zijn op Belgisch en Gewestelijk niveau voor 7 verschillende wegtypes. De onderzoekers maten de snelheid van twee types bestelwagens: de 'lichte' bestelwagens (voertuigen met een gelijkaardige wielbasis als die van een personenwagen maar uitgerust als bedrijfsvoertuig) en de 'klassieke' bestelwagens (de andere voertuigen van minder dan 3,5 ton voor goederentransport). De gezamenlijke resultaten voor deze twee types bestelwagens worden hieronder weergegeven. Net zoals bij alle andere snelheidsmetingen van het BIVV werd enkel de snelheid gemeten van de voertuigen die hun snelheid vrij konden kiezen.

Een vergelijking tussen de snelheidsmetingen van personenwagens (paragraaf 6.1 en paragraaf 6.2) en van bestelwagens toont aan dat bestelwagens **op geen enkel wegtype een hogere gemiddelde snelheid hebben dan personenwagens**.⁵¹ Over het algemeen zijn de verschillen qua gemiddelde snelheid tussen personenwagens en bestelwagens klein en ligt de gemiddelde snelheid van bestelwagens maar 1 à 3 km/u lager.

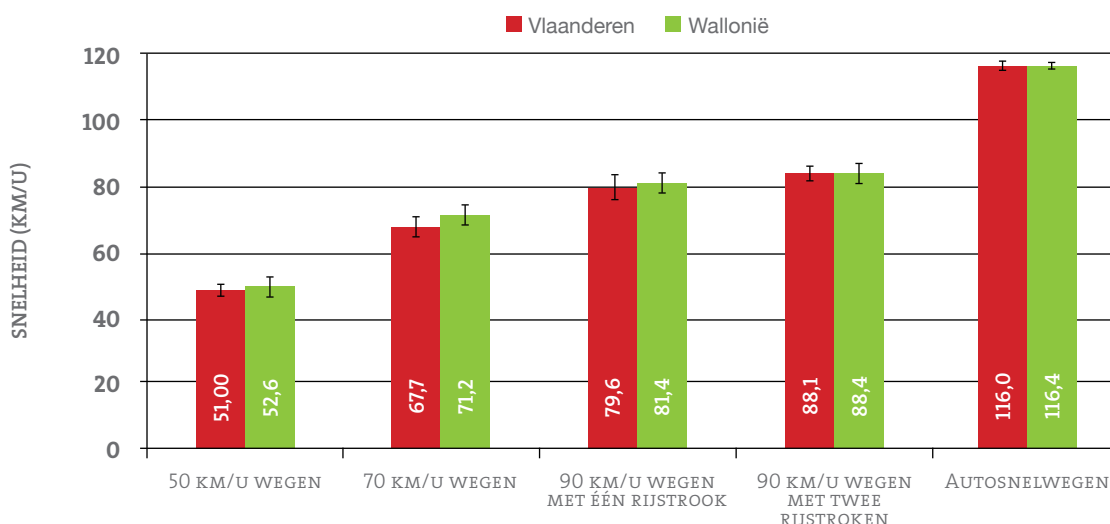
⁵¹ De categorie "90 km/u wegen" in de figuur over personenwagens (Figuur 47) wordt opgesplitst in een categorie "90 km/u wegen met één rijstrook" en een categorie "90 km/u wegen met twee rijstroken" in de figuur over bestelwagens (Figuur 50). Daarom zijn de gemeten gemiddelde snelheden op de 90 km/u wegen niet vergelijkbaar tussen deze twee figuren.

De verschillen tussen bestelwagens en personenwagens zijn iets meer uitgesproken als we kijken naar het aantal bestuurders dat sneller dan de toegelaten limiet rijdt. Op 50 km/u-wegen en 70 km/u-wegen, is het percentage overtreders bij de automobilisten minstens 5 procentpunten hoger dan bij de bestelwagenbestuurders.

Niettemin wordt iets trager gereden met bestelwagens dan met personenwagens, blijft de gemiddelde snelheid van bestelwagens te hoog. Hun gemiddelde snelheid is hoger dan de toegestane snelheidslimiet op 50 km/u wegen en ligt dicht bij de limiet op 70 km/u wegen en 90 km/u-wegen met twee rijstroken.

FIGUUR 50

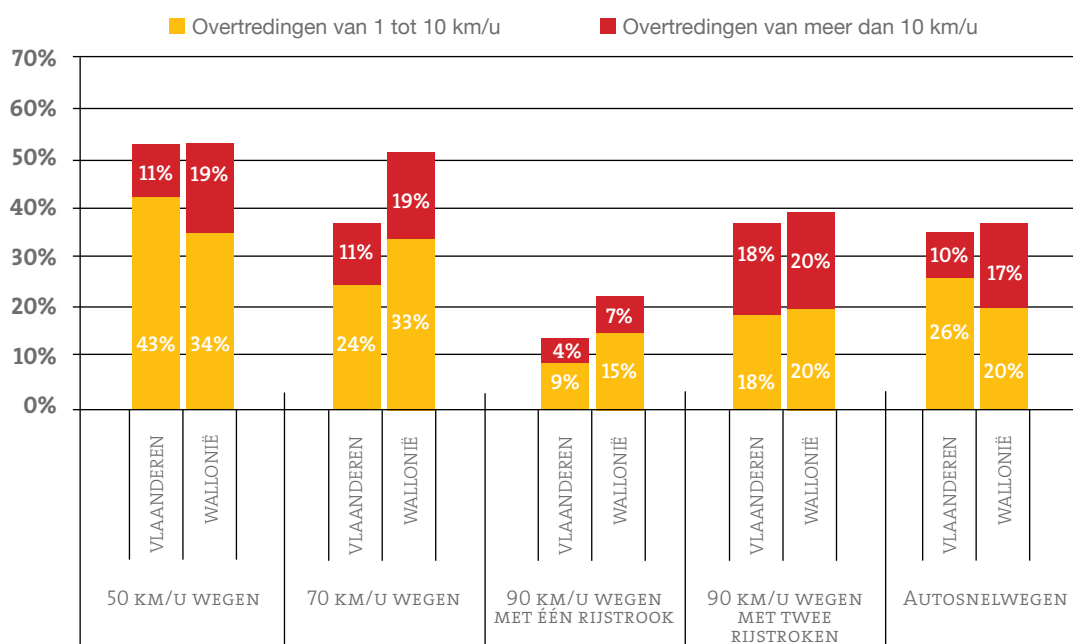
Gemiddelde snelheid van bestelwagens per gewest (2013)



Bron: BIVV

FIGUUR 51

Overtredingspercentages van bestelwagens per gewest (2013)



Bron: BIVV

6.4 MOTORFIETSEN OP ALLE WEGEN IN 2014

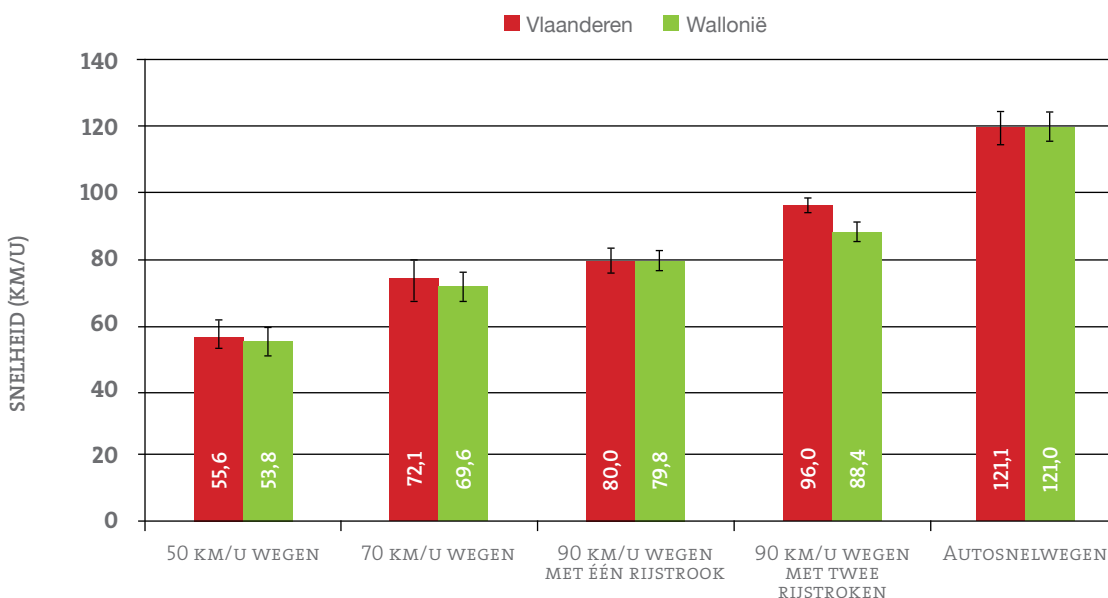
In juni 2014 organiseerde het BIVV voor het eerst een nationale snelheidsmeting van motorfietsen. Dezelfde methodologie werd toegepast als bij de snelheidsmeting van bestelwagens (paragraaf 6.3). Op bijna 300 plaatsen op het Belgische wegennet werd de snelheid van motorfietsen gedurende een uur gemeten aan de hand van SpeedLasers.

Een vergelijking tussen de snelheidsmetingen van personenwagens (paragraaf 6.1 en paragraaf 6.2) en van motorfietsen wijst uit dat **motorfietsers op alle wegtypes een hogere gemiddelde snelheid hebben en meer overtredingen maken dan automobilisten**. Overdreven snelheid vormt daarmee nog een groter probleem bij motorfietsers dan bij automobilisten. Op autosnelwegen en op wegen waar maximaal 50 of 70 km/u mag gereden worden is de gemiddelde snelheid van motorfietsers 2 à 3 km/u hoger dan van automobilisten⁵².

De meeste snelheidsovertredingen door motorfietsers worden vastgesteld bij het filefilteren⁵³. De gemiddelde snelheid van motorfietsers bij het filefilteren bedraagt 70 km/u terwijl deze wettelijk gezien maar 50 km/u mag bedragen.

FIGUUR 52

Gemiddelde snelheid van motorfietsen per gewest (2014)

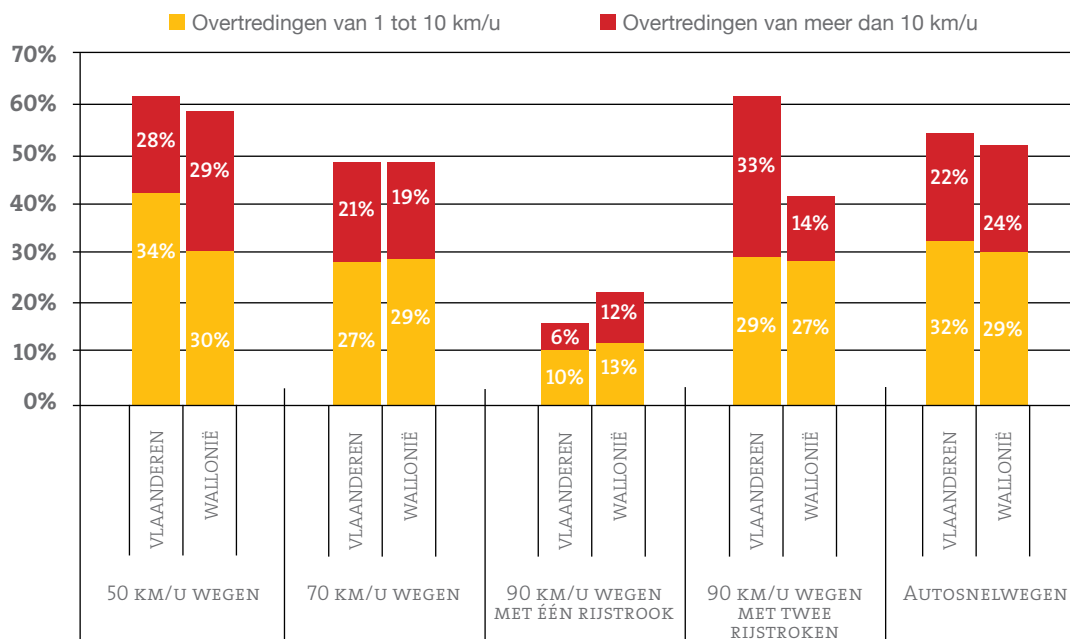


Bron: BIVV



⁵² De categorie "90 km/u wegen" in de figuur over personenwagens (Figuur 47) wordt opgesplitst in een categorie "90 km/u wegen met één rijstrook" en een categorie "90 km/u wegen met twee rijstroken" in de figuur over motorfietsen (Figuur 52). Daarom zijn de gemeten gemiddelde snelheden op de 90 km/u wegen niet vergelijkbaar tussen deze twee figuren.

⁵³ Filefilteren is sinds 1 september 2001 toegestaan. Bij filefilteren rijdt een motorfietser tussen twee rijstroken zodat hij andere voertuigen die in deze rijstroken rijden of stilstaan, kan passeren. Filefilteren wordt uitdrukkelijk niet als inhalen beschouwd. De motorrijder mag terwijl hij dit doet niet sneller dan 50 km/u rijden en het snelheidsverschil mag niet meer dan 20 km/u bedragen. Op autosnelwegen en autowegen moet hij bovendien tussen de twee meest links gelegen rijstroken rijden.

FIGUUR 53**Overtredingspercentages van motorfietsen per gewest (2014)**

Bron: BIVV

7. ATTITUDEMETING 2012⁵⁴

7.1 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 ongevallenoorzaken ;
- 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 1.540 in België (516 Vlamingen, 504 Walen en 520 Brusselsaars) gedomicilieerde respondenten die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of lichte vrachtwagen.

⁵⁴ 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.

7.2 ATTITUDES T.A.V. VERKEERSONGEVALLen: GEPERCIPIEERDE OORZAKEN VAN VERKEERSONGEVALLen

In Figuur 54 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.

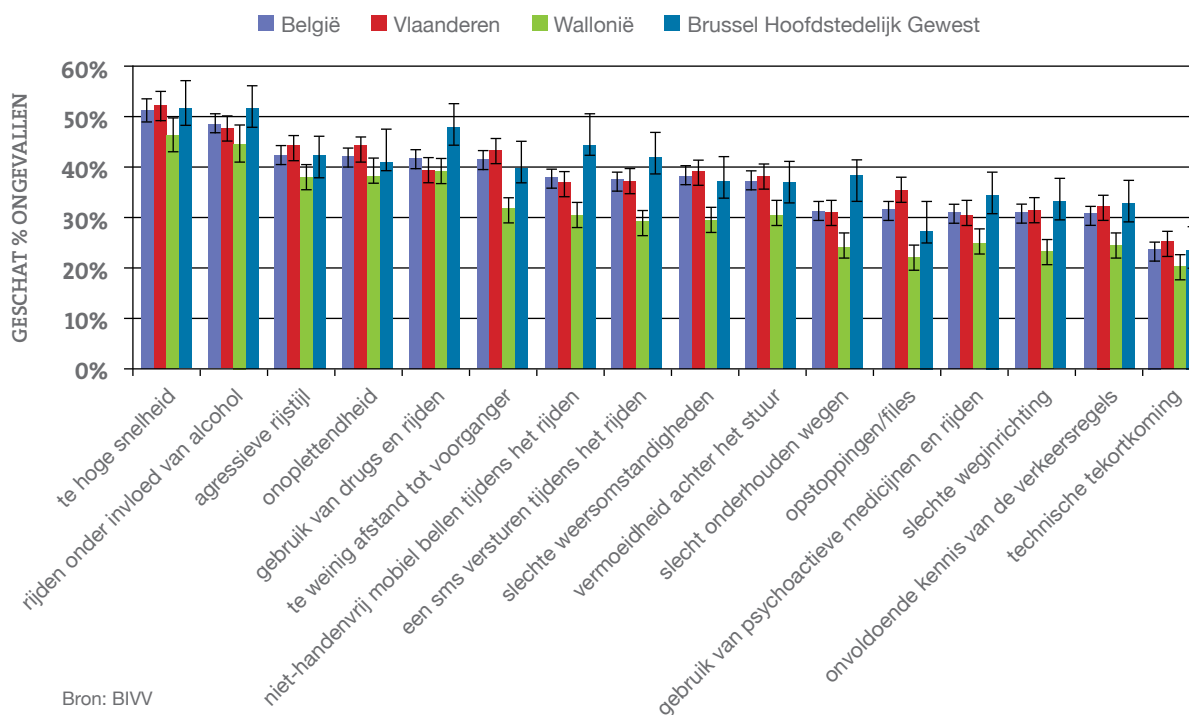
Volgens de Vlamingen is een te hoge snelheid de belangrijkste oorzaak van ongevallen: in 55% van alle ongevallen zou een te hoge snelheid een rol spelen. Na snelheid spelen volgens de Vlaamse respondenten de volgende factoren een belangrijke rol bij verkeersongevallen: **rijden onder invloed van alcohol (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 opstoppen wordt verder opgesomd in Figuur 54.

FIGUUR 54

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



Bron: BIVV

7.3 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 55 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 55 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 (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 overtreders 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.

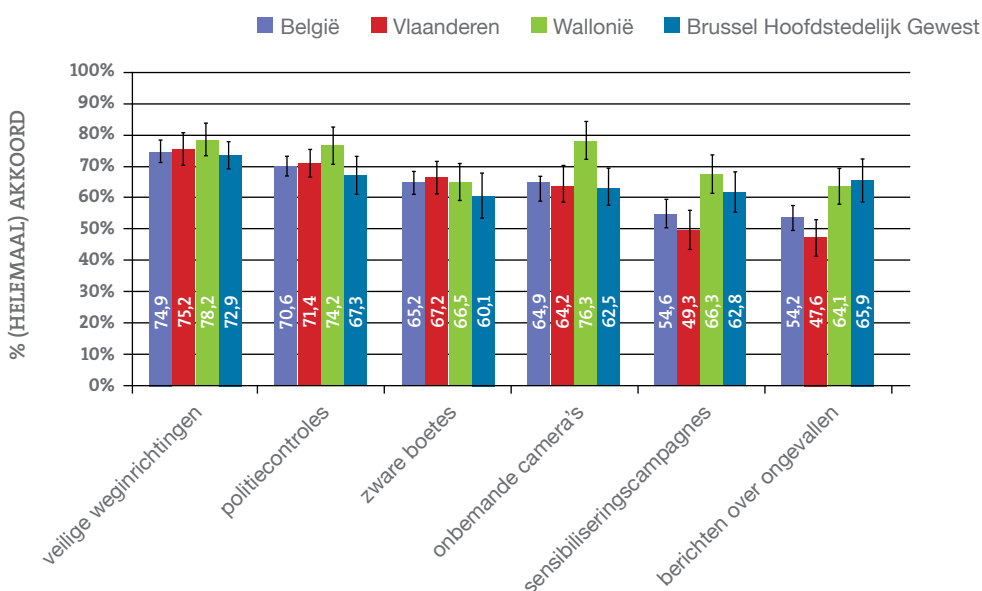
De laatste twee maatregelen in de rangschikking zijn sensibilisatiecampagnes en berichten over ongevallen. Beide maatregelen worden door iets minder dan de helft van de Vlamingen als helpend ervaren (respectievelijk 49% en 48%).

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 2010⁵⁵. 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 55

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



Bron: BIVV

⁵⁵ 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).

7.4 ATTITUDES T.A.V. CONTROLES OP SNELHEID, ALCOHOL, DRUGS EN GORDEL

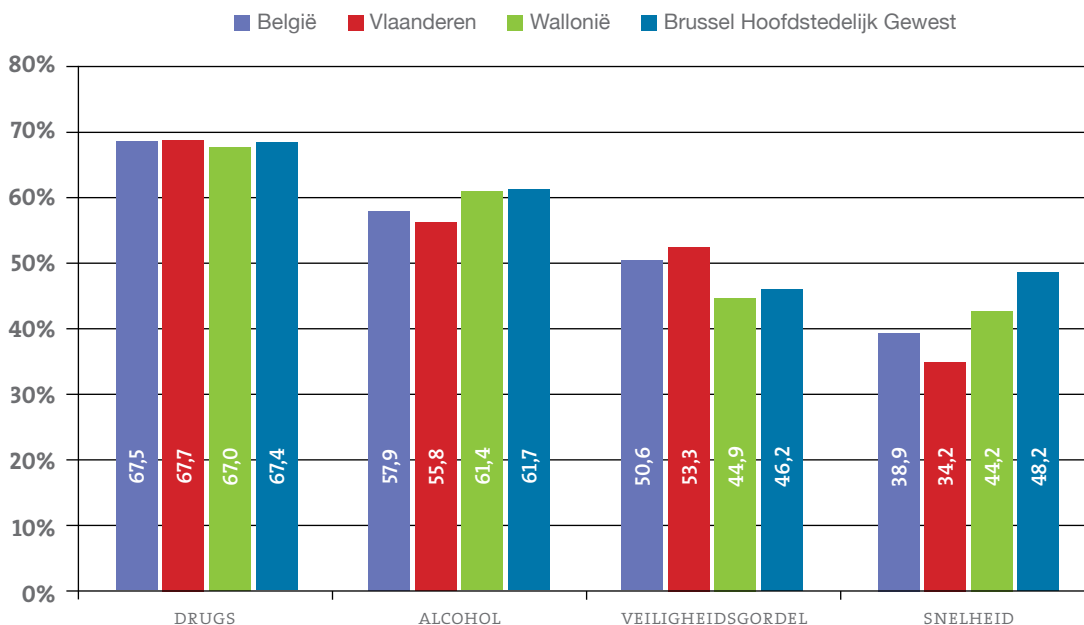
In de bovenstaande paragraaf werd gepeild naar de attitudes ten aanzien van een reeks verkeersveiligheidsmaatregelen waaronder politiecontroles. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de attitudes ten aanzien van politiecontroles in functie van de aard van deze controles (nl. snelheid, alcohol, drugs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

In Figuur 56 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 56

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



Bron: BIVV





Deel 3

SAMENVATTING
EN AANBEVELINGEN



SAMENVATTING

STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2013)

DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS

In het jaar 2013 kende Vlaanderen een lichte verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van 2012 gezien het aantal letselongevallen met 7% is gedaald in vergelijking met 2012 (van 23.930 naar 22.325). Het aantal zwaargewonden kende een daling van 6% ten opzichte van 2012 en belandde daarmee op een totaal van 2951. Het aantal verkeersdoden is echter onveranderd gebleven ten opzichte van 2012 en bedraagt nog steeds 384.

Met deze evoluties van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden zal het moeilijk zijn om de doelstelling van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, namelijk maximaal 250 verkeersdoden en maximaal 2000 zwaargewonden in het jaar 2015, te behalen. Om deze doelstelling te behalen is in de komende twee jaren immers een jaarlijkse afname van 67 verkeersdoden en van 476 zwaargewonden vereist, terwijl deze afnames in 2013 respectievelijk slechts 0 en 179 bedroegen. Aanzienlijke inspanningen zullen dus nodig zijn om de doelstellingen te behalen.

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. Ten opzichte van het jaar 2012 blijken de evoluties niet onverdeeld positief: het ongevalsrisico kende een mooie daling van 7%, het overlijdensrisico is ook gedaald maar in minder mate (-1,3%) en de verkeersmortaliteit is onveranderd gebleven. Daarnaast is de ongevallenernst toegenomen met 7%. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 zijn er wel mooie dalingen te noteren: voor het overlijdensrisico en de verkeersmortaliteit zien we afnames van meer dan 30%; het ongevalsrisico nam af met 22% en de ongevallenernst met 15%.

HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen; bepaalde maanden zijn doorgaans veiliger dan andere maanden (zo zijn er over het algemeen minder letselongevallen en dodelijke slachtoffers tijdens de wintermaanden en de maanden juli en augustus). In vergelijking met het jaar 2012, kunnen we in 2013 een stijging van het aantal letselongevallen waarnemen tijdens de maanden april, juni en juli (van respectievelijk 2%, 4% en 7%). In alle andere maanden deed zich een daling van het aantal letselongevallen voor. Wat het aantal verkeersdoden betreft, werd er ten opzichte van 2012 een sterke daling waargenomen tijdens de maanden maart, mei en september en was er in april en juni een sterke toename.

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 woon-werk en woon-school verplaatsingen. Wat de periode van de week betreft zien we dat het grootste aantal letselongevallen in Vlaanderen op een weekday valt (69%), gevolgd door weekenddagen (19%), weekendnachten (8%) en weeknachten (5%). Ten opzichte van 2012 is er een verschuiving van het aantal verkeersdoden tijdens week- en weekenddagen (een daling van respectievelijk 3% en 7%) naar de week- en weekendnachten (een stijging van respectievelijk 10% en 16%). Bovendien is een duidelijk hoger aandeel *doden* op te merken tijdens de nacht (11% tijdens weeknachten en 15% tijdens weekendnachten in Vlaanderen) in vergelijking met het aandeel *letselongevallen* tijdens deze periodes (5% tijdens weeknachten en 8% tijdens weekendnachten). De ongevallenernst ligt tijdens de nachten dan ook dubbel zo hoog als tijdens de dagen. Wanneer de slachtoffers worden onderverdeeld naar leeftijdscategorie zien we dat de groep doden die tijdens weekendnachten valt voor 33% uit jongeren tussen 18 en 24 jaar bestaat.

De meerderheid van de ongevallen in België doet zich voor bij normale weersomstandigheden (77,9%). Verder blijkt uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) dat het ongeveer 6% van de tijd regent in Vlaanderen en aangezien bijna 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 2013 een daling geregistreerd in het aantal verkeersdoden ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007. Limburg, Antwerpen en Oost-Vlaanderen kenden de grootste daling van respectievelijk 40%, 36% en 33%. Vlaams-Brabant telde 15% minder doden in 2013, voor West-Vlaan-

deren was dit 19%. De evolutie ten opzichte van 2012 is echter niet meer onverdeeld positief: terwijl in Oost-Vlaanderen, Limburg en Antwerpen een daling geregistreerd werd (van respectievelijk 26%, 6% en 5% minder verkeersdoden), waren er grote stijgingen in Vlaams-Brabant (+20%; +11 verkeersdoden) en West-Vlaanderen (+33%; +24 verkeersdoden).

De ongevallenernst op autosnelwegen was bovengemiddeld. Dit wordt aangetoond door het hoger aandeel verkeersdoden (12,5%; in absolute cijfers: 48) in vergelijking tot het aandeel letselongevallen (6,8%). Ten opzichte van de referentieperiode 2005-2007 daalden zowel het ongevalsrisico (-38,8%) als het overlijdensrisico (-43,1%).

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. De meest opmerkelijke daling t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007 kan teruggevonden worden bij de doden buiten de bebouwde kom (-37%, een daling tot 259 verkeersdoden). In dezelfde tijd daalde het aantal verkeersdoden binnen bebouwde kom met -31% (tot 77 verkeersdoden). Ten opzichte van 2012 werd er enkel binnen de bebouwde kom een daling van het aantal verkeersdoden opgetekend (-20%), terwijl er buiten de bebouwde kom een stijging was (+6%).

Een opdeling van de slachtoffers naar verplaatsingswijze en ernst, toont dat 67% van de doden binnen de bebouwde kom zwakke weggebruikers waren (i.e. voetgangers, fietsers, bromfietzers of motorrijders). Buiten de bebouwde kom was dit aandeel 43%.

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 (-35%). Daarnaast is te zien dat de ongevallenernst op de doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is: 21 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 11 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten. Het is dan ook op deze doorlopende wegsegmenten dat het merendeel (77%) van de verkeersdoden valt te betreuren.

KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

Een onderscheid naar de verschillende leeftijdsklassen toont twee duidelijke pieken in het aantal doden: de leeftijdscategorie 20-29 jaar en de +80 jarigen. Wanneer de leeftijdsklassen verder onderverdeeld worden naar geslacht, scheiden mannen zich duidelijk af van vrouwen. Mannen hebben voor wat betreft alle leeftijden (boven de tien jaar) 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 (53,2%). De tweede grootste groep slachtoffers zijn de fietsers (20,1% van de slachtoffers). Wat betreft de evolutie ten opzichte van het jaar 2012, van het aantal slachtoffers per vervoersmodus werd er bij elke vervoersmodus een daling teruggevonden, behalve bij de bussen (+7%). De sterkste daling werd genoteerd bij de bromfietzers (-12%).

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 leeftijd 15-19 jaar en voor beginnende autobestuurders in de leeftijdsklasse van 20-24 jaar.

KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Verkeersdoden ten gevolge van aanrijdingen tussen twee of meer weggebruikers (inclusief voetgangers) tellen in het Vlaams Gewest op tot 58,6% (225 van de 384 verkeersdoden). Een frontale botsing en een botsing met een voetganger kennen hierbij de grootste ongevallenernst. Voorts is onder de eenzijdige ongevallen de grootste ongevallenernst vast te stellen bij botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan.

Binnen de bebouwde kom vallen de meeste verkeersdoden bij een aanrijding langs opzij (28%) of met een voetganger (21%). Buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen vallen de meeste verkeersdoden bij een aanrijding met een hindernis buiten de rijbaan. Buiten de bebouwde kom zijn bomen het meest frequente obstakel en op de autosnelweg vielen de meeste dodelijke slachtoffers bij een aanrijding met een vangrail, waarbij de vangrail overschreden werd.

Voor wat betreft de aanrijdingen tussen twee weggebruikers komt het grootste aandeel letselongevallen voor tussen personenwagens (24,5%), gevolgd door personenwagen-fiets aanrijdingen (15,6%), en personenwagen-bromfiets aanrijdingen (7%).

BETROKKENEN IN LETSELONGEVALLEN DIE ONDER INVLOED ZIJN VAN ALCOHOL

In 2013 hebben 75,2% van alle autobestuurders, die betrokken waren in letselongevallen, een ademtest afgelegd. Van deze groep geteste autobestuurders, legde 10,6% een positieve ademtest af. Het percentage positieve autobestuurders in letselongevallen toont daarmee geen verbetering ten opzichte van 2012 en 2011 (respectievelijk 10,5% en 10,6%). Slechts een minderheid van de autobestuurders (één op tien in 2013) 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 wettelijke toegestane alcohollimiet dus ruim overschreden.

Van alle vervoersmodi, zijn de bestuurders van lichte vrachtwagens het vaakst onder invloed van alcohol (10,9%). Zij worden van nabij gevolgd door bestuurders van personenwagens (10,6%) en voetgangers (9,3%). Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts zelden onder invloed van alcohol (minder dan 2%).

's Nachts is het percentage positieve autobestuurders veel hoger dan overdag. Tijdens weekendnachten wordt een piek bereikt van 48,8% positieve autobestuurders in letselongevallen, maar ook tijdens de weeknachten wordt nog een percentage van 35,1% geregistreerd. Deze hoge percentages gelden trouwens ook voor alle leeftijdsgroepen, met uitzondering van de 65-plussers die iets minder vaak onder invloed zijn (maar ook onder hen is nog steeds 40,0% onder invloed tijdens weekendnachten; en 25,0% tijdens weeknachten).

Alhoewel 18-24 jarige autobestuurders, betrokken bij letselongevallen, even vaak of vaker onder invloed zijn dan oudere autobestuurders, zijn zij tegelijkertijd minder onder invloed bij aselecte alcoholcontroles buiten een ongevalscontext (drie keer minder dan 25-65 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.

Mannelijke autobestuurders in letselongevallen (gemiddeld 13,9% onder invloed) blijken bijna drie maal vaker onder invloed dan vrouwelijke autobestuurders (gemiddeld 5,1% 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 in 2011. 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.

GSM-GEBRUIK ACHTER HET STUUR

Het percentage bestuurders dat in 2013 in Vlaanderen illegaal een GSM gebruikte achter het stuur bedraagt 3,4%. Dit percentage ligt een stuk lager dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (5,5%) maar is vergelijkbaar met het percentage in Wallonië (3,0%). Verder blijkt dat dit percentage sterk verschilt naargelang het voertuigtype. Bestuurders van lichte vrachtwagens (5,9%) en vrachtwagens (7,0%) vertonen dit gedrag duidelijk vaker dan automobilisten (2,7%). Bus- en touringcarbestuurders vertoonden dan weer weinig illegaal gedrag met betrekking tot het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

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 (3,1%) dan in Vlaanderen (1,9%). Het aantal lichte overtredingen ($\geq 0,22$ mg/l en $< 0,35$ mg/l) van de wettelijke alcohollimiet lijkt in beide gewesten min of meer gelijk (1,1% in Vlaanderen; 1,0% in Wallonië), maar het aantal zware overschrijdingen ($\geq 0,35$ mg/l) lijkt hoger in Wallonië (2,1%) dan in Vlaanderen (0,9%).

SNELHEID

Negen op tien autobestuurders overtreedt de wettelijke snelheidslimiet in snelheidszones 30 waar geen infrastructuurelementen 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 door autobestuurders 117 km/u.

Wat betreft de bestelwagens blijkt dat deze op geen enkel wegtype een hogere gemiddelde snelheid vertonen dan personenwagens. Bij motorfietsers daarentegen ligt de gemiddelde snelheid en ook het overtredingspercentage op alle wegtypes hoger dan bij personenwagens. De gemiddelde snelheid ligt, afhankelijk van het wegtype, 2 tot 3 km/u hoger dan bij personenwagens. Daarnaast worden de meeste overtredingen door motorfietsers vastgesteld bij het filefilteren waar de gemiddelde snelheid 70 km/u bedraagt terwijl deze wettelijk gezien maar 50 km/u mag bedragen.

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 blijft 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 2013 een jaarlijkse afname van 67 verkeersdoden en 476 zwaargewonden verwezenlijkt moeten worden. De status quo met betrekking tot de verkeersdoden in 2013 zorgt ervoor dat het behalen van de doelstelling voor 2015 een zware inspanning zal vergen. Ook op vlak van (licht- en) zwaargewonden werd er slechts een kleine vooruitgang geboekt (een daling van 6%), waardoor de vereiste jaarlijkse daling die nodig is om de doelstelling te behalen (2000 zwaargewonden in 2015) groter geworden is.

Met de bedoeling om de doelstellingen voor de jaren 2015 en 2020 op de voorgrond te plaatsen, worden hieronder enkele aandachtspunten op het vlak van de verkeersveiligheid in Vlaanderen geïdentificeerd, samen met enkele aanbevelingen om deze punten aan te pakken.

VERBETEREN VAN DE ONGEVALLENSTATISTIEKEN

Goede ongevallenstatistieken vormen de basis voor een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid. Daarom moeten deze ongevallenstatistieken volledig (nl. alle letselongevallen en verkeersslachtoffers bevatten) en correct zijn:

- Momenteel worden niet alle letselongevallen en slachtoffers geregistreerd in de ongevallenstatistieken. Eén van de oorzaken is dat de politie niet van elk verkeersongeval met letsel schade op de hoogte wordt gebracht. De huidige ongevallenstatistieken onderschatten bijgevolg de totale maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid. 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. 25% van de autobestuurders die betrokken waren in een letselongeval in 2013, legden geen ademtest af. Ook kwetsbare weggebruikers worden verhoudingsgewijs te weinig aan een ademtest onderworpen (54% van de fietsers, betrokken in letselongevallen, werden in 2013 bijvoorbeeld niet getest). Alleen wanneer het overgrote merendeel van alle ongevalsbetrokkenen wordt getest, is het mogelijk de totale slachtoffertol 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.

WEEK- EN WEEKENDNACHTEN

Het aantal verkeersdoden tijdens de nachturen is een belangrijk aandachtspunt. We moeten extra aandacht besteden aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsbeleid rond week- en weekendnachten om de kwantiteit en de ernst van de ongevallen hier te verminderen. We zien dat 26% van de verkeersdoden slachtoffer wordt tijdens week- of weekendnachten, terwijl slechts 13% van de ongevallen plaatsvindt tijdens deze tijdstippen. Dit doet al vermoeden dat de ernst van de ongevallen (i.e. het aantal doden per 1000 letselongevallen) tijdens week- en weekendnachten hoog ligt. De ernst blijkt zelfs meer dan dubbel zo hoog te liggen dan voor ongevallen die door de dag plaatsvinden. Factoren zoals snelheid, vermoeidheid en het gebruik van alcohol liggen aan de basis.

EDUCATIE

Er is blijvende aandacht vereist voor de leeftijdsklassen waarin een bepaald vervoersmiddel voor het eerst gehanteerd wordt. We zien opnieuw duidelijke pieken wat betreft het aantal slachtoffers onder 15-19 jarige bromfietzers en 20-24 jarige bestuurders van personenwagens. Inzetten op een goede educatie en sensibilisatie met betrekking tot deze leeftijdsgroepen, maar ook andere weggebruikers, blijft van cruciaal belang.

LOCATIE

Voor de ongevallen op autosnelwegen zien we net zoals in voorgaande jaren dat ook hier de ongevallensernt bovengemiddeld is. Deze ongevallensernt kende slechts een kleine verbetering t.o.v. het referentiegemiddelde 2005-2007, en zelfs een negatieve evolutie t.o.v. 2012. Er werd in de afgelopen jaren dus zeer weinig vooruitgang verwezenlijkt. Hetzelfde geldt ook voor de ongevallensernt buiten de bebouwde kom (de ernst stijgt hier met 17% t.o.v. 2012). Wanneer we de verkeersdoden in de verschillende snelheidszones analyseren merken we dan ook op dat de zones 90 en meer dan 90 km/u een stijging kennen in het aantal verkeersdoden t.o.v. het jaar 2012.

Binnen de bebouwde kom is een daling (-10%) van de ongevallenernst waar te nemen ten opzichte van het jaar 2012. Uit de gedragsmeting snelheid blijkt dat zes op tien autobestuurders te snel rijdt op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u rijdt zelfs negen op tien autobestuurders te snel als er geen infrastructurele 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. Hoewel het blijkt uit de ongevalstatistieken dat er een sterke vooruitgang geboekt werd met betrekking tot de ernst van ongevallen binnen de bebouwde kom, is er nog steeds ruimte voor verbetering. Indien men het aantal slachtoffers en de ongevallenernst binnen bebouwde kom nog verder wil reduceren is het belangrijk maatregelen te treffen die de gereden snelheid verlagen binnen deze zones.

ZWAKKE WEGGEBRUIKERS – MOTORRIJDERS EN FIETSERS

Zwakke weggebruikers worden vooral slachtoffer binnen de bebouwde kom. Bij een uitsplitsing naar vervoerswijze zien we dat de zwakke weggebruikers (i.e. voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) een zeer groot deel (67%) vertegenwoordigen van de verkeersdoden binnen bebouwde kom. De zwakke weggebruikers binnen bebouwde kom verdienen dus de nodige aandacht. Ook uit de analyse naar verplaatsingsmodus in het algemeen is sterk naar voren gekomen dat de aandacht binnen het beleid vooral naar de zwakke weggebruiker dient te gaan, in het bijzonder naar motorrijders en fietsers. Motorrijders maken 13% van de doden binnen de bebouwde kom en 19% van de doden buiten de bebouwde kom uit. Bovendien werd er ten opzichte van het jaar 2012 een stijging vastgesteld van 56% in het aantal omgekomen motorrijders (dit komt overeen met 22 extra omgekomen motorrijders). Fietsers blijken, na personenauto's, de tweede grootste groep slachtoffers (20%) van het totaal aantal slachtoffers. Ze blijken ook de grootste groep dodelijke slachtoffers te zijn (29%) binnen de bebouwde kom. De verhoogde aandacht kan onder andere betrekking hebben op een verbetering van de infrastructuur, zoals gescheiden fietspaden en fietssnelwegen of infrastructurele maatregelen ter bescherming van de motorrijder zoals gesloten vangrails. Bovendien blijft sensibilisatie een belangrijke maatregel, zowel naar fietsers en motorrijders (bv. met betrekking tot de maximale snelheid bij filefilteren) 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. Tot slot moeten de mogelijkheden van enkele technologische systemen zoals "emergency braking", dat reeds in enkele automodellen is geïnstalleerd, en "blind spot detection" verder onderzocht worden.

MANNEN EN OUDEREN

Net zoals in eerdere jaren werd ook in 2013 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, onderscheiden mannen zich duidelijk 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 groep 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 te houden. Omdat er wat betreft rijden onder invloed geen sterk verschil wordt waargenomen in functie van de leeftijd van in letselongevallen betrokken bestuurders (afgezien van de 65 plussers die minder vaak onder invloed zijn), lijkt het niet nodig één welbepaalde leeftijdsgroep te viseren.



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%

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

*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	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%

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 : IMOB en BIVV

*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. 2012 - sep. 2013)**

	GEMIDDELD AANTAL KM	
	PER DAG	PER JAAR
Te voet	0,42	154
Als fietser	1,5	548
Als bromfietser	0,14	51
Als motorrijder	0,67	244
Als autobestuurder	22,64	8265
Als autopassagier	9,20	3359

Bron: IMOB - Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 Tabellenrapport

TABEL 45**Totale Vlaamse bevolking volgens leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 1 Januari 2013)**

LEEFTIJDSCATEGORIE	VLAAMS GEWEST	PERCENTAGE
0-4 jaar	354.658	5,6%
5-9 jaar	342.810	5,4%
10-14 jaar	334.739	5,2%
15-19 jaar	356.011	5,6%
20-24 jaar	385.597	6,0%
25-29 jaar	381.304	6,0%
30-34 jaar	408.934	6,4%
35-39 jaar	397.235	6,2%
40-44 jaar	446.210	7,0%
45-49 jaar	485.192	7,6%
50-54 jaar	476.323	7,5%
55-59 jaar	430.104	6,7%
60-64 jaar	381.777	6,0%
65-69 jaar	337.811	5,3%
70-74 jaar	264.356	4,1%
75-79 jaar	247.587	3,9%
80-84 jaar	194.426	3,0%
85-89 jaar	109.896	1,7%
90-94 jaar	393.00	0,6%
≥ 95 jaar	7.589	0,1%
Totaal	6.381.859	100%

Bron : FOD Economie AD Statistiek / Infografie : IMOB en BIVV



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 : IMOB en BIVV

REFERENTIELIJST

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>

Carpentier, A., Nuytens, N., Schoeters, A., Populer, M., Declercq, K. & Hermans, E. (2014). *Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen*. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

DaCoTA (2012). *Driver distraction*, Deliverable 4.8 of the EC FP7 project DaCoTA

Declercq, K., Janssens, D. & Wets, G. (2014). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013): Tabellenrapport*. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit. Verkregen 6 december, 2013, van <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg45-0.php?a=19&nav=11>

De Standaard (2007) *Het regent minder dan we denken*. Verkregen van http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF30052007_053

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/verlaagdalcoholpromille-auto-vracht.pdf>

Elvik, R., Vaa, T., Høy, 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/cln_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/cln_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.

Meesmann, U. & Opdenakker, E. (2013). *Aandachtsafleidend gedrag bij professionele bestuurders*. Brussel, België – Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Nuyttens, N., Vlamincx, 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>

Nuyttens, 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. (2014). *Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum 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. (2013). *Nationale gedragsmeting snelheid - 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014) *Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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>

Slootmans, F., & De Schrijver, G. (2014). *Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

SWOV (2013). *SWOV-Factsheet. Afleiding in het verkeer*. Leidschendam, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Temmerman P. (2014) *Motorcycle speed survey 2014*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety

WHO (2011). *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Genève, Zwitserland: World Health Organisation

DATA(BANKEN)

Algemene Directie Statistiek:

- 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/
- *Oppervlakte gemeenten* [online data] Verkregen van http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/structuur/woonplaats/oppervlakte_dichtheid/

Federaal Planbureau:

- *Lengte wegennet* [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

FIGUUR 1	Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	20
FIGUUR 2	Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (Vlaams Gewest, 1991-2013)	23
FIGUUR 3	Evolutie van het overlijdensrisico (Vlaams Gewest, 1991-2013)	24
FIGUUR 4	Het geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2020)	25
FIGUUR 5	Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	26
FIGUUR 6	Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2013)	29
FIGUUR 7	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (1991-2013)	30
FIGUUR 8	Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2013)	32
FIGUUR 9	Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2013)	34
FIGUUR 10	Evolutie van de ongevallernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2013)	37
FIGUUR 11	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)	39
FIGUUR 12	Verdeling van het aantal verkeersdoden over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)	41
FIGUUR 13	Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2013)	42
FIGUUR 14	Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2013)	43
FIGUUR 15	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de periode van de week (Vlaams Gewest, 2005-2013)	43
FIGUUR 16	Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2013)	45
FIGUUR 17	Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2013)	46
FIGUUR 18	Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2013)	50
FIGUUR 19	De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de Vlaamse provincies (2013)	51
FIGUUR 20	Evolutie van de ongevallernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2013)	53
FIGUUR 21	Aandeel doden versus aandeel niet dodelijk gewonden volgens type weggebruiker, onderverdeeld naar binnen en buiten bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2013)	55
FIGUUR 22	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	56
FIGUUR 23	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	57
FIGUUR 24	Evolutie van de ongevallernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	59
FIGUUR 25	Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2013)	60
FIGUUR 26	Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)	63
FIGUUR 27	Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)	64
FIGUUR 28	Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2013)	67
FIGUUR 29	Procentuele verdeling van het aantal letselongevallen in België, per gewest en volgens aanrijdingstype (2013)	73

FIGUUR 30 Procentuele verdeling van verkeersdoden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2013)	74
FIGUUR 31 Procentuele verdeling van verkeersdoden bij eenzijdige letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2013)	75
FIGUUR 32 Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2013)	83
FIGUUR 33 Evolutie van het aandeel geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013)	85
FIGUUR 34 Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013)	86
FIGUUR 35 Evolutie van het aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de vijf Vlaamse provincies (2005-2013)	87
FIGUUR 36 Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013)	88
FIGUUR 37 Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2011-2013)	90
FIGUUR 38 Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de aard van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013)	91
FIGUUR 39 Evolutie van de gordeldracht vooraan in personenwagens, per gewest (2005-2012)	96
FIGUUR 40 Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest (2012)	96
FIGUUR 41 Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest (2012)	97
FIGUUR 42 Verdeling van de kinderen in functie van gebruik van de kinderbeveiligingssysteem (afgekort tot kbs), per gewest (2011) (n=1457, gewogen gegevens)	99
FIGUUR 43 Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssysteem (afgekort tot kbs) in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest (n=1395, gewogen gegevens) (2011)	99
FIGUUR 44 GSM-gebruik achter het stuur, per voertuigtype in het Vlaams Gewest (2013)	101
FIGUUR 45 GSM-gebruik achter het stuur, per gewest (optelsom van wagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en bussen) per gewest (2013)	101
FIGUUR 46 Evolutie van rijden onder invloed door autobestuurders in Vlaanderen en Wallonië (2003-2012)	103
FIGUUR 47 Gemiddelde snelheid van personenauto's per gewest (2012)	104
FIGUUR 48 Overtredingspercentages van personenauto's per gewest (2012)	104
FIGUUR 49 Gemiddelde snelheid van wagens en vrachtwagens op autosnelwegen in Vlaanderen en Wallonië (2011)	105
FIGUUR 50 Gemiddelde snelheid van bestelwagens per gewest (2013)	106
FIGUUR 51 Overtredingspercentages van bestelwagens per gewest (2013)	106
FIGUUR 52 Gemiddelde snelheid van motorfietsen per gewest (2014)	107
FIGUUR 53 Overtredingspercentages van motorfietsen per gewest (2014)	108
FIGUUR 54 Door respondenten geschat aandeel van elke mogelijke ongevalsoorzaak, per gewest (2012)	109
FIGUUR 55 Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregelen helpt om veilig te rijden, per gewest (2012)	110
FIGUUR 56 Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden, per gewest (2012)	111

LIJST VAN TABELLEN

TABEL 1	Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (niet-gewogen cijfers)	8
TABEL 2	Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag (gewogen cijfers)	10
TABEL 3	Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	21
TABEL 4	Prognose van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2014-2020)	25
TABEL 5	Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 1991-2013)	27
TABEL 6	Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 1991-2013)	29
TABEL 7	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (1991-2013)	31
TABEL 8	Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (1991-2013)	33
TABEL 9	Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (1991-2013)	35
TABEL 10	Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (1991-2013)	38
TABEL 11	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)	40
TABEL 12	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2005-2013)	41
TABEL 13	Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2013)	44
TABEL 14	Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2013)	47
TABEL 15	Aantal en aandeel verkeersdoden in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2013)	47
TABEL 16	Evolutie van de verkeersdoden in de vijf provincies van het Vlaams Gewest (2005-2013)	49
TABEL 17	Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal verkeersdoden op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2013)	52
TABEL 18	Evolutie in het ongevalsrisico, overlijdensrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2005-2013)	52
TABEL 19	Evolutie van het aantal letselongevallen, verkeersdoden en niet dodelijk gewonden binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2005-2013)	53
TABEL 20	Evolutie van de ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2005-2013)	54
TABEL 21	Evolutie van het aantal verkeersdoden volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	57
TABEL 22	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	58
TABEL 23	Evolutie van de ongevallenernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2005-2013)	59
TABEL 24	Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2013)	60
TABEL 25	Evolutie in het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden op doorlopende weggedeeltes, kruispunten en rotondes (Vlaams Gewest, 2005-2013)	61
TABEL 26	Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2013)	65
TABEL 27	Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013)	66
TABEL 28	Evolutie van het aantal doden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2013)	67

TABEL 29	Evolutie van het aantal niet dodelijk gewonden volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2005-2013).....	68
TABEL 30	Aantal slachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013).....	69
TABEL 31	Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2013).....	71
TABEL 32	Verdeling van het aantal letselongevallen in België per gewest en volgens aanrijdingstype (2013).....	72
TABEL 33	Onderverdeling van het aantal letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2013).....	76
TABEL 34	Onderverdeling van het aandeel letselongevallen per type botsing en per type weggebruiker, betrokken in de eerste botsing (Vlaams Gewest, 2013).....	78
TABEL 35	Aandeel geteste en positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013).....	82
TABEL 36	Evolutie van het aantal/aandeel geteste bestuurders en het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2013).....	84
TABEL 37	Evolutie van het aantal/aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de ernst van de overtreding (Vlaams Gewest, 2010-2013).....	84
TABEL 38	Evolutie van het aandeel geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie gewesten (2005-2013).....	86
TABEL 39	Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval (Vlaams Gewest, 2013).....	88
TABEL 40	Aandeel positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (Vlaams Gewest, 2013).....	89
TABEL 41	Het verhoogde risico op een verkeersongeval met letselschade bij rijden onder invloed van alcohol (Vlaams Gewest, 2011-2013).....	90
TABEL 42	Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype* (Vlaams Gewest, 1990-2012).....	122
TABEL 43	Evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (in miljoen km) volgens vervoerswijze en wegtype* (Vlaams Gewest, 1990-2012).....	124
TABEL 44	Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens hoofdvervoerswijze (Vlaams Gewest, sep. 2012-sep. 2013).....	125
TABEL 45	Totale Vlaamse bevolking volgens leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 1 januari 2013).....	126
TABEL 46	Evolutie van de lengte van het wegennet, volgens wegtype (Vlaams Gewest, 2010).....	127

Handwriting practice lines consisting of 20 horizontal dotted lines.



**STEUNPUNT
VERKEERSVEILIGHEID**

Wetenschapspark 5 bus 6
3590 Diepenbeek
Tel.: 011 26 91 12
Fax: 011 26 91 99
info@steunpuntverkeersveiligheid.be
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
www.bivv.be

