



JAARRAPPORT VERKEERSVEILIGHEID 2014:

ANALYSE VAN VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN IN VLAANDEREN
TOT EN MET 2014

Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid



Gelieve naar dit document te refereren als:

Schoeters A., Carpentier A. & Briers S. (2016) Jaarrapport Verkeersveiligheid 2014: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2014. 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 en Steffen Briers (Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB)
Annelies Schoeters (BIVV)

MET MEDEWERKING VAN:

Vanuit het Steunpunt Verkeersveiligheid – IMOB

Evelien Polders

Katrien Declercq

Edith Donders

Elke Hermans

Vanuit het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Nina Nuyttens

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Stijn Daniels

© Steunpunt Verkeersveiligheid

Diepenbeek, juni 2016

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	7
DEEL 1: STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS	10
1 BEGRIPPEN, DEFINITIES EN AFKORTINGEN	11
2 DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS	15
2.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden	15
2.1.1 Aantal verkeersdoden in 2014	15
2.1.2 Doelstelling 2020-2050	15
2.1.3 Prognose van het aantal verkeersdoden	18
2.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden	19
2.2.1 Aantal zwaargewonden in 2014	20
2.2.2 Doelstelling 2020	21
2.3 Evolutie van het aantal letselongevallen	21
2.4 Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners)	23
2.5 Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers)	24
2.6 Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers)	26
2.7 Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen)	27
3 HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS	29
3.1 Volgens de maanden van het jaar	29
3.2 Volgens de periode van de week	30
3.3 Volgens de maanden van het jaar en de uren van de dag - Voetgangers	32
3.4 Volgens de weersgesteldheid	33
4 DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS	35
4.1 Volgens de vijf Vlaamse provincies	35
4.2 Op/buiten autosnelwegen	37
4.3 Binnen en buiten de bebouwde kom	38
4.4 Volgens snelheidsregime	40
4.5 Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes	42
5 KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS	44
5.1 Volgens leeftijd	44
5.2 Volgens leeftijd en geslacht	45
5.3 Volgens verplaatsingswijze	47
5.4 Volgens leeftijd en verplaatsingswijze	47

6	LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS.....	49
6.1	Naar type van aanrijding.....	49
DEEL 2: STATISTIEKEN M.B.T. HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER		53
1	INLEIDING	54
2	GEDRAGSMETINGEN - SNELHEID (2015).....	55
2.1	Binnen de bebouwde kom	55
2.2	Buiten de bebouwde kom	57
3	GEDRAGSMETING - RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL (2015).....	61
4	GEDRAGSMETING – GORDELDRACHT (2015)	64
5	GEDRAGSMETING – HET GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGS-SYSTEMEN (2014)	67
6	GEDRAGSMETING – HET GEBRUIK VAN DE GSM ACHTER HET STUUR (2013).....	70
7	ATTITUDEMETING (2015)	72
7.1	Aanvaardbaarheid van risico-gedragingen in het verkeer.....	72
7.2	Subjectieve pakkans.....	73
7.3	Maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles	74
7.4	Maatschappelijk draagvlak voor potentiële maatregelen	75
DEEL 3: SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN		77
SAMENVATTING.....		78
Statistieken van letselongevallen en slachtoffers (t/m 2014)		78
De algemene evolutie van ongevallen – en slachtoffers.....		78
Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers.....		78
De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers.....		79
Kenmerken van verkeersslachtoffers.....		79
Kenmerken van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers		79
Statistieken m.b.t. het gedrag en de attitudes in het verkeer		80
Gedragsmeting		80
Attitudemeting		80
BELEIDSAANBEVELINGEN.....		82
Verbeteren van ongevalsregistratie		82
Tijdstip van de dag en week		82
Locatie		83
Leeftijd en geslacht.....		83
Weggebruikers en zwakke weggebruikers.....		83
Educatie en sensibilisatie.....		84
Rijden onder invloed van alcohol		84

REFERENTIELIJST	85
LIJST VAN FIGUREN	87
LIJST VAN TABELLEN	90

VOORWOORD

Dit rapport bevat een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deze analyse is enerzijds verricht op basis van de verkeersongevallen die in Vlaanderen gebeurden, en anderzijds op basis van het gedrag en de attitudes van weggebruikers in het verkeer.

Het eerste deel van dit rapport beschrijft de verkeersveiligheid in Vlaanderen op basis van de ongevallenstatistieken. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de databank van de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek (FOD Economie, AD Statistiek) welke informatie bevat over alle geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers op de Belgische wegen. De focus ligt op het jaar 2014, maar daarnaast worden er ook enkele evoluties gegeven.

De samenstelling van deze ongevallendatabank heeft in 2014 echter een grote verandering ondergaan: terwijl vroeger enkel de VOF's (verkeersongevallenformulieren) werden opgenomen, wordt de databank nu samengesteld op basis van de PV's. Hierdoor worden naast de ongevallen die ter plaatse worden vastgesteld, ook de ongevallen die op het bureau worden aangegeven opgenomen in de database. Dit heeft tot gevolg dat de cijfers van 2014 niet te vergelijken zijn met deze van voorgaande jaren. Omdat deze vorm van onderregistratie reeds voor 2014 bekend was, werd van 2005 tot 2013 een wegingsfactor berekend voor het aantal letselongevallen en gewonden. In dit rapport wordt enkel voor de totale aantallen letselongevallen, doden en zwaargewonden een evolutie weergegeven. Omdat de specifieke kenmerken van de ongevallen die op het politiebureau worden aangegeven sterk verschillen van deze die ter plaatse worden vastgesteld (o.a. de verdeling op basis van de leeftijd van de slachtoffers, het weggebruikertype, het type aanrijding,...) hebben we ervoor gekozen om bij deze specifieke analyses geen evolutie weer te geven.

Verder moet er op gewezen worden dat het enkel gaat over het geregistreerd aantal letselongevallen. Het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers wordt onderschat: niet alle verkeersongevallen zijn opgenomen in de ongevallendatabank omdat ze niet systematisch gemeld worden bij de politie.

Het eerste deel vangt aan met een algemene evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers, waarin ook de voortgang van de beleidsdoelstellingen besproken wordt. Naast de absolute aantallen doden, zwaargewonden en letselongevallen worden er ook enkele relatieve indicatoren weergegeven: de mortaliteit, het overlijdensrisico, het ongevalsrisico en de ongevallernst. Vervolgens worden analyses getoond op basis van het tijdstip van de ongevallen, waarin de verdeling van de ongevallen en de slachtoffers naar de maanden van het jaar, de periode van de week en volgens de weersgesteldheid worden weergegeven. Specifiek voor voetgangers wordt er ook een verdeling weergegeven naargelang de maanden van het jaar en de uren van de dag. Daarna wordt de locatie van de ongevallen behandeld: hier wordt ingegaan op de verdeling van de letselongevallen en slachtoffers volgens de Vlaamse provincies, op of buiten autosnelwegen, binnen of buiten de bebouwde kom, volgens het snelheidsregime en op kruispunten, rotondes of doorlopende weggedeeltes. Vervolgens worden de kenmerken van de verkeersslachtoffers besproken: de leeftijd, het geslacht en de verplaatsingswijze. Ten slotte worden ook de kenmerken van de ongevallen zelf besproken, meer bepaald het aanrijdingstype.

In het tweede deel van dit rapport ligt de focus op het gedrag en de attitudes van weggebruikers in het verkeer. Op basis van de gedragsmetingen die het BIVV in 2015 (snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht), 2014 (gebruik van kinderzitjes) en 2013 (afleiding door gsm) heeft uitgevoerd wordt er een beeld geschetst van het gedrag van weggebruikers in het verkeer. Daarnaast worden er ook enkele resultaten gegeven van de attitudemeting waarin (o.a. Vlaamse) bestuurders werden bevraagd naar hun meningen over bepaalde verkeersveiligheidsthema's.

Ten slotte worden in het derde deel de belangrijkste resultaten samengevat en worden daar ook enkele aanbevelingen geformuleerd.

TABEL 1

Aantal en aandeel verkeersdoden en gewonden in België, per gewest (2014)

Slachtoffers 2014						
	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	393	54%	33 312	62,5%	33 705	62,4%
Waals Gewest	305	42%	15 514	29,1%	15 819	29,4%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	29	4%	4 422	8,4%	4 451	8,2%
België	727	100%	53 248	100%	53 975	100%

TABEL 2

Ongevallencijfers in één oogopslag (2014)

Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2014						
	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
Totaal	393	100%	33 312	100%	33 705	100%
Per miljoen inwoners	61		5 196		5 258	
Periode van de week						
Weekdag	205	52,6%	22 915	68,8%	23 120	68,6%
Weeknacht	42	10,8%	1 516	4,6%	1 558	4,6%
Weekenddag	79	20,3%	6 829	20,5%	6 908	20,5%
Weekendnacht	64	16,4%	2 052	6,2%	2 116	6,3%
Provincie						
Antwerpen	90	22,9%	9 024	27,1%	9 114	27,0%
Limburg	68	17,3%	4 471	13,4%	4 539	13,5%
Oost-Vlaanderen	80	20,4%	8 907	26,7%	8 987	26,7%
West-Vlaanderen	95	24,2%	6 273	18,8%	6 368	18,9%
Vlaams-Brabant	60	15,3%	4 637	13,9%	4 697	13,9%
Wegtype						
Autosnelwegen	59	15,0%	3 186	9,6%	3 245	9,6%
Gewestwegen	181	46,1%	16 030	48,1%	16 211	48,1%
Gemeentewegen of andere	143	36,4%	13 836	41,5%	13 979	41,5%
Onbekend	10	2,5%	260	0,8%	270	0,8%
Locatie						
Buiten de bebouwde kom	229	58,3%	11 737	35,2%	11 966	35,5%
Binnen de bebouwde kom	94	23,9%	11 276	33,8%	11 370	33,7%
Onbekend	70	17,8%	10 299	30,9%	10 369	30,8%

Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2014						
	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
Snelheidszone						
30 km/u of minder	11	2,8%	1 536	4,6%	1 547	4,6%
31 km/u tot 50 km/u	96	24,4%	11 530	34,6%	11 626	34,5%
51 km/u tot 70 km/u	107	27,2%	7 125	21,4%	7 232	21,5%
71 km/u tot 90 km/u	75	19,1%	2 292	6,9%	2 367	7,0%
Meer dan 90 km/u	54	13,7%	2 061	6,2%	2 115	6,3%
Onbekend	50	12,7%	8 768	26,3%	8 818	26,2%
Kruispunttype						
Buiten kruispunt	294	76,2%	20 643	62,0%	20 937	62,1%
Op kruispunt	89	23,1%	12 146	36,5%	12 235	36,3%
Op rotonde	3	0,8%	523	1,6%	526	1,6%
Geslacht						
Mannen	299	76,1%	18 559	55,7%	18 858	56,0%
Vrouwen	91	23,2%	14 509	43,6%	14 600	43,3%
Onbekend	3	0,8%	244	0,7%	247	0,7%
Leeftijd						
Minder dan 18 jaar	20	5,1%	4 253	12,8%	4 273	12,7%
18-24 jaar	67	17,0%	5 838	17,5%	5 905	17,5%
25-34 jaar	67	17,0%	6 379	19,1%	6 446	19,1%
35-44 jaar	42	10,7%	5 166	15,5%	5 208	15,5%
45-54 jaar	50	12,7%	4 843	14,5%	4 893	14,5%
55-64 jaar	33	8,4%	3 158	9,5%	3 191	9,5%
65 jaar en ouder	109	27,7%	3 475	10,4%	3 584	10,6%
Onbekend	5	1,3%	200	0,6%	205	0,6%
Weggebruikerstype						
Voetgangers	53	13,5%	2 143	6,4%	2 196	6,5%
Fietsers	69	17,6%	8 502	25,5%	8 571	25,4%
Bromfietsers	11	2,8%	2 849	8,6%	2 860	8,5%
Motorfietsers	38	9,7%	1 677	5,0%	1 715	5,1%
Personenwagens	187	47,6%	15 919	47,8%	16 106	47,8%
Lichte vrachtwagens	14	3,6%	1 053	3,2%	1 067	3,2%
Vrachtwagens	9	2,3%	347	1,0%	356	1,1%
Autobus/autocar	0	0,0%	294	0,9%	294	0,9%
Andere/onbekend	12	3,1%	528	1,6%	540	1,6%
Ongevalstype						
Tussen bestuurders	229	58,3%	20 176	60,6%	20 405	60,5%
Eenzijdige ongevallen	111	28,2%	3 973	11,9%	4 084	12,1%
Andere/onbekend	53	13,5%	9 163	27,5%	9 216	27,3%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie IMOB en BIVV



Deel 1

STATISTIEKEN VAN
LETSELONGEVALLLEN EN
SLACHTOFFERS

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 FOD Economie AD Statistiek.

ALCOHOLSLOT

Een alcoholslot is een toestel dat verhindert dat de startmotor van de wagen ingeschakeld wordt, totdat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd. Men kan met andere woorden niet starten zonder eerst een geslaagde blaasproef te doen.

BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM

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

BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

BOTSING OF AANRIJDING

Een letselongeval kan bestaan uit 1 of meerdere aanrijdingen. Een aanrijding doet zich voor wanneer een weggebruiker botst tegen een andere weggebruiker, wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) botst tegen een obstakel of wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) de controle verliest en gewond raakt (vb. een voertuig dat over kop gaat).

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.

DODE 30 DAGEN

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

DODELIJK LETSELONGEVAL

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.

DODELIJKE AANRIJDING

Een ongeval kan uit meerdere aanrijdingen bestaan, een dodelijke aanrijding is een aanrijding die plaatsvond binnen een dodelijk letselongeval.

EENZIJDIG ONGEVAL

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

ERNST VAN DE ONGEVALLLEN

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

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.

GEDRAGSMETING VS ATTITUDEMETING

Als antwoord op de verwachtingen van de federale commissie verkeersveiligheid, organiseert het BIVV sinds 2003 gedragsmetingen van bepaalde gedragingen bij weggebruikers. Dit geobserveerd gedrag geeft een goede indicatie van het algemene gedrag van Belgische weggebruikers. Daarnaast organiseert het BIVV ook attitudemetingen waarin het toegegeven of zelf-gerapporteerd gedrag van weggebruikers en hun achterliggende opinies over verkeersveiligheidsaspecten worden bevraagd.

IMOB

Instituut voor Mobiliteit

KINDERBEVEILIGINGSSYSTEEM

Een geheel van onderdelen, bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen, soms tevens voorzien van een aanvullend component zoals een reiswieg, draagmand, stoeltje en/of botsingsscherm, dat aan een motorvoertuig kan worden bevestigd. Het is zo ontworpen dat de kans op verwonding van de gebruiker bij een botsing of bij een abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd doordat het de bewegingsvrijheid van de gebruiker beperkt.

- **Het gebruik van een onaangepast kinderbeveiligingssysteem**
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 kan gaan om een kind dat enkel wordt beveiligd door de veiligheidsgordel in plaats van door een KBS. Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.
- **Het verkeerde gebruik van een kinderbeveiligingssysteem**
Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem (misuse) wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding. Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde montage/ bevestiging van het systeem in het voertuig (bijv.: het foutief aanbrengen van de veiligheidsgordel, het niet gebruiken van een antirotatiesysteem voor de ISOFIX-zitjes), een niet toegelaten positie in het voertuig (bijv.: babyzitje tegen de rijrichting in dat met de rijrichting mee is geïnstalleerd, een babyzitje tegen de rijrichting in dat geïnstalleerd is op de passagierszitplaats voorin zonder dat de voorairbag is uitgeschakeld) of een foutieve bevestiging van het kind in het KBS (bijv.: speling op de riemen of de veiligheidsgordel, de veiligheidsgordel onder de arm of achter de rug).

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 dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.

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.

PREVALENTIE

De frequentie waarmee een bepaald gedrag wordt gesteld in de bestudeerde populatie.

REFERENTIEGEMIDDELDE 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 grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.

RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

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). Voor professionele bestuurders geldt sinds januari 2015 een maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,2 g/l BAC.

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.

TE SNEL RIJDEN

We spreken van ‘te snel rijden’ wanneer een gemotoriseerd voertuig de wettelijke snelheidslimiet overschrijdt.

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.

UAL

Uitgeademde alveolaire lucht

V85

Het 85ste percentiel is een vaak gebruikte indicator om het gedrag van de meest extreme bestuurders weer te geven. Het is de snelheid die 85% van de bestuurders naleven, of met andere woorden, de snelheid waarboven 15% van de voertuigen zich bevinden. Deze indicator geeft een idee van de spreiding van de snelheid.

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.
- **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 \leq 400cc of motorfiets $>$ 400cc.
- **Personenwagen/personenauto**
Onder deze categorie vallen naast personenauto's ook auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.
- **Vrachtwagen**
Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).

VOERTUIGKILOMETERS

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

WEGTYPE

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

- **Eenvaksbaan (70km/u)**
Een weg met één rijstrook per rijrichting, waar men maximaal 70 km/u mag rijden.
- **Eenvaksbaan (90km/u)**
Een weg met één rijstrook per rijrichting, waar men maximaal 90 km/u mag rijden.
- **Tweevaksbaan (90km/u)**
Een weg met twee rijstroken per rijrichting, waar men maximaal 90 km/u mag rijden.
- **Tweevaksbaan (120km/u)**
Een weg met twee rijstroken per rijrichting, waar men maximaal 120 km/u mag rijden, maar waarvan het begin niet aangeduid is met het verkeersbord F5.
- **Autosnelweg**
Een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7.

ZWAARGEWONDE

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

2 DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS

2.1 EVOLUTIE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

2.1.1 AANTAL VERKEERSDODEN IN 2014

In 2014 vielen in het Vlaams Gewest 393 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In vergelijking met 2013 merken we een stijging op van het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen met 2,3 % (van 384 in 2013 naar 393 in 2014). De evolutie op Belgisch niveau kent een stagnatie, hier wordt een procentuele toename van 0,4 % waargenomen (van 724 in 2013 naar 727 in 2014).

2.1.2 DOELSTELLING 2020-2050

Volgens het Pact 2020¹ gepubliceerd in 2009 **mogen in het jaar 2020 nog maximum 200 verkeersdoden vallen** (Figuur 1), wat 193 verkeersdoden minder zouden zijn dan het geregistreerde aantal in 2014. Om de doelstellingen voor 2020 te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van 33 dodelijke slachtoffers te realiseren.

Figuur 1 geeft de evolutie van het aantal verkeersdoden weer, samen met de doelstellingen voor 2020 en 2030. Deze werden neergeschreven in het "Pact 2020" door Vlaanderen in Actie en het "ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014".

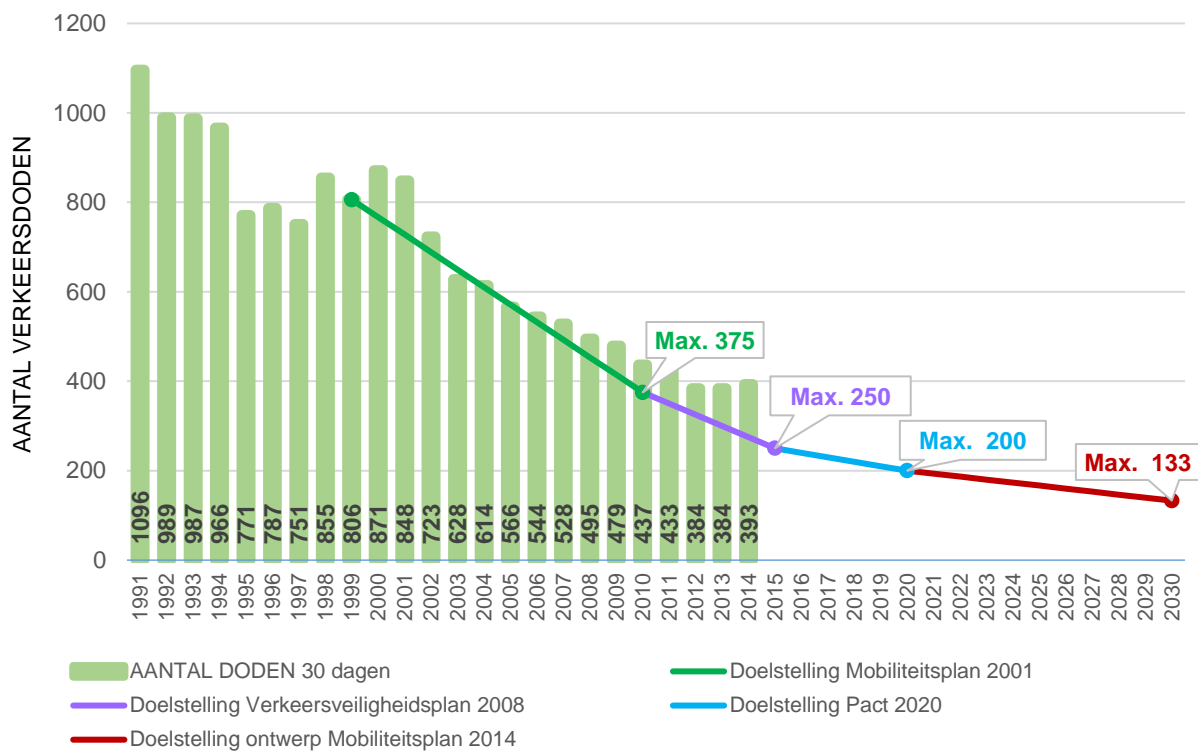
In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan² werd het jaar 2005 als referentiejaar gekozen om het aantal verkeersdoden in de daaropvolgende jaren mee te vergelijken. In dit hoofdstuk wordt echter geen referentiejaar gebruikt maar een **referentiegemiddelde**³, met name het gemiddelde aantal verkeersdoden tijdens de periode 2005-2007. Dit bedraagt **546 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2014 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met 17 verkeersdoden.

¹ 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 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.mobieltvlaanderen.be].

³ Er wordt geopteerd om in hoofdstuk 2 van dit rapport voor een referentiegemiddelde van drie jaar in plaats van één referentiejaar om sterke toevalschommelingen van het referentiepunt te vermijden. Voor de overige hoofdstukken worden geen evoluties weergegeven.

FIGUUR 1
 Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2014)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie IMOB en BIVV

TABEL 3

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2014)

JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS ⁴	VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS ⁵
1991	1 096	190	17
1992	989	171	15
1993	987	169	15
1994	966	165	14
1995	771	131	11
1996	787	134	11
1997	751	127	10
1998	855	145	12
1999	806	136	11
2000	871	147	12
2001	848	143	11
2002	723	121	9
2003	628	105	8
2004	614	102	8
2005	566	94	7
2006	544	89	7
2007	528	86	6
2008	495	80	6
2009	479	77	6
2010	437	70	5
2011	433	69	5
2012	384	60	4
2013	384	60	4
2014	393	61	4 ⁶
Gemiddelde 2005-2007	546	89,8	6,8
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-28,0%	-31,8%	-4,9%
Evolutie 2013-2014 (in %)	+2,3%	+2,3%	+1,5%

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 merken we een dalende trend in de periode tussen 2000 en 2012, gevolgd door een stagnatie in 2013 en 2014. Voorafgaand werd de periode 1991-2000 gekenmerkt door een daling tijdens de eerste helft van dit decennium, gevolgd door een stijging tijdens de tweede helft.

⁴ De verkeersdoden per miljoen inwoners worden in detail besproken in paragraaf 2.4

⁵ De verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers worden in detail besproken in paragraaf 2.5

⁶ Gebaseerd op de reizigerskilometers van 2013.

2.1.3 PROGNOSE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

Vervolgens maken we een voorspelling van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen voor de komende jaren. Hier 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. Gebruikmakend van een tijdreeksmodel (meer bepaald het Latent Risk Model⁷) beschouwen we het aantal verkeersdoden in 2014 ten opzichte van 1991 en een schatting tot 2025. Voor 2015 is het aantal verkeersdoden geschat op basis van de voorlopige data uit de verkeersveiligheidsbarometer (BIVV, 2016). Deze schatting voorspelt dat er in 2015 390 doden 30 dagen vielen in het Vlaams Gewest.

Het geschatte aantal verkeersdoden in Vlaanderen per jaar, voor de periode 2015-2025, wordt in Tabel 4 weergegeven. Voor de waarden vanaf 2016 - die door het Latent Risk Model werden geschat - wordt in de twee laatste kolommen aangegeven binnen welk interval deze verwacht worden te liggen. Bij gelijkblijvende inspanningen op vlak van verkeersveiligheid verwachten we dat tegen 2020 nog steeds meer dan 300 verkeersdoden zullen vallen in Vlaanderen. 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.

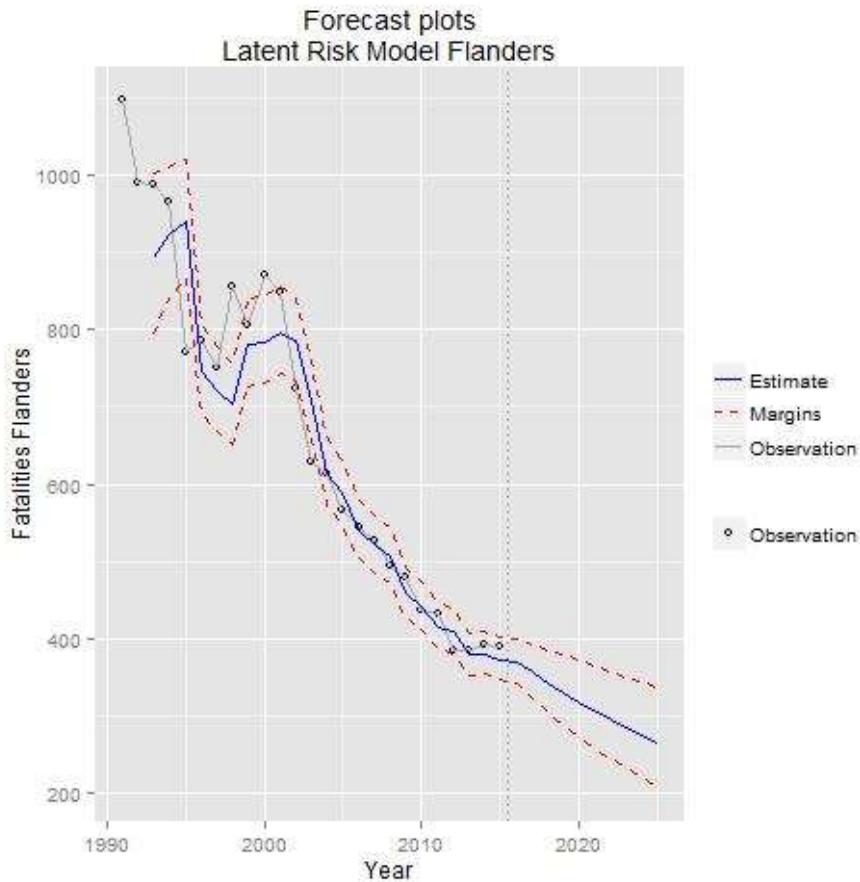
De prognoses uit Tabel 4 worden in Figuur 2 visueel voorgesteld samen met de reeds gekende cijfers in verband met het jaarlijks aantal verkeersdoden in Vlaanderen.

TABEL 4
Prognose van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2015-2025)

JAAR	PROGNOSE	ONDERGRENS 68% INTERVAL	BOVENGRENS 68% INTERVAL
2015	390		
2016	370	319	429
2017	356	294	432
2018	343	273	432
2019	331	253	432
2020	319	235	431
2021	307	219	431
2022	296	204	430
2023	285	190	429
2024	275	176	428
2025	265	164	427

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

⁷Het 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 2Evolutie van het geobserveerde en geschatte aantal Verkeersdoden⁸ (Vlaams Gewest, 1991-2025)

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

2.2 EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN

In dit rapport werd beslist om de 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 ongevallenstatistieken 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 Pact 2020 ook een doelstelling is opgenomen met betrekking tot zwaargewonden: het aantal zwaargewonden mag in 2020 niet hoger liggen dan 1500. 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.

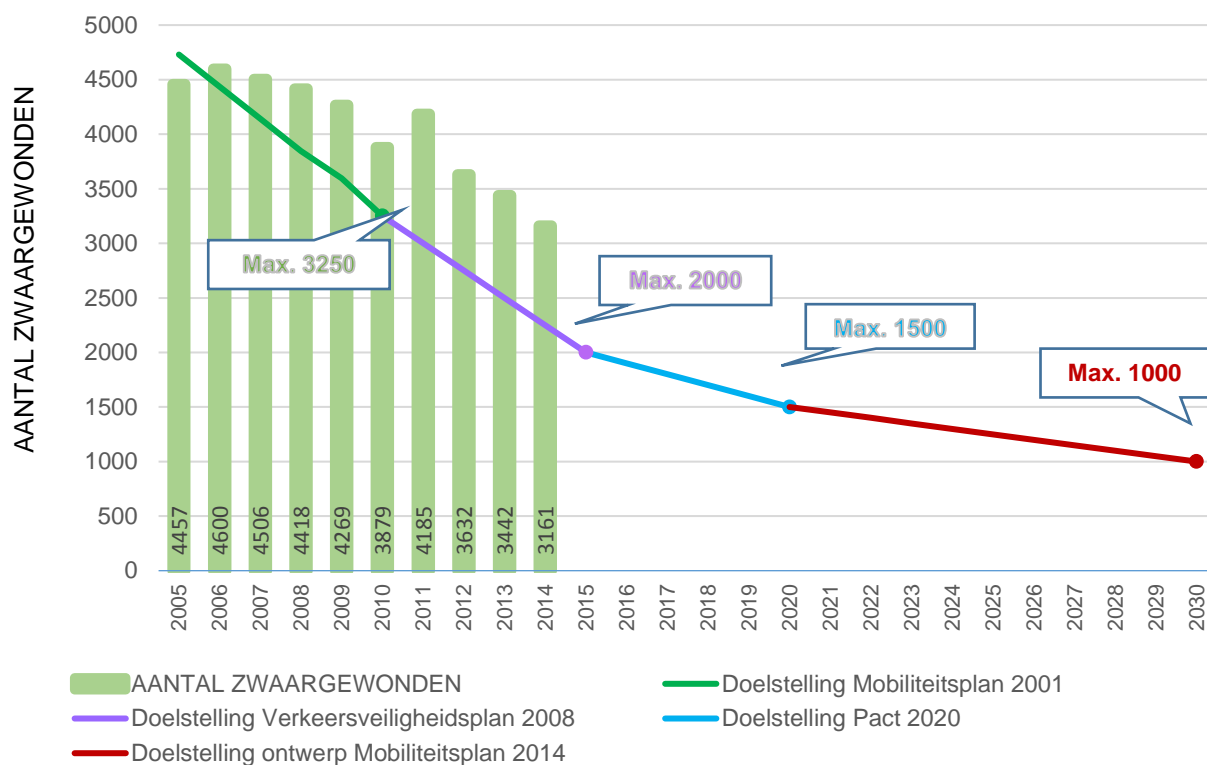
⁸ Merk op dat deze grafiek geen afgeronde en geen exacte waarden weergeeft.

2.2.1 AANTAL ZWAARGEWONDEN IN 2014

In Figuur 3 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonden weergegeven van 2005 tot 2014. Voor de periode van 2005 tot 2013 werd gebruik gemaakt van gewogen cijfers. In deze figuur kunnen we vaststellen dat het aantal zwaargewonden tussen 2005 en 2006 een kleine stijging kende. Vanaf 2006 volgde een geleidelijke daling van het aantal zwaargewonden tot 2014, met uitzondering van een piek in 2011.

FIGUUR 3

Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005-2014)



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

TABEL 5

Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2014)

JAAR	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	566	4 457	36 879	41 902
2006	544	4 600	37 266	42 410
2007	528	4 506	37 574	42 608
2008	495	4 418	36 655	41 568
2009	479	4 269	34 927	39 675
2010	437	3 879	34 137	38 453
2011	433	4 185	35 938	40 556
2012	384	3 632	32 794	36 810
2013	384	3 442	30 777	34 603
2014	393	3 161	30 151	33 705
Gemiddelde 2005-2007	546	4 521	37 240	42 307
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-28,0%	-30,1%	-19,0%	-20,3%
Evolutie 2013-2014 (in %)	+2,3%	-8,2%	-2,0%	-2,6%

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

2.2.2 DOELSTELLING 2020

In het Pact 2020 wordt een doelstelling van maximaal 1500 zwaargewonden in het jaar 2020 vooropgesteld. Vanaf het referentiegemiddelde 2005-2007⁹ tot en met het jaar 2014 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 194 slachtoffers, maar om de doelstelling te halen is sinds het referentiegemiddelde in feite een jaarlijkse gemiddelde daling van 232 zwaargewonden noodzakelijk. Om de volgende doelstelling te halen (Pact 2020) zou het aantal zwaargewonden van 2015 tot 2020 elk jaar met 277 moeten dalen.

2.3 EVOLUTIE VAN HET AANTAL LETSELONGEVALLEN

Wat betreft de evolutie van het aantal letselongevallen op Vlaamse wegen sinds 2005, onderscheiden er zich twee periodes (Figuur 4). Van 2005 tot en met 2011 schommelde het aantal letselongevallen rond 30.000 ongevallen jaarlijks. De jaren 2012-2014 worden gekenmerkt door een geleidelijke daling. Het aantal letselongevallen in de komende jaren zal meer inzicht geven in deze mogelijke dalende trend.

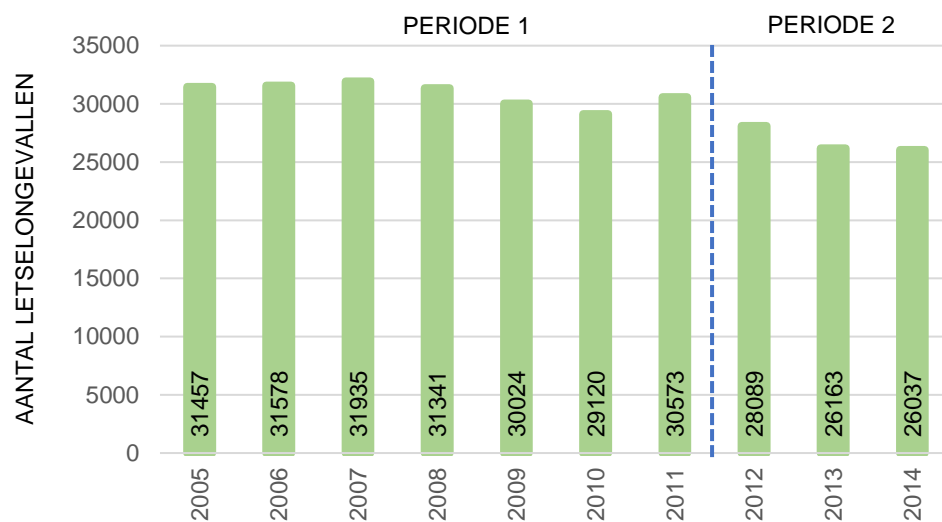
Het aantal letselongevallen in 2014 bedraagt 26.037. Ten opzichte van het referentiegemiddelde is het aantal letselongevallen met 17,8% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2013 zien we een lichte daling van 0,5%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen merken we een andere evolutie op dan bij het totale aantal letselongevallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde werd er eveneens een daling van 27,8% waargenomen, maar ten opzichte van het jaar 2013 was er een lichte stijging van het aantal dodelijke ongevallen (1,9%) (Tabel 6).

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

⁹ Dit referentiegemiddelde betreft het gemiddeld aantal zwaargewonden in de periode 2005-2007 wat gelijk is aan 4521 zwaargewonden.

FIGUUR 4

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2014)



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

TABEL 6

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2014)

JAAR	ALLE LETSELONGEVALLen	DODELIJKE LETSELONGEVALLen
2005	31 457	527
2006	31 578	513
2007	31 935	498
2008	31 341	462
2009	30 024	457
2010	29 120	410
2011	30 573	412
2012	28 089	360
2013	26 163	363
2014	26 037	370
Gemiddelde 2005-2007	31 657	513
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-17,8%	-27,8%
Evolutie 2013-2014 (in %)	-0,5%	+1,9%

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 de mortaliteit besproken, dit is het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het bevolkingsaantal (Tabel 7; Figuur 5).

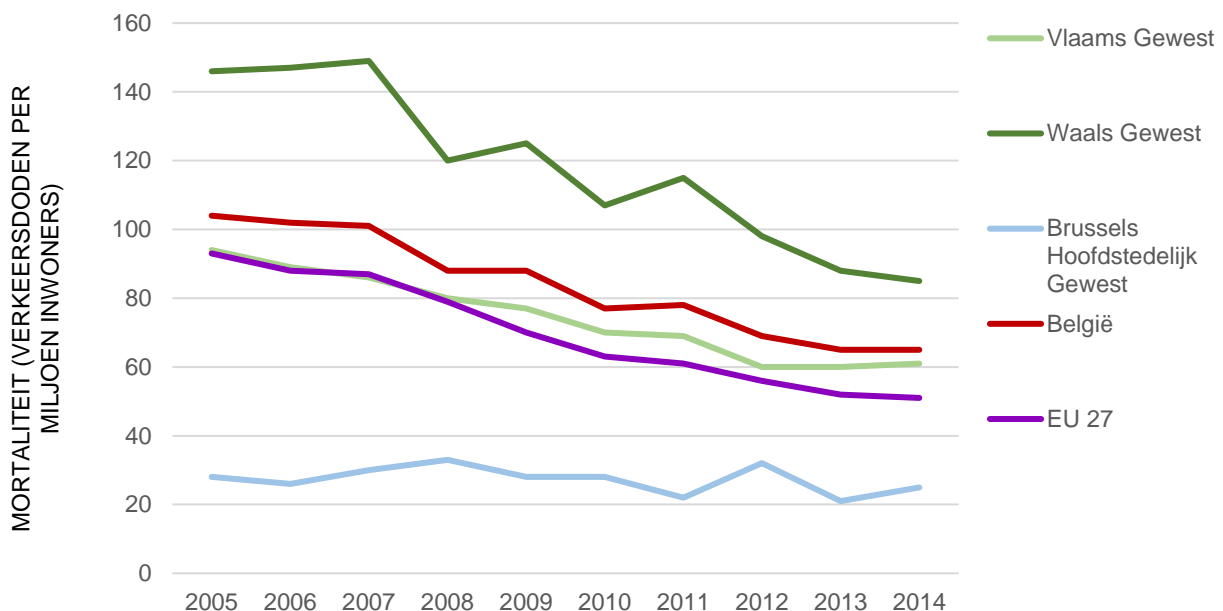
In 2014 zien we ten opzichte van 2013 een lichte stijging van de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen naar 61 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 is de mortaliteit met 32,3% gedaald (Tabel 7).

Anno 2014 is de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen (61) lager dan in Wallonië (85), maar tegelijkertijd nog meer dan dubbel zo hoog dan in het stedelijke Brussels Hoofdstedelijk Gewest (25). De mortaliteit is in Vlaanderen en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het laatste jaar gestegen, terwijl deze in Wallonië en in de Europese Unie verder is gedaald (Figuur 5).

Hoewel Vlaanderen in 2014 onder het Belgisch niveau ligt, blijkt uit de Europese cijfers dat zowel Vlaanderen als België nog steeds boven het Europees gemiddelde liggen (51). België staat zo op ongeveer hetzelfde niveau als buurland Luxemburg (64). Ook buurland Nederland kent een stagnatie van het geregistreerde aantal verkeersdoden per miljoen inwoners, hoewel de mortaliteit hier (28) slechts de helft bedraagt van die van België. Duitsland en Frankrijk worden geconfronteerd met een lichte stijging van de mortaliteit ten opzichte van 2013, maar scoren met respectievelijk 42 en 53 verkeersdoden per miljoen inwoners beter dan België.

FIGUUR 5

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2005-2014)



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

TABEL 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2005-2014)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË	EU 27 ¹⁰
2005	94	146	28	104	93
2006	89	147	26	102	88
2007	86	149	30	101	87
2008	80	120	33	88	79
2009	77	125	28	88	70
2010	70	107	28	77	63
2011	69	115	22	78	61
2012	60	98	32	69	56
2013	60	89	21	65	52
2014	61	85	25	65	51
Gemiddelde 2005-2007	90	147	28	102	89
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-32,3%	-42,2%	-10,7%	-36,9%	-42,9%
Evolutie 2013-2014 (in %)	+1,7%	-3,4%	+19,0%	+0,0%	-1,9%

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

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

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

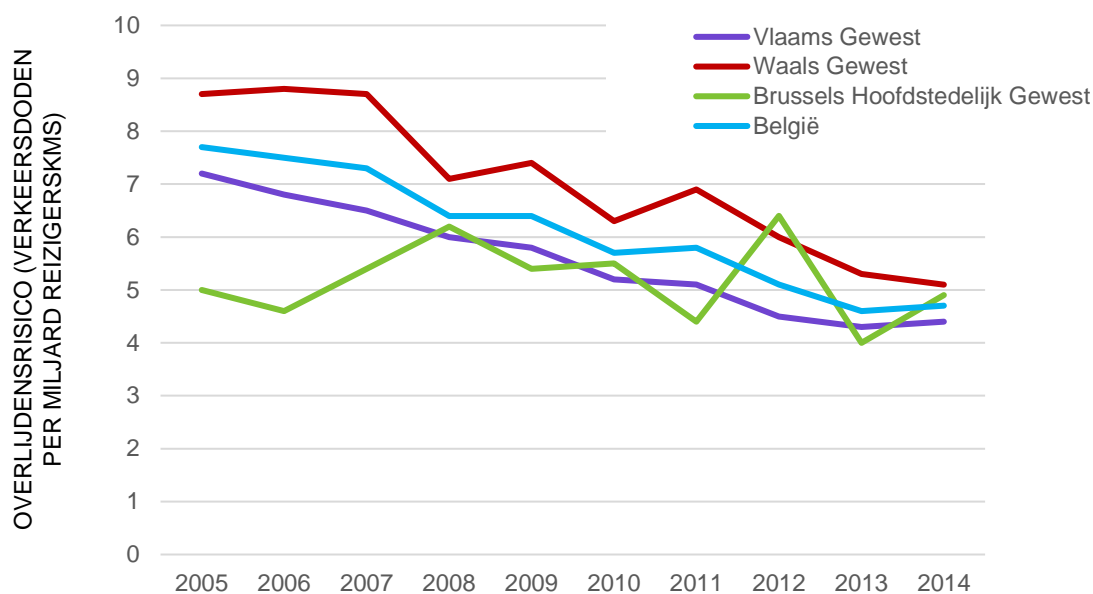
In 2014 bedraagt het overlijdensrisico in Vlaanderen nog 4,4. Dit betekent dat het risico om te overlijden per afgelegde kilometer in Vlaanderen in 2014 net niet half zo laag is in vergelijking met 2005. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 impliceert dit een afname van 36,2%. Ten opzichte van 2013 is het overlijdensrisico licht gestegen (+2,3%).

De drie gewesten liggen duidelijk dicht bij elkaar wanneer het gaat om het overlijdensrisico (Figuur 6) dan wanneer de mortaliteit wordt geanalyseerd (Figuur 5).

¹⁰ Gegevens geraadpleegd op de website van de Europese Commissie 'DG Mobility and Transport': http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution_popul.pdf

FIGUUR 6

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (2005-2014)



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

TABEL 8

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (2005-2014)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
2005	7	9	5	8
2006	7	9	5	7
2007	6	9	5	7
2008	6	7	6	6
2009	6	7	5	6
2010	5	6	5	6
2011	5	7	4	6
2012	4	6	6	5
2013	4	5	4	5
2014 ¹¹	4	5	5	5
Gemiddelde 2005-2007	7	9	5	7
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-36,2%	-41,9%	-2,7%	-38,1%
Evolutie 2013-2014 (in %)	+2,3%	-3,5%	+20,8%	+0,4%

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

¹¹ Gebaseerd op de reizigerskilometers van 2013.

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

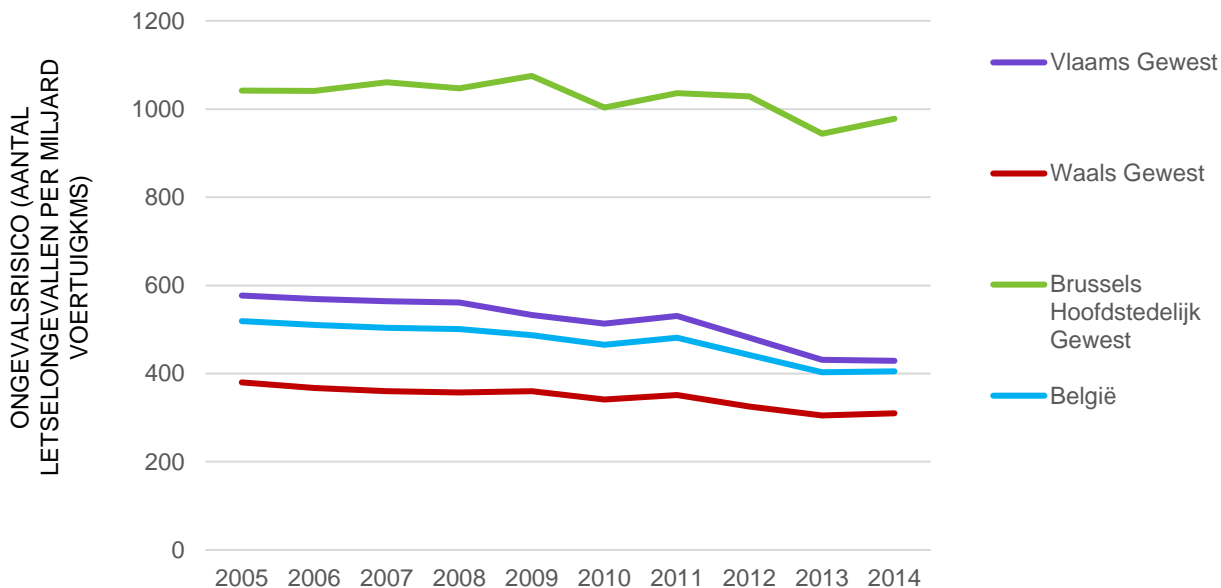
Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. In 2005 gebeurden op de Vlaamse wegen 577 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers (Tabel 9). Dit is gereduceerd tot ongeveer 429 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2014. In vergelijking met het referentiegemiddelde bedraagt de afname 24,7%, en ten opzichte van 2013 zien we weinig verandering (-0,5%).

Bij een vergelijking van de drie gewesten blijkt het risico op een letselongeval veruit het hoogst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (een ongevalsrisico van 978 in 2014) en het laagst in het Waals Gewest (een ongevalsrisico van 310 in 2014). Het Vlaams Gewest bevindt zich hier tussenin (429 in 2014).

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

FIGUUR 7

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005-2014)



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

TABEL 9

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005-2014)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
2005	577	380	1042	519
2006	569	367	1041	510
2007	564	360	1061	504
2008	561	357	1047	501
2009	533	360	1075	487
2010	513	341	1003	465
2011	531	351	1036	481
2012	481	325	1029	442
2013	431	305	944	403
2014 ¹²	429	310	978	405
Gemiddelde 2005-2007	570	369	1048	511
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-24,7%	-16,0%	-6,7%	-4,2%
Evolutie 2013-2014 (in %)	-0,5%	+1,6%	+3,6%	+0,5%

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

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

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

In 2014 vielen in Vlaanderen 15 verkeersdoden per 1000 letselongevallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde nam de ongevallernst af met 13,5% en ten opzichte van 2013 werd er geen verandering geregistreerd (Tabel 10).

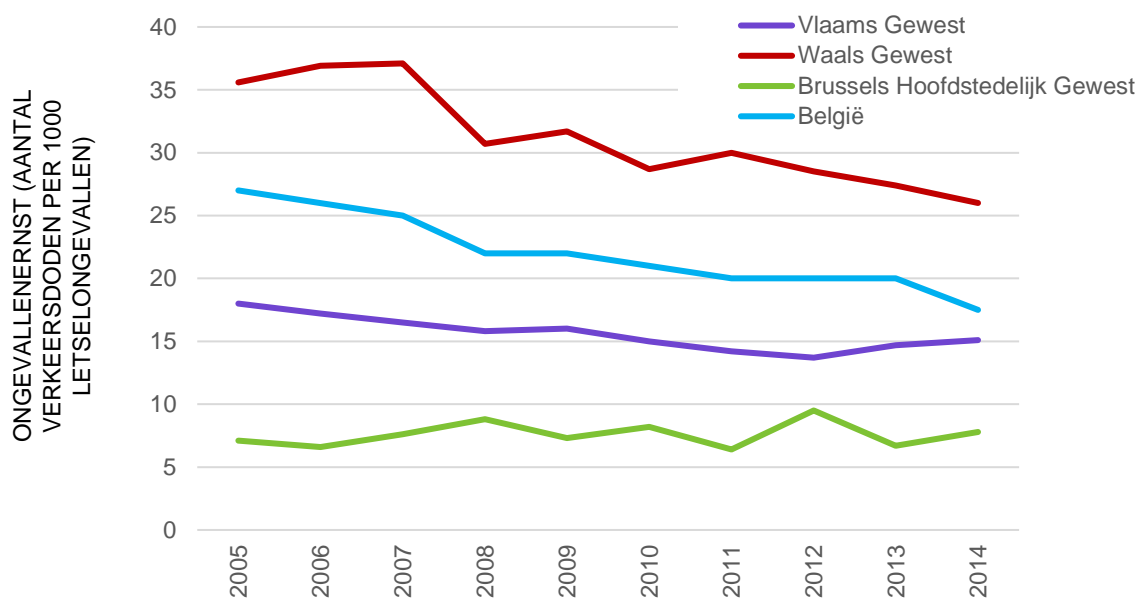
Sedert 2005 is de ongevallernst steevast het hoogst in het Waals Gewest en het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Tabel 10).

Anno 2014 is de ongevallernst in Vlaanderen (15) lager dan in Wallonië (26), maar bijna dubbel zo groot dan in Brussel (8). Ten opzichte van 2013 zien we verbeteringen voor het Waals gewest (-3,7%), maar een stijging van de ongevallernst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (+14,3%).

¹² Gebaseerd op de voertuigkilometers van 2013.

FIGUUR 8

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2014)



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

TABEL 10

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2014)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
2005	18	36	7	27
2006	17	37	7	26
2007	17	37	8	25
2008	16	31	9	22
2009	16	32	7	22
2010	15	29	8	21
2011	14	30	6	20
2012	14	28	10	20
2013	15	27	7	20
2014	15	26	8	18
Gemiddelde 2005-2007	17	37	7	26
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-13,5%	-29,1%	+9,1%	-30,8%
Evolutie 2013-2014 (in %)	+0,0%	-3,7%	+14,3%	-10,0%

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

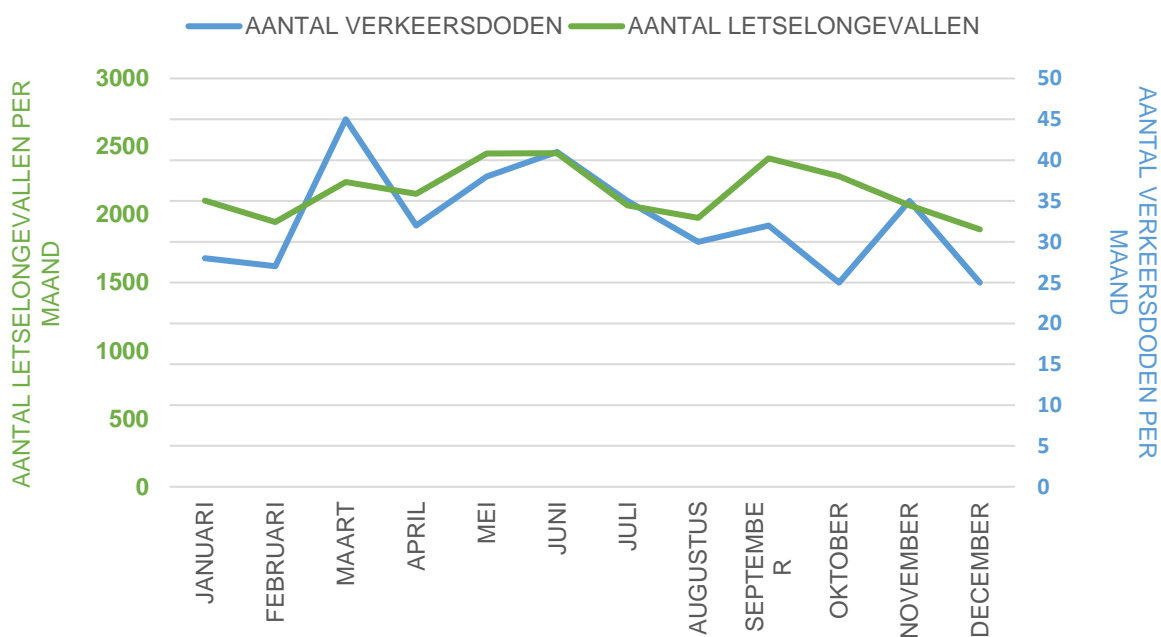
3 HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

3.1 VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen, dit is ook te zien in Figuur 9 dat o.a. de verdeling weergeeft van de letselongevallen over de maanden van 2014. 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. 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 in september. Deze periode komt overeen met de start van het nieuwe schooljaar.

FIGUUR 9

Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2014)



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

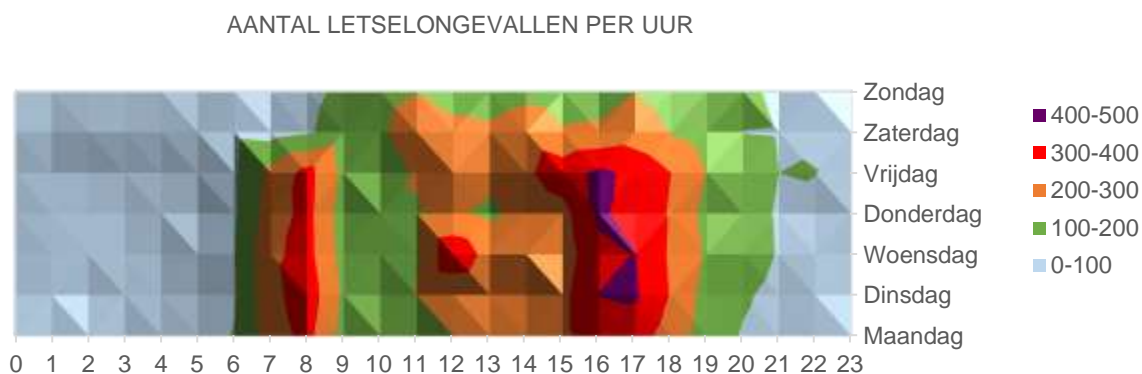
Als het aantal verkeersdoden wordt verdeeld over de maanden van 2014 (Figuur 9), valt een piek op te merken in de maand maart (45 verkeersdoden). In 2014 werd de maand maart door het KMI¹³ gekenmerkt als een uitzonderlijk zonnige maand met een hoge gemiddelde temperatuur en een zeer ongewoon hoge zonnenschijnduur. De seizoenwaarden voor de neerslaghoeveelheid en neerslagduur waren normaal. In de zomermaanden daalt het aantal verkeersdoden tot oktober, wanneer het laagste aantal verkeersdoden per maand wordt geteld (25 verkeersdoden).

3.2 VOLGENS DE PERIODE VAN DE WEEK

Figuur 10 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 17 uur) terug te vinden. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze momenten kan verklaard worden aan de hand van een 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.

FIGUUR 10

Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2014)



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

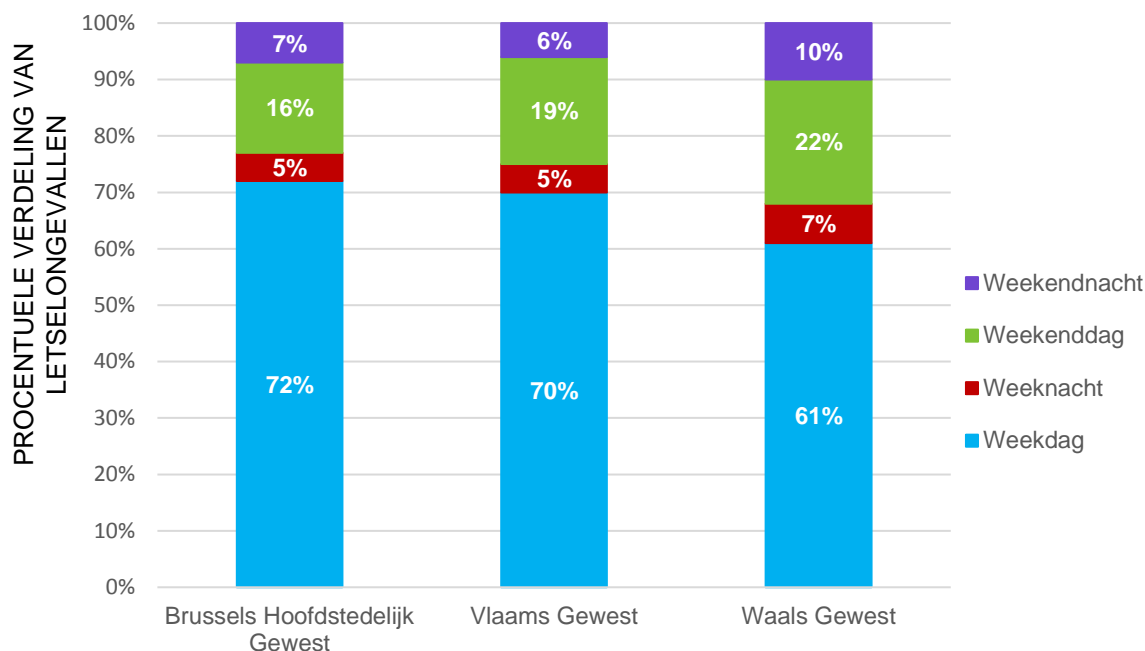
De verdeling van de letselongevallen over de periodes van de week in het Vlaams Gewest is het meest gelijkaardig aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 11). Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op weekdays (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen en Brussel respectievelijk 70,2% en 72,1%. In het Waals Gewest ligt dit aandeel iets lager, namelijk 61,5%.

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 (32,0%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit een kwart (25,1%).

¹³ KMI – Klimatologisch overzicht van het jaar 2014 (<http://www.meteo.be/meteo/view/nl/18606670-2014.html>)

FIGUUR 11

Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2014)



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

TABEL 11

Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2014)

	Verkeersdoden		Zwaar- en lichtgewonden		Letselongevallen	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	205	52,6%	22 915	68,8%	18 273	70,2%
Weeknacht	42	10,8%	1 516	4,6%	1 232	4,7%
Weekenddag	79	20,3%	6 829	20,5%	4 927	18,9%
Weekendnacht	64	16,4%	2 052	6,2%	1 602	6,2%
Totaal	390	100%	33 312	100%	26 034	100%

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

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

In 2014 waren gemiddeld 24,7% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt vooral hoog in vergelijking met het aandeel personen in de totale bevolking dat zich binnen deze leeftijdscategorie bevindt (8,3%)¹⁴.

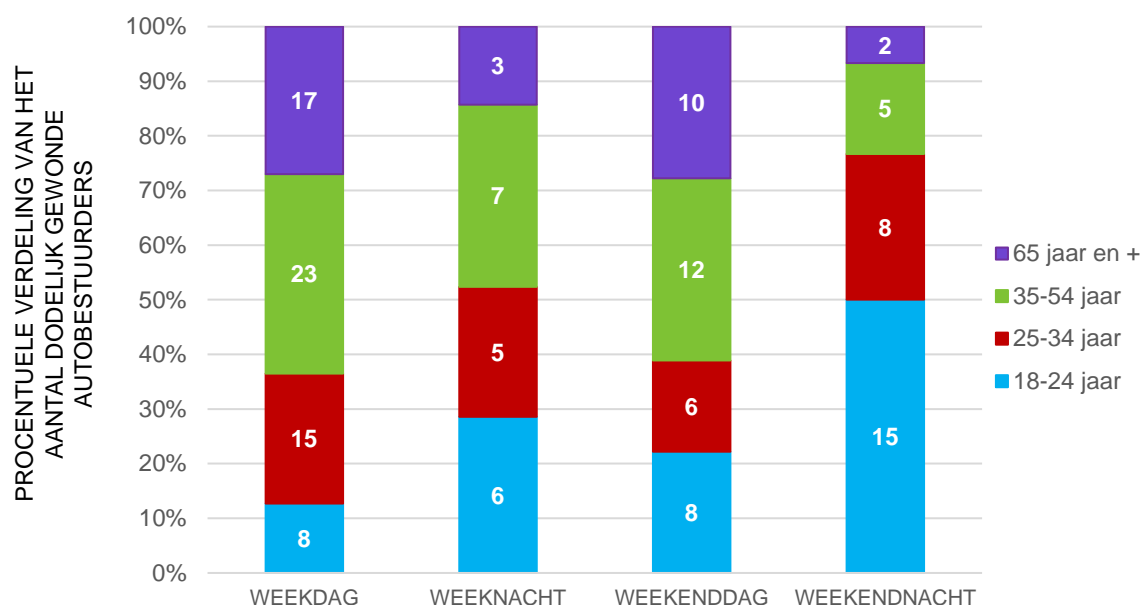
¹⁴ Bevolkingsgegevens: cijfers 2014 – Federaal Planbureau [http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&ID=35]

Het aandeel 18- tot 24-jarigen in het totale aantal omgekomen bestuurders is duidelijk het grootst tijdens week- en weekendnachten (respectievelijk 28,6% en 50,0%). 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 hierover een uitspraak doen 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.

Ouderen (65+) maken overdag – zowel in de week als in het weekend - een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts. Dit kan eveneens afgeleid worden uit Figuur 12. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en de gevolgen die deze heeft op hun verplaatsingspatroon (deze leeftijdsgroep verplaatst zich meestal overdag).

FIGUUR 12

Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2014)



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

*Nota: Elke balk telt op tot 100%. Aanvullend worden de absolute waardes per leeftijdscategorie en per weekdeel weergegeven.

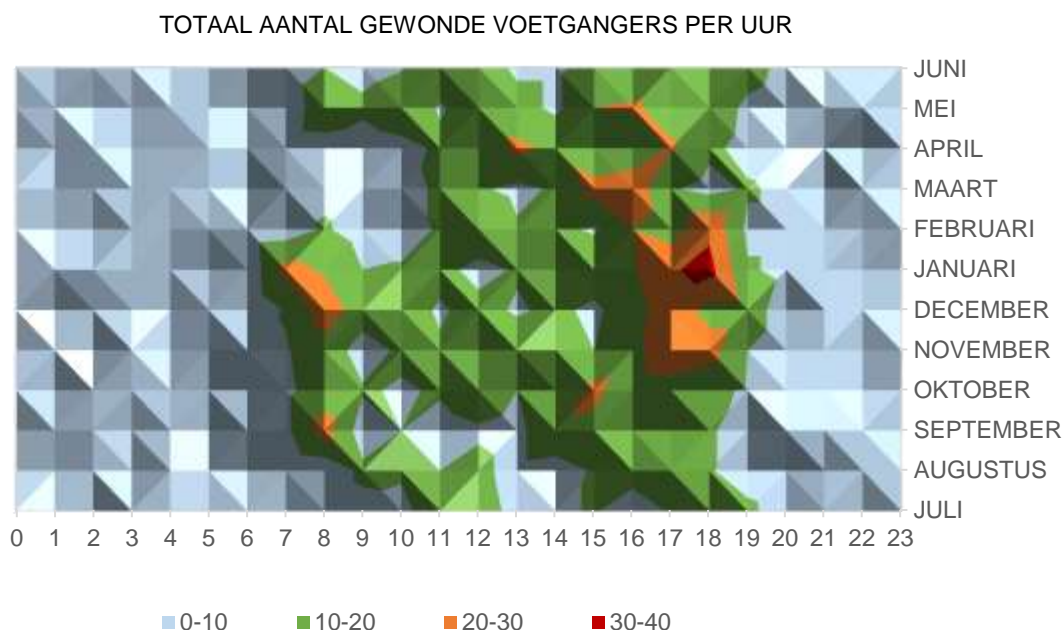
3.3 VOLGENS DE MAANDEN VAN HET JAAR EN DE UREN VAN DE DAG - VOETGANGERS

De verdeling van het aantal zwaar- en lichtgewonde en omgekomen voetgangers over de verschillende maanden kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Uit het themarapport 'Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen' blijkt onder andere dat letselongevallen bij voetgangers duidelijk onderhevig zijn aan seizoenschommelingen (Carpentier et al., 2014). Omwille deze redenen worden voetgangers in deze paragraaf apart besproken. In het totaal zijn er in 2014, in Vlaanderen, **2196 voetgangers gewond geraakt of omgekomen in het verkeer** (waaronder **53 doden**). Figuur 13 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 2014 onthult deze figuur een sterke piek in het aantal zwaar- en lichtgewonde en omgekomen voetgangers tijdens de avondspits in de winter (bruine en rode pieken in het midden van de grafiek). Een tweede piek vinden we tijdens de ochtendspits in de wintermaanden.

De concentratie van voetgangersongevallen rond de spitsuren **in de maanden november tot en met januari** kan samenhangen met de zonsondergang en dus de vroegere schemering en verminderde zichtbaarheid tijdens deze periode.

FIGUUR 13

Verdeling van het aantal zwaar- en lichtgewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2014)



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. 59,4% van alle letselongevallen in Vlaanderen spelen zich af bij normale weersomstandigheden tegenover respectievelijk 50,5% en 57,1 % van de letselongevallen in het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Tabel 12).

Het grote aandeel onbekende weersomstandigheden bij ongevallen maakt het echter moeilijk om conclusies te trekken over de letselongevallen volgens weersgesteldheid¹⁵.

Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) blijkt dat het ongeveer 183 dagen heeft geregend in België¹⁶, waarvan 107 onweersdagen. In totaal werd er 784,3 mm neerslag geregistreerd, wat minder is dan de gemiddelde waarde (852,4 mm). De zomermaanden en december vertoonden een neerslagoverschot terwijl de lente en de herfst een tekort kenden. Storm- en regenweer leveren een verhoogd risico op ten opzichte van normale weersomstandigheden, mede door de verminderde zichtbaarheid en langere remafstand.

Verder kende 2014 ook een zeer uitzonderlijk laag aantal vorstdagen (dagelijkse minimumtemperatuur lager dan 0°C). Er werden slechts 8 vorstdagen geteld (gemiddelde 1981-2010: 46,4 vorstdagen) en dit zou het lage aantal letselongevallen tijdens sneeuwval kunnen verklaren.

¹⁵ In 2014 was van 34,2% van de ongevallen in Vlaanderen de weersgesteldheid onbekend, terwijl dit in 2013 slechts 7,5% was.

¹⁶ Klimatologisch overzicht van 2014 [<http://www.meteo.be/meteo/view/nl/18606670-2014.html>]

TABEL 12

Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2014)

	Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
	#	%	#	%	#	%
Normaal	15 469	59,4%	5 923	50,5%	2 118	57,1%
Regenval	1 511	5,8%	856	7,3%	292	7,9%
Regenval + Mist (zichtbaarheid minder dan 100m)	0	0,0%	1	0,01%	0	0,0%
Regenval + Sterke wind, rukwind	9	0,03%	16	0,1%	2	0,05%
Regenval + Sneeuwval	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Mist (zichtbaarheid minder dan 100m)	57	0,2%	26	0,2%	1	0,03%
Sterke wind, rukwind	23	0,09%	30	0,3%	3	0,08%
Sneeuwval	0	0,0%	6	0,05%	0	0,0%
Hagelbui	9	0,03%	6	0,05%	1	0,03%
Andere (dikke rook ...)	62	0,2%	13	0,1%	4	0,1%
Onbekend	8 896	34,2%	4 855	41,4 %	1 291	34,8%
Totaal	26 037	100%	11 732	100%	3 712	100%

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 PROVINCIES

Tabel 13 toont de verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de vijf Vlaamse provincies in België. **West-Vlaanderen en Antwerpen** kenden in 2014 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk **24,2% en 22,9 %**), samen net niet de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. Vlaams-Brabant telde met 60 verkeersdoden, net voor Limburg (68 verkeersdoden), de provincie met het laagste aantal verkeersdoden (Tabel 13).

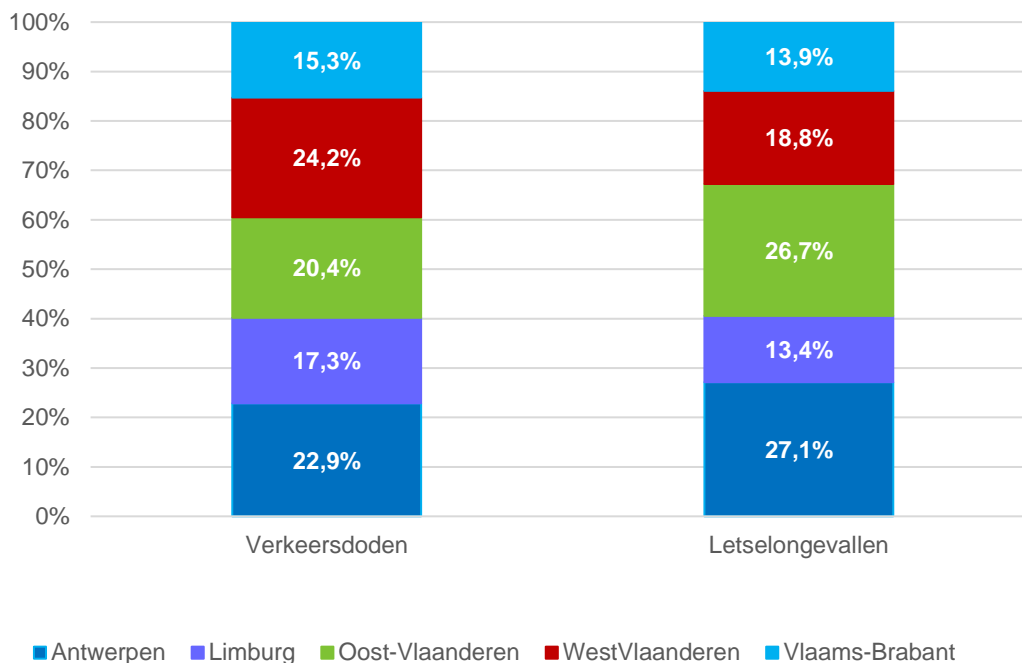
In vergelijking met het aantal verkeersdoden wijzigt de onderlinge rangschikking voor het **laagste** aantal letselongevallen tussen **Vlaams-Brabant en Limburg**. **Limburg** telde in 2014 het laagste aantal letselongevallen (**4471 letselongevallen**), wat lager ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaams-Brabant (4637 letselongevallen). Antwerpen staat eerst in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (27,1%), net gevolgd door Oost-Vlaanderen (26,7%) (Figuur 14).

TABEL 13

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in België per provincie (2014)

	VERKEERSDODEN		LETSELONGEVALLLEN	
	#	%	#	%
Antwerpen	90	22,9%	9 024	27,1%
Limburg	68	17,3%	4 471	13,4%
Oost-Vlaanderen	80	20,4%	8 907	26,7%
West-Vlaanderen	95	24,2%	6 273	18,8%
Vlaams-Brabant	60	15,3%	4 637	13,9%
TOTAAL	393	100%	33 312	100%

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

FIGUUR 14**Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in het Vlaams per provincie (2014)**

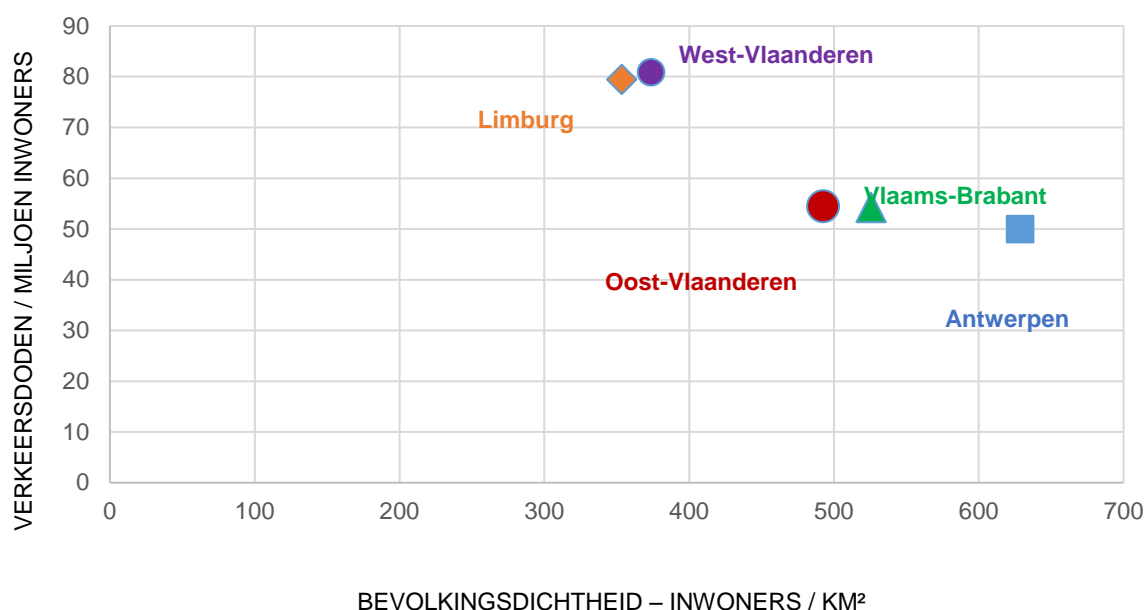
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

Het is interessant om bij de evolutie van 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 15 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 15 kan duidelijk afgeleid worden dat provincies met een hogere bevolkingsdichtheid een lagere mortaliteit kennen en andersom. De grafiek toont bijvoorbeeld dat Antwerpen de hoogste bevolkingsdichtheid heeft en de laagste mortaliteit. De provincies Limburg en West-Vlaanderen kennen daarentegen een lage bevolkingsdichtheid en een hogere mortaliteit. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat een hogere bevolkingsdichtheid een grotere verkeersdruk met zich meebrengt, wat leidt tot een verlaging van de gemiddelde snelheid. Er bestaat immers een rechtstreeks verband tussen de snelheid en de ernst van een ongeval (Daniels et al., 2004).

FIGUUR 15

De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de Vlaamse provincies (2014)



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

4.2 OP/BUITEN AUTOSNELWEGEN

In 2014 werden op de Vlaamse autosnelwegen 59 verkeersdoden en 3186 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd (Tabel 14). Dit komt overeen met 15% van alle verkeersdoden en 9,6% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. **Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel zwaar- en lichtgewonden duidt erop dat de ernst op autosnelwegen bovengemiddeld is.**

Het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers¹⁷) op Vlaamse autosnelwegen bedraagt 1,7 in 2014 en het ongevalsrisico (aantal letselgevallen per miljard voertuigkilometers) bedraagt 81,7. Anno 2014 was de ernst berekend op 29 verkeersdoden per 1000 letselgevallen (Tabel 15).

TABEL 14

Aantal zwaar- en lichtgewonden en aantal verkeersdoden op en buiten de autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2014)

WEGTYPE	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
OP AUTOSNELWEGEN	59	15,0%	3 186	9,6%	3 245	9,6%
BUITEN AUTOSNELWEGEN	324	82,4%	29 866	89,7%	30190	89,6%
ONBEKEND	10	2,5%	260	0,8%	270	0,8%
TOTAAL	393	100%	33 312	100%	33705	100%

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

¹⁷ Gebaseerd op de reizigerskilometers van 2013.

TABEL 15

Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (ongevalsrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (overlijdensrisico) en aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2014)

	ONGEVALSRISICO	OVERLIJDENSRISICO	ERNST
AUTOSNELWEGEN	82	2	29

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

4.3 BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

In 2014 werden er binnen de bebouwde kom 59% minder dodelijke slachtoffers geregistreerd dan buiten de bebouwde kom (Tabel 16).

Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (9463) dan buiten de bebouwde kom (8251). Dit resulteert in een lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 16). Het aantal zwaar- en lichtgewonden is eveneens iets lager binnen de bebouwde kom dan buiten de bebouwde kom.

TABEL 16

Aantal letselongevallen, dodelijk en andere gewonden binnen en buiten bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2014)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
LETSELONGEVALLLEN	9 463	8 251	8 323
VERKEERSDODEN	94	229	70
ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	11 276	11 737	10 299
ONGEVALLENERNST	10	28	8

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

Tabel 17 toont de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in de verschillende gewesten. Wat opvalt, is dat de ongevalsernst zowel in Vlaanderen als Wallonië beduidend hoger ligt buiten de bebouwde kom. Dit is een logisch gevolg van de lager gereden snelheden binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom scoort Vlaanderen (9,9) bijna de helft lager als Wallonië (19,1) (Tabel 17).

TABEL 17

Aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2014)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
VLAAMS GEWEST	10	28	8
WAALS GEWEST	19	42	21
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	6	0	11

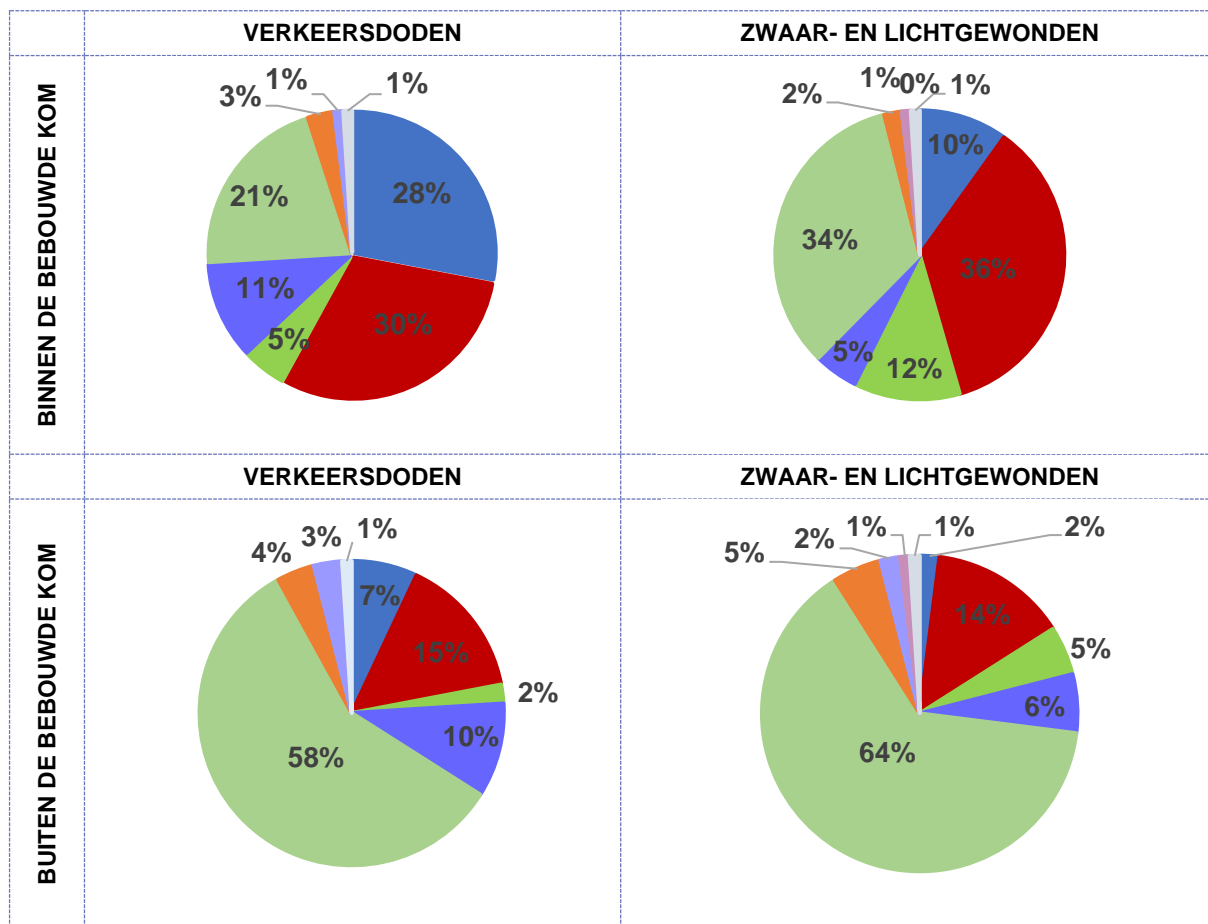
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

De verdeling van de slachtoffers naar het weggebruikerstype verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Uit Figuur 16 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 zwaar- en lichtgewonden, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het feit dat het aandeel kwetsbare weggebruikers groter is onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden 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 **73,4% van alle doden** binnen de bebouwde kom, **62,6% van alle zwaar- en lichtgewonden binnen de bebouwde kom**, **33,6% van alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, **en 26,6% van alle zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom**. **Buiten de bebouwde kom** is het aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden het grootst bij **personenwagens** (respectievelijk 58,1% van de doden en 64,5% van de zwaar- en lichtgewonden Buiten de bebouwde kom). Bij 18,2% van de verkeersdoden en bij 28,7% van de zwaar- en lichtgewonden die zich in een personenwagen verplaatsten, is het onbekend of het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom plaatsvond.

FIGUUR 16

Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2014)



- Voetganger
- Fietser
- Bromfietser
- Motorfietser
- Personenwagen
- Lichte vrachtwagen
- Vrachtwagen
- Autobus/autocar
- Andere/onbekend

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

4.4 VOLGENS SNELHEIDSREGIME

In het jaar 2014 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **70km/u wegen** (107 doden). Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 50km/u (96 doden), gevolgd door 75 verkeersdoden op 90km/u wegen, 54 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 (Tabel 18; Figuur 17). Voor de overige 50 dodelijke verkeersslachtoffers is er in de ongevallenstatistieken geen snelheidsregime gekend.

In vergelijking met het aantal verkeersdoden wijzigt de onderlinge rangschikking voor het **hoogste** aantal letselongevallen tussen de zone 50 en de zone 70. Het aantal letselongevallen in zone 50 bedroeg **9528** in 2014, wat hoger ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in de zone 70 (5144 letselongevallen) en in de zone 90 (1598). Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er voor een hoog aantal letselongevallen geen snelheidsregime werd geregistreerd.

De zone 30 kent de laagste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen). Uit Tabel 18 kan afgeleid worden dat deze ongevallenernst stijgt naarmate **de snelheid toeneemt**. Op de >90 km/u wegen zien we echter een lagere ongevallenernst dan in het snelheidsregime 71-90 km/u. Dit kan deels verklaard worden door de infrastructurele kenmerken van de >90 km/u snelheidsregimes (e.g. middenberm, minder kruispunten, weinig hindernissen, enz.), maar ook de geringere aanwezigheid van zwakke weggebruikers (Tabel 18; Figuur 17).

TABEL 18

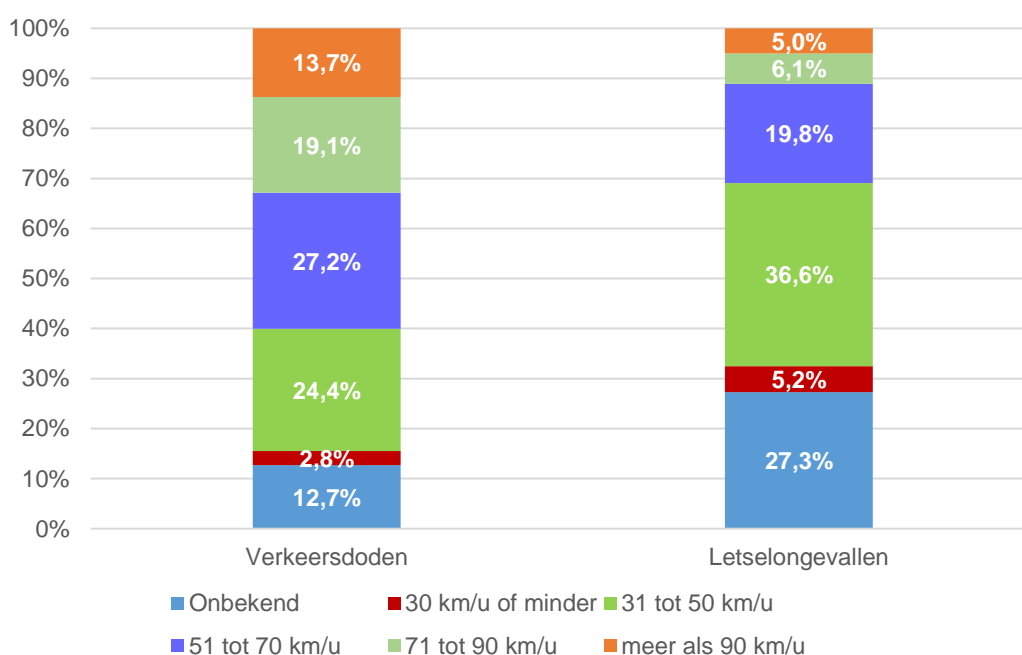
Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevalsernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2014)

	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		Onbekend	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
LETSELONGEVALLEN	1361	5,2	9528	36,6	5144	19,8	1598	6,1	1302	5	7104	27,3
VERKEERSDODEN	11	2,8	96	24,4	107	27,2	75	19,1	54	13,7	50	12,7
ONGEVALSERNST	8,1		10,1		20,8		46,9		41,5			

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

FIGUUR 17

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidszone (Vlaams Gewest, 2014)



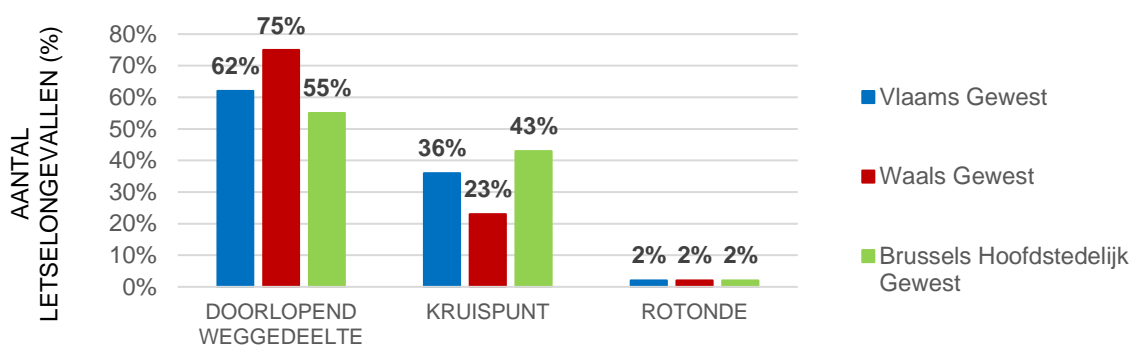
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

4.5 OP KRUISPUNTEN, OP ROTONDES OF OP DOORLOPENDE WEGGEDEELTES

Het grootste deel van de letselgevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (61,8%), dit geldt ook voor het Waals Gewest (74,6%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (55,2%). De overige ongevallen in Vlaanderen doen zich voor op kruispunten (36,4%) en op rotondes (2,3%) (Figuur 18) .

FIGUUR 18

Verdeling van het aantal letselgevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2014)



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

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

74,8% van de Vlaamse verkeersdoden kwam om het leven in een letselgeval 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 letselgevallen (74,8% t.o.v. 61,8%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt ook bevestigd door de cijfers, aangezien de ongevallenernst op kruispunten 9 verkeersdoden per 1000 letselgevallen bedraagt tegenover 18 verkeersdoden per 1000 letselgevallen op doorlopende wegsegmenten (Tabel 19).

TABEL 19

Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2014)

	Letselongevallen		Verkeersdoden		Ernst
	#	%	#	%	
Op kruispunt (totaal)	9483	36,4%	89	22,6%	9
Verkeersagent	14	0,1%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	1 555	6,0%	20	5,1%	13
Vorrangsborden B1 of B5	3 589	13,8%	42	10,7%	12
Vorrang van rechts	1 677	6,4%	15	3,8%	9
Verkeerslichten defect – Borden B1 of B5	10	0,0%	0	0,0%	0
Verkeerslichten defect – Vorrang van rechts	1	0,0%	0	0,0%	0
Onbekend	2 637	10,1%	12	3,1%	5
Op rotonde (totaal)	454	1,7%	3	0,8%	7
Verkeersagent	2	0,0%	0	0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	2	0,0%	0	0%	0
Vorrangsborden B1 of B5	274	1,1%	2	1%	7
Vorrang van rechts	18	0,1%	0	0%	0
Onbekend	158	0,6%	1	0%	0
Buiten kruispunt	16093	61,8%	294	74,8%	18
Onbekend	7	0,0%	7	1,8%	1 000

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

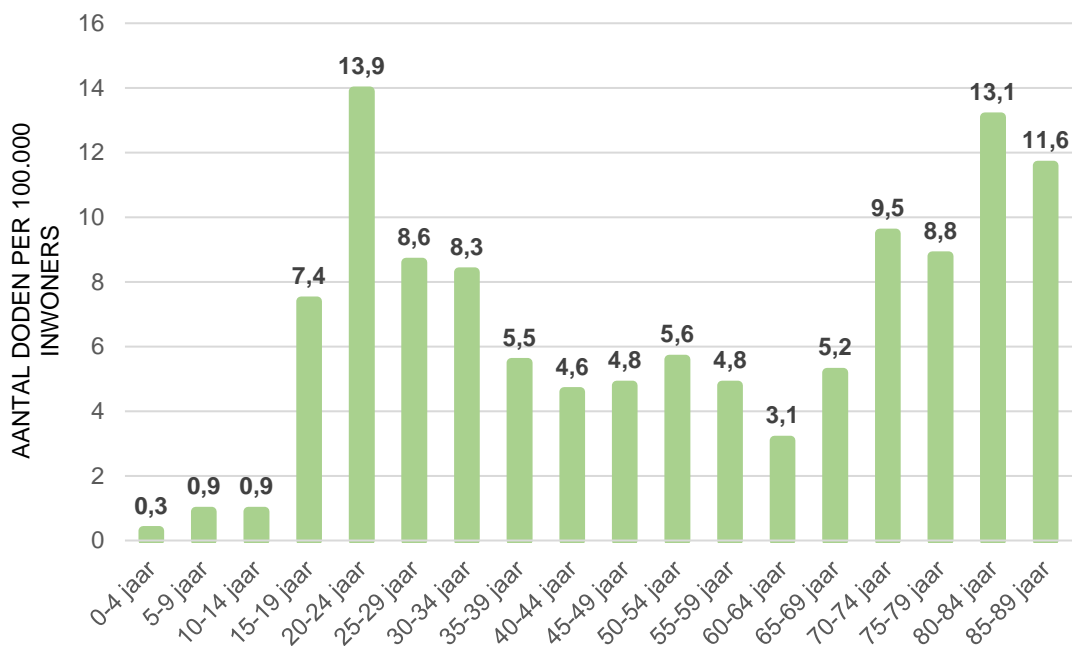
5 KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

5.1 VOLGENS LEEFTIJD

Figuur 19 geeft het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse weer. Er onderscheidt zich **een piek bij de 20- tot 24-jarigen** (bijna 14 doden per 100.000 inwoners), 13,7% van het totale aantal doden vielen binnen de leeftijdscategorie van 20- tot 24-jarigen, terwijl deze categorie slechts 6% van de bevolking in Vlaanderen¹⁸ uitmaakt. In de daaropvolgende leeftijdsgroepen zien we opnieuw een geleidelijke afname van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners en vanaf de leeftijd van 65 jaar kan er weer een geleidelijke toename waargenomen worden. Een tweede piek kan waargenomen worden in de leeftijdscategorie van **80- tot 84-jarigen**: iets meer dan 13 doden per 100.000 inwoners. In absolute cijfers betreft het hier 26 verkeersdoden. Mogelijk kan de stijging vanaf een leeftijd van 65 jaar 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 (Van Hout & Brijs, 2010; Van Hout & Brijs, 2011; Van Hout & Brijs, 2012).

FIGUUR 19

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014)



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

¹⁸ Het Federaal Planbureau: Bevolking per gewest en leeftijd, op 1 januari 2014 [http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&ID=35]

5.2 VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

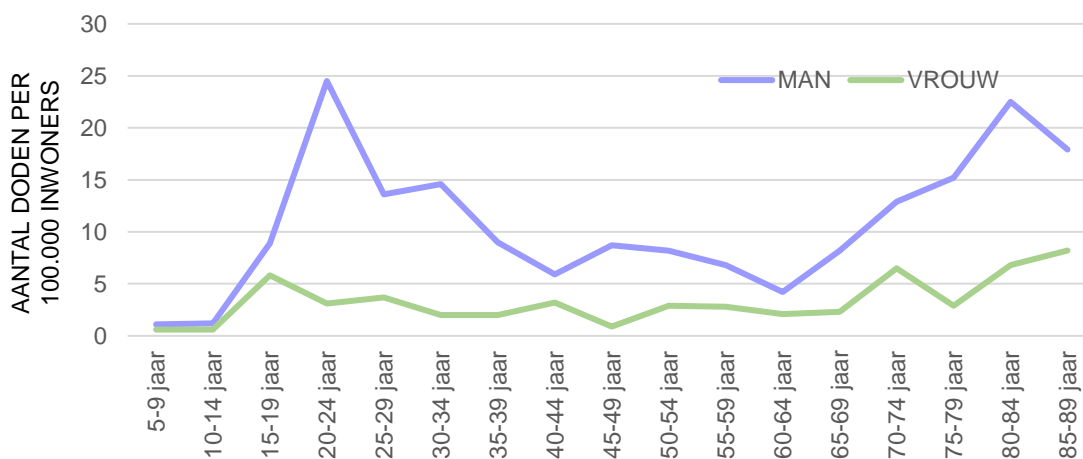
Zoals in Figuur 19, geeft Figuur 20 het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gegeven naar geslacht. **Mannen maken 76,1% van alle verkeersdoden** uit, terwijl 49% van de bevolking¹⁹ mannelijk is. Uit de figuur kan afgeleid worden dat bij mannen de mortaliteit het hoogst is **bij de 20- tot 24-jarigen**. In deze eerste leeftijdsklasse vallen maar liefst 16,2% van alle verkeersdoden bij de mannen (48 van de 299 verkeersdoden).

In de leeftijdsklassen die volgen op de 20- tot 24-jarigen, neemt de mortaliteit bij de mannen sterk af. Het aantal dodelijke slachtoffers per 100.000 inwoners begint terug te stijgen vanaf 60 jaar. Het aantal omgekomen mannen ligt voor elke leeftijdscategorie beduidend hoger dan bij vrouwen.

Bij de vrouwen merken we minder duidelijke pieken op. Een eerste piek vinden we bij de leeftijdsklasse 15- tot 19-jarigen. Deze leeftijdsklasse kenmerkt zich zowel bij mannen als bij vrouwen door het feit dat men voor het eerst zelfstandig deelneemt aan het verkeer. Door gebrek aan ervaring zal deze leeftijdsgroep niet alle verkeerssituaties correct kunnen inschatten. Een tweede piek bij vrouwen zien we vanaf 65 jaar. De piek bij de 20- tot 24-jarigen die er bij mannen duidelijk was, ontbreekt bij vrouwen. Het is mogelijk dat dit verband houdt met het groter risicogedrag van jonge mannen in het verkeer²⁰.

FIGUUR 20

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014)



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

¹⁹ Het Federaal Planbureau: Loop van de bevolking van België [http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&ID=35]

²⁰ Bos, K., Dreesen, A., Willems, B. (2006). Ongevallenbetrokkenheid van jongeren: Deel I Internationale literatuurstudie naar oorzakelijke en/of bijdragende factoren (RA-2006-91). Geraadpleegd op de website van het Steunpunt Verkeersveiligheid: <http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/node/297?auteur=&keywords=risicogedrag&rapportnummer=&publicatie=&jaar=&taal=&type=&search=1>

TABEL 20

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014)

Leeftijdscategorie	Verkeersdoden			Doden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
5-9 jaar	2	1	3	1	1
10-14 jaar	2	1	3	1	1
15-19 jaar	16	10	26	9	6
20-24 jaar	48	6	54	24	3
25-29 jaar	26	7	33	14	4
30-34 jaar	30	4	34	15	2
35-39 jaar	18	4	22	9	2
40-44 jaar	13	7	20	6	3
45-49 jaar	21	2	23	9	1
50-54 jaar	20	7	27	8	3
55-59 jaar	15	6	21	7	3
60-64 jaar	8	4	12	4	2
65-69 jaar	14	4	18	8	2
70-74 jaar	16	9	25	13	6
75-79 jaar	17	4	21	15	3
80-84 jaar	18	8	26	22	7
85-89 jaar	7	6	13	18	8
90-94 jaar	5	0	5	40	0
Onbekend	3	1	4		
Totaal	299	91	390²¹	9	3

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

²¹ Er werden 3 doden geregistreerd waarvoor het geslacht onbekend was.

5.3 VOLGENS VERPLAATSINGSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2012-2013 in totaal 14.386 kilometer²² af. Daarvan werd 57,3% afgelegd als autobestuurder, 23,3% als autopassagier, 3,8% als fietser, 1,7 % als motorrijder, 1,1% als voetganger en 0,4% als bromfietser. De gemiddelde Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende. Het feit dat **auto-inzittenden** de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk. **47,8%** van alle slachtoffers in 2014 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietzers (25,4%), bromfietzers (8,5%), voetgangers (6,5%) en motorfietzers (5,1%)** (Tabel 21).

TABEL 21

Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2014)

	VERKEERSDODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	Totaal slachtoffers	
			#	%
Voetgangers	53	2 143	2 196	6,5%
Fietzers	69	8 502	8 571	25,4%
Bromfietzers	11	2 849	2 860	8,5%
Motorfietzers	38	1 677	1 715	5,1%
Bestuurders van personenvoertuigen	151	11 383	11 534	34,2%
Passagiers van personenvoertuigen	36	4 536	4 572	13,6%
Lichte vrachtwagens	14	1 053	1 067	3,2%
Vrachtwagens	9	347	356	1,1%
Autobussen en autocars	0	294	294	0,9%
Overige	4	239	243	0,7%
Onbekend	8	289	297	0,9%
Totaal	393	33 312	33 705	100%

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

5.4 VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATSINGSWIJZE

In deze paragraaf wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers samen geanalyseerd om na te gaan bij 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 autobestuurders (Tabel 22). 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 er bij voetgangers, fietsers en bromfietzers een piek te zien op de leeftijd van 15 tot 19 jaar. Het aantal zwaar- en lichtgewonde en omgekomen motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar).

Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **20 en 34 jaar** en in **vrachtwagens tussen 45 en 54 jaar**.

²² De verplaatsingsgegevens voor het OVG 2014 zijn nog niet beschikbaar. Deze waarde betreft het gemiddeld aantal afgelegde kilometers in de periode september 2012 tot en met september 2013.

TABEL 22

Aantal verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze
(Vlaams Gewest, 2014)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ onbekend	Totaal
Onbekend	29	49	20	11	63	3	2	6	22	205
0-4 jaar	83	44	1	0	300	6	1	5	18	458
5-9 jaar	142	144	9	2	360	7	1	18	14	697
10-14 jaar	141	767	20	8	287	10	2	25	33	1293
15-19 jaar	211	1010	1046	34	972	33	4	18	54	3382
20-24 jaar	153	675	455	183	2599	177	31	31	44	4348
25-29 jaar	141	575	252	232	2077	147	41	25	47	3537
30-34 jaar	127	487	182	176	1689	147	40	22	39	2909
35-39 jaar	109	504	162	185	1451	113	47	15	36	2622
40-44 jaar	131	544	161	190	1339	120	46	16	39	2586
45-49 jaar	124	604	161	233	1197	109	53	20	41	2542
50-54 jaar	127	665	155	227	991	86	49	17	34	2351
55-59 jaar	137	585	111	140	785	55	23	18	33	1887
60-64 jaar	95	517	55	51	523	24	13	5	21	1304
65-69 jaar	107	439	21	30	463	15	2	10	18	1105
70-74 jaar	97	371	24	5	377	9	0	12	15	910
75-79 jaar	98	324	10	6	279	2	1	14	17	751
80-84 jaar	93	188	11	2	232	3	0	9	8	546
85-89 jaar	40	64	4	0	88	1	0	7	6	210
90-94 jaar	10	14	0	0	27	0	0	1	1	53
> 95 jaar	1	1	0	0	7	0	0	0	0	9
Totaal	2196	8571	2860	1715	16106	1067	356	294	540	33705

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

6 LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

6.1 NAAR TYPE VAN AANRIJDING²³

Dodelijke aanrijdingen ten gevolge van een botsing tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in het Vlaams Gewest op tot **58%**. Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke aanrijdingen bij een botsing langs opzij of een botsing langs achteren (of naast elkaar) (respectievelijk 20,4% en 13,8%). Botsingen met voetgangers maken 11,3% uit van de dodelijke aanrijdingen. **Een derde** van de dodelijke aanrijdingen was het gevolg van **een eenzijdig ongeval** waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal aanrijdingen met letsel slechts 15,2% bedraagt. De **meeste aanrijdingen met doden** komen voor in verkeerssituaties **waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis** welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal). Voor 11,1% van de dodelijke aanrijdingen is het type aanrijding niet vermeld of onbekend.

TABEL 23

Aantal dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2014)

		DODELIJKE AANRIJDINGEN		AANRIJDINGEN MET LETSELS	
		#	%	#	%
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	0	0,0%	436	1,5%
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	57	12,7%	2 347	8,0%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	62	13,8%	5 041	17,2%
	Botsing langs opzij	92	20,4%	7 790	26,6%
Met een voetganger		51	11,3%	1 548	5,3%
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	6	1,3%	549	1,9%
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	114	25,3%	2 839	9,7%
	Geen hindernis	18	4,0%	1 082	3,7%
Geen vermelding van type aanrijding		42	9,3%	6 991	23,9%
Andere of onbekend		8	1,8%	689	2,4%
Totaal		450	100%	29 312	100%

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

²³ Een ongeval kan uit meerdere aanrijdingen bestaan. In dit hoofdstuk kunnen er om die reden letselongevallen dubbel geteld worden. We spreken daarom van het aantal aanrijdingen met letsel en het aantal dodelijke aanrijdingen.

58,5% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen, 48,7% in Wallonië en 63,2% in Brussel bestaan uit een **aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief)**. Het hoger percentage aanrijdingen tussen twee weggebruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vooral het gevolg van een hoger aandeel aanrijdingen met voetgangers (Figuur 21; Tabel 24). Het grote aandeel aanrijdingen waarvan het aanrijdingstype onbekend is, maakt het echter moeilijk om conclusies te trekken over de aanrijdingen volgens aanrijdingstype.

Vlaanderen kent het **hoogste** percentage aanrijdingen **langs opzij** van de drie gewesten (**26,6%**). Dit geldt ook voor aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) (17,2%) en voor frontale aanrijdingen (8,0%). Vlaanderen kent het laagste aandeel aanrijdingen met letsel waarbij een voetganger betrokken was (5,3%). De drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (i.e. een aanrijding tegen een hindernis op of buiten de rijbaan, of een aanrijding zonder hindernis), welke onder de categorie eenzijdige ongevallen geplaatst worden, vertegenwoordigen 15,2% van alle aanrijdingen met letsel in Vlaanderen, wat aanzienlijk minder is dan de 25,5% in Wallonië.

TABEL 24

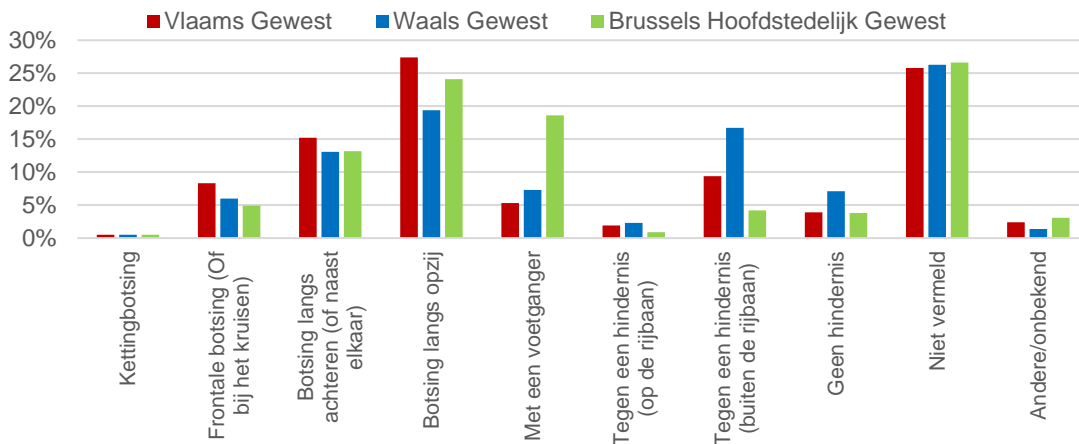
Verdeling van het aantal aanrijdingen met letsel in België per gewest en volgens aanrijdingstype (2014)

		VLAAMS GEWEST		WAALS GEWEST		BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	
		#	%	#	%	#	%
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	436	1,5%	212	1,6%	48	1,1%
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	2 347	8,0%	786	5,9%	203	4,8%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	5 041	17,2%	1 967	14,7%	626	14,9%
	Botsing langs opzij	7 790	26,6%	2 597	19,4%	1 007	23,9%
Met een voetganger		1 548	5,3%	951	7,1%	772	18,4%
Eén weggebruiker	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	549	1,9%	290	2,2%	37	0,9%
	Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	2 839	9,7%	2 232	16,7%	196	4,7%
	Geen hindernis	1 082	3,7%	884	6,6%	149	3,5%
Geen vermelding van type aanrijding		6 991	23,9%	3 247	24,3%	1 034	24,6%
Andere of onbekend		689	2,4%	195	1,5%	133	3,2%
Totaal		29 312	100%	13 361	100%	4 205	100%

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

FIGUUR 21

Procentuele verdeling van het aantal aanrijdingen met letsel in België, per gewest en volgens aanrijdingstype (2014)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV 29

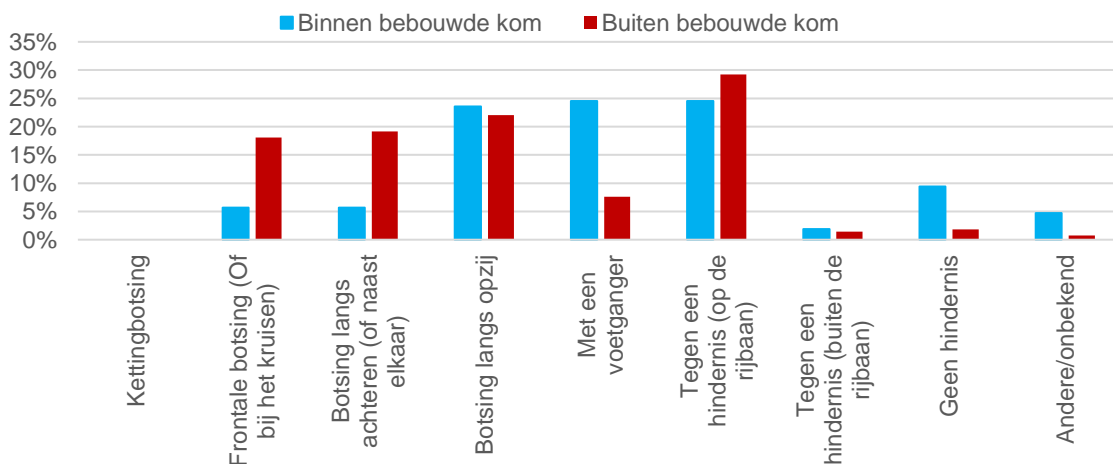
*Nota: Balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%

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

Figuur 22 geeft aan dat zowel op **wegen binnen als buiten de bebouwde kom, de aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan tot het hoogste percentage dodelijke aanrijdingen** leiden (respectievelijk 24,5% en 29,2%). Het feit dat dit percentage hoger ligt op wegen buiten de bebouwde kom is gerelateerd aan de hogere snelheidslimiet die op deze wegen geldt, in combinatie met de aanwezigheid van enkele hindernissen die doorgaans typerend zijn voor deze omgevingen (e.g. bomen; Figuur 23). Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom (respectievelijk 24,5% en 7,6%). Wegen buiten de bebouwde kom kennen dan weer een groter aandeel dodelijke aanrijdingen bij botsingen langs achteren (of naast elkaar) (19,1%) en bij frontale botsingen (of bij het kruisen) (18,1%) dan wegen binnen de bebouwde kom.

FIGUUR 22

Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen bij aanrijdingen met letsel volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2014)



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

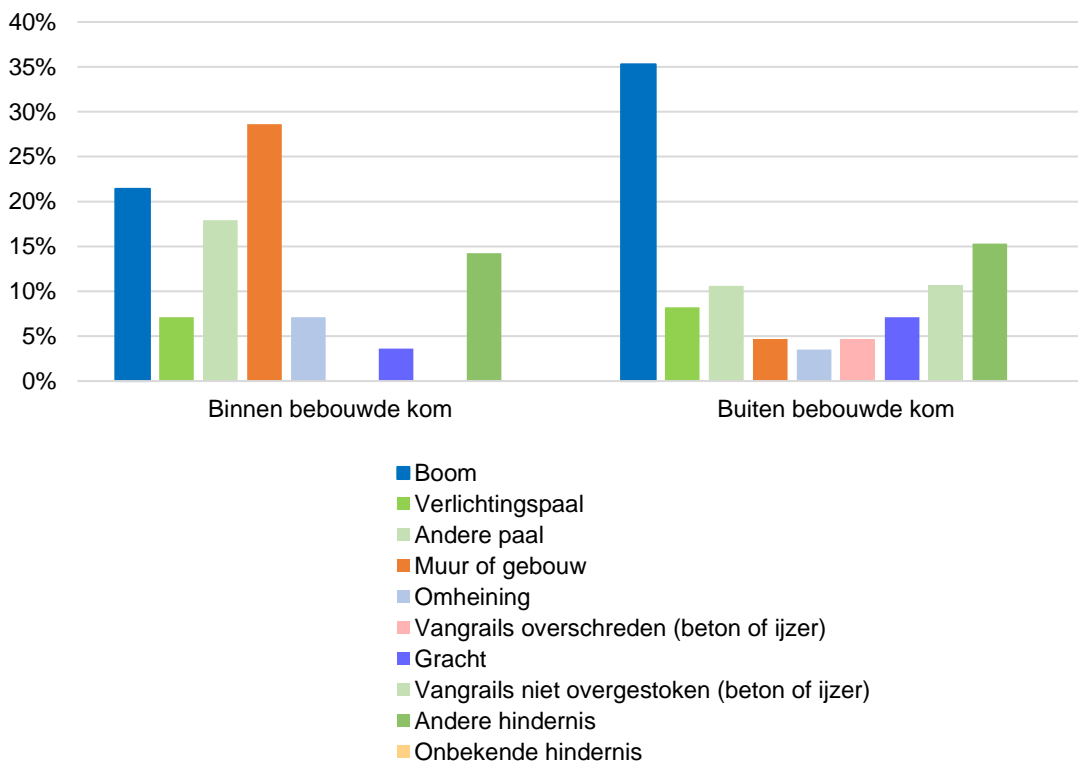
*Nota: Balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%

Uit Figuur 22 en Tabel 23 kan afgeleid worden dat dodelijke aanrijdingen 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 23 verder in op de aard van deze hindernissen.

Buiten de bebouwde kom zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (**37,0%**). **Binnen de bebouwde kom** vormen muren en gebouwen vaak een hindernis buiten de rijbaan (30,8% van de dodelijke aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan binnen de bebouwde kom). Om ernstige gevolgen 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 afschermdende constructie (Slootmans, 2014).

FIGUUR 23

Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen bij eenzijdige aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2014)



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

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



Deel 2

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

1 INLEIDING

Om de verkeersveiligheid in België en de evolutie ervan nauwkeurig te kunnen opvolgen, werd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2002 een set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd. Deze indicatoren werden gedefinieerd op het niveau van ongevallen, op het niveau van objectief meetbaar gedrag van bestuurders en op het niveau van de attitudes van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid.

Het BIVV staat in voor het opvolgen van drie gedragsindicatoren en van de attitudes van de Belgische bestuurders. De drie gedragsindicatoren die door de SGVV zijn gedefinieerd, zijn snelheid, rijden onder invloed van alcohol en gordeldracht. Deze indicatoren worden op regelmatige basis gemeten via gedragsmetingen zodat de evolutie ervan in kaart kan worden gebracht. Daarnaast voert het BIVV ook metingen uit van andere gedragingen in het verkeer, zoals het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen of het gebruik van de gsm tijdens het rijden. Ten slotte organiseert het BIVV om de drie jaar een attitudemeting.

De gedragsmetingen zijn “road side surveys” waarbij het de bedoeling is om dit gedrag in reële omstandigheden (dus in het verkeer) te observeren. De attitudemetingen zijn daarentegen gebaseerd op interviews en omvatten naast meningen en attitudes ook zelfverklaard gedrag.

Achtereenvolgens worden in dit deel de resultaten besproken van de gedragsmetingen “snelheid”, “rijden onder invloed van alcohol”, “gordeldracht”, “het gebruik van kinderbeveiligingssystemen” en “het gebruik van de gsm achter het stuur”. Ten slotte worden er ook enkele resultaten gegeven van de meest recente attitudemeting. De methodologie van elke gedragsmeting en van de attitudemeting wordt hieronder slechts zeer bondig omschreven. Meer details over de specifieke methodologie zijn te vinden in de rapporten zelf, die beschikbaar zijn op de website van het BIVV²⁴.

²⁴ 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. (2015). *Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Focant N. (2016) *Drinken en rijden: doen we het teveel? Gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Lequeux Q. (2016). *Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., & Schoeters, A. (In press). *Nationale attitudemeting 2015*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Temmerman P. (2016) *Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Trotta M. (2016) *Wat vertelt de gps ons over de snelheid van de Belgen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

2 GEDRAGSMETINGEN - SNELHEID (2015)

Snelheid speelt een belangrijke rol in verkeersonveiligheid: het beïnvloedt zowel de kans op een ongeval als de ernst ervan. Te snel rijden kan zowel de directe oorzaak van een ongeval zijn, of het ongeval in de hand werken omdat snelheid de reactietijd beïnvloedt waarover een bestuurder beschikt om te reageren op een onverwachte gebeurtenis. Daarom is snelheid één van de prestatie-indicatoren die gedefinieerd werden door de SGVV en die door het BIVV sinds 2003 wordt opgevolgd via regelmatige gedragsmetingen.

De meest recente gedragsmeting van de snelheid van voertuigen op de Belgische wegen vond plaats in 2015. Er werden voor het eerst twee aparte metingen verricht: één op wegen binnen de bebouwde kom en één op wegen buiten de bebouwde kom. Beide metingen kenden een verschillende methodologie, maar hadden beiden als doel om de gemiddelde snelheid, de V-85 en het percentage snelheidsovertredingen te bepalen bij 'vrije snelheid'. Dit wil zeggen dat de gemeten snelheid de snelheid vertegenwoordigt die door bestuurders zelf wordt gekozen, en die niet bepaald wordt door verkeersremmende elementen zoals scherpe bochten, snelheidsremmers of verkeersdrukte.

2.1 BINNEN DE BEBOUWDE KOM

De snelheidsmeting op wegen binnen de bebouwde kom gebeurde - net zoals tijdens de gedragsmetingen in de jaren voordien - via radartoestellen. In 2015 werden 78 locaties binnen de bebouwde kom geselecteerd waar gedurende een volledige week de snelheid van alle voorbijrijdende voertuigen werd geregistreerd. Er werd getracht de meetlocaties zoveel mogelijk te laten overeenkomen met de meetlocaties die tijdens de vorige metingen gebruikt werden. In totaal werden er 10 meetlocaties binnen een zone 30 geselecteerd, 27 meetlocaties binnen schoolomgevingen (waar er een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt) en 41 meetlocaties op 50 km/u-wegen. Eén van de voorwaarden bij het selecteren van de meetlocaties was dat de weginfrastructuur geen snelheidsremmende elementen mag bevatten. Door deze voorwaarde konden enkel zone 30-locaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weerhouden worden. De meetlocaties in de andere twee snelheidsregimes zijn wel evenwichtig verdeeld over de drie gewesten.

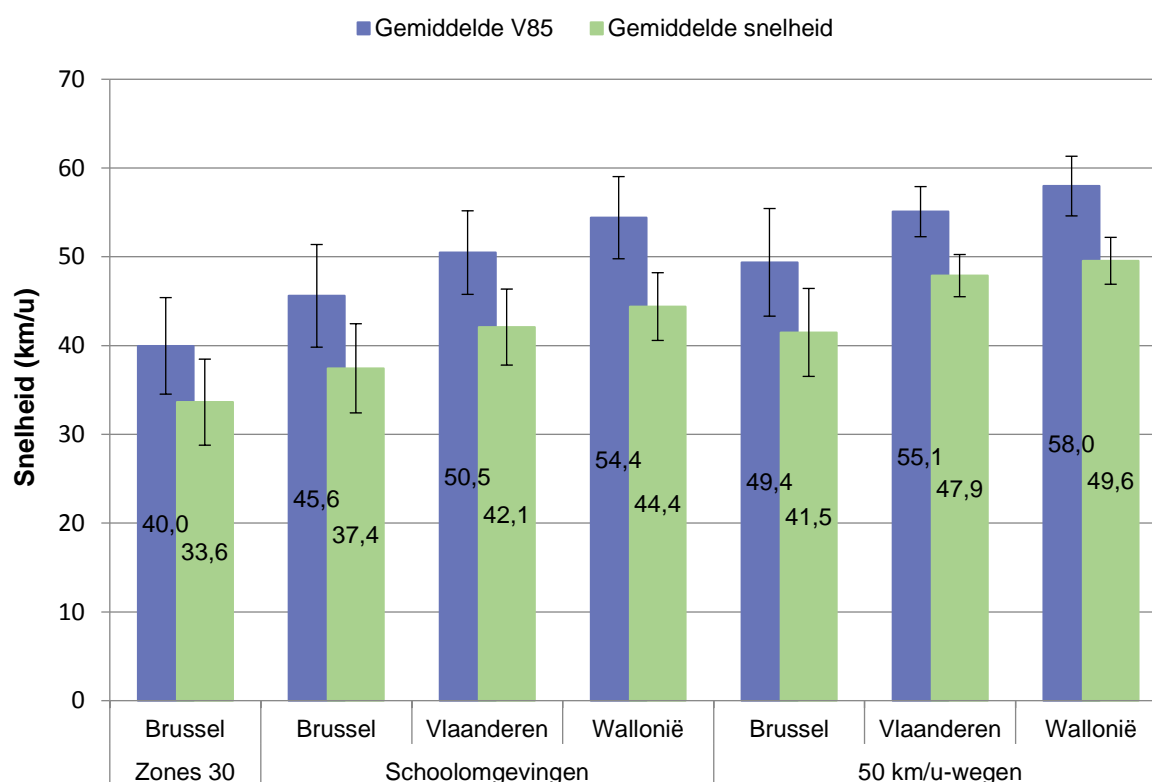
Verder werden enkel de voertuigen geselecteerd die niet gehinderd werden door een voorligger. Dit werd gedaan door enkel de voertuigen die een volgtijd van minstens 5 seconden²⁵ hadden ten opzichte van hun voorligger, in de steekproef op te nemen.

²⁵ Dit criterium volgt uit een analyse in het kader van het Europese project SafetyNet (Riguelle, 2008).

In Figuur 24 wordt voor de drie snelheidsregimes, per gewest de gemiddelde snelheid en de gemiddelde V85 weergegeven. We kunnen vaststellen dat in het Vlaams Gewest de gemiddelde snelheid met 42,1 km/u en de gemiddelde V85 met 50,2 km/u in schoolomgevingen ver boven de toegelaten snelheid van 30 km/u liggen. Op 50 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid in Vlaanderen net onder de snelheidslimiet (47,9 km/u), maar de gemiddelde V85 erboven (55,1 km/u). Ook in de twee andere gewesten liggen de gemiddelde snelheden in schoolomgevingen boven de snelheidslimiet en blijven deze op 50 km/u-wegen onder de limiet. Wat de gemiddelde V85 betreft, blijft deze enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 50 km/u-wegen onder de limiet. Over het algemeen vinden we de laagste snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de hoogste snelheden in het Waals Gewest. Op 50 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid in Vlaanderen significant hoger dan in Brussel. In Wallonië vinden we wat de gemiddelde snelheid en gemiddelde V85 betreft zowel in schoolomgevingen als op 50 km/u-wegen significante verschillen met Brussel, maar niet met Vlaanderen. Verder kunnen we vaststellen dat ook in de (Brusselse) zones 30 de gemiddelde snelheid (33,6 km/u) en de gemiddelde V85 (40,0 km/u) boven de snelheidslimiet ligt.

FIGUUR 24

Gemiddelde snelheid op wegen binnen de bebouwde kom, per gewest (2015)



Bron: Gedragmeting Snelheid binnen de bebouwde kom – BIVV (2016)

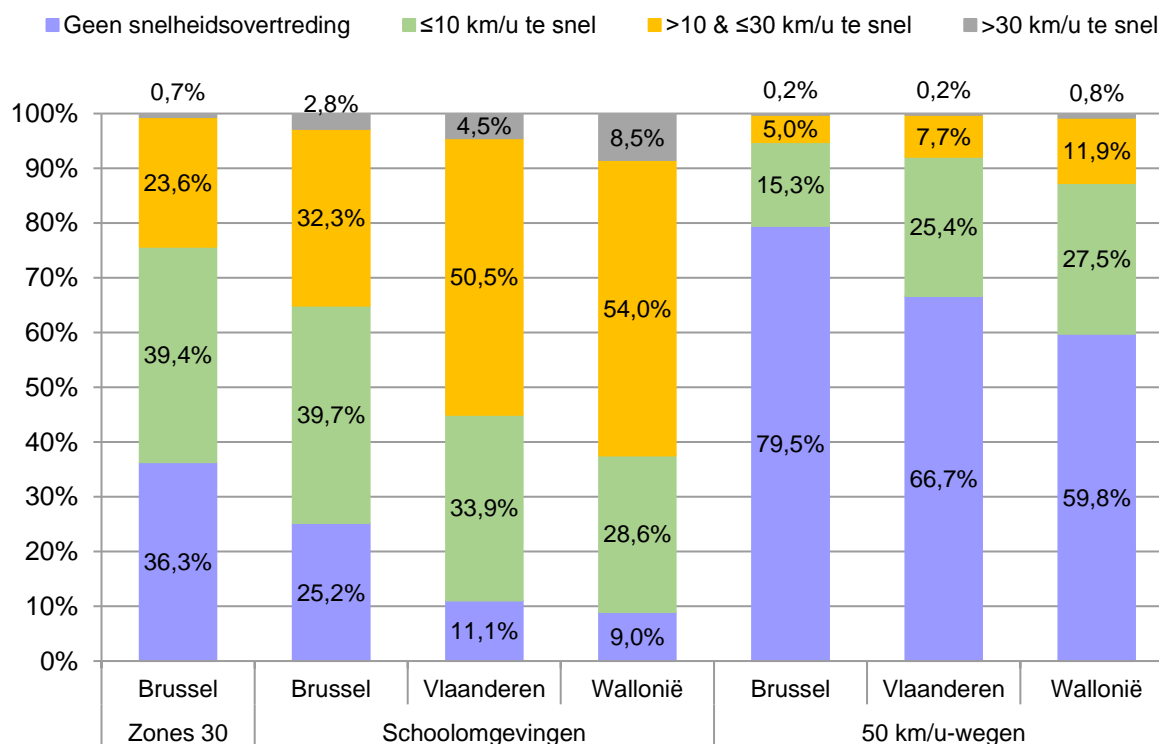
Een andere indicator die tijdens de snelheidsmeting gemeten werd, is het percentage snelheidsovertredingen (Figuur 25). Dit is het aandeel voertuigen dat de geldende snelheidslimiet overschreed. Er wordt een opdeling gemaakt tussen overtredingen van 10 km/u of minder, overtredingen tussen 10 en 30 km/u en overtredingen van meer dan 30 km/u. Over het algemeen kunnen we vaststellen dat de meeste snelheidsovertredingen worden begaan in schoolomgevingen, al mogen we niet vergeten dat het hier gaat om schoolomgevingen zonder infrastructurele aanpassingen. Ook de zone 30 blijkt met slechts 36,3% van de bestuurders die zich aan de limiet houden, problematisch. Op 50 km/u-wegen ligt het overtredingspercentage dan weer een stuk lager. Wat het tijdstip betreft, vinden we in schoolomgevingen een significant hoger overtredingspercentage tijdens het weekend dan tijdens wekdagen. In de zone 30 en op 50 km/u-wegen werden er geen verschillen gevonden.

Kijken we naar de resultaten per gewest, dan zien we dat – net zoals de gemiddelde snelheid - het overtredingspercentage over het algemeen het laagst ligt in Brussel en het hoogst in Wallonië. Vlaanderen kent

een overtredingspercentage in schoolomgevingen van bijna 90%. Iets meer dan de helft van de bestuurders rijdt er zelfs meer dan 10 km/u te snel. Op 50 km/u-wegen wordt de snelheidslimiet in Vlaanderen veel vaker gerespecteerd: hier overschreed maar een derde van de bestuurders de snelheidslimiet en bij slechts 7,7% was dat met meer dan 10 km/u. Overtredingen van meer dan 30 km/u vinden we enkel in schoolomgevingen terug: in Vlaanderen kende 4,5% van de bestuurders een snelheid van meer dan 60 km/u en in Wallonië bedroeg dat percentage 8,5%.

FIGUUR 25

Snelheidsovertredingen op wegen binnen de bebouwde kom, per gewest (2015)



Bron: Gedragmeting Snelheid binnen de bebouwde kom – BIVV (2016)

2.2 BUITEN DE BEBOUWDE KOM

De snelheidsmeting op wegen buiten de bebouwde kom gebeurde - in tegenstelling tot de voorgaande jaren - niet met radartoestellen. Voor deze meting werd in 2015 voor het eerst een nieuwe methodologie toegepast: de analyses om de verschillende indicatoren te berekenen werden verricht op "floating car data". Deze gegevens zijn niet afkomstig van toestellen langs de kant van de weg, maar van voertuigen zelf. Voertuigen die door de aanwezigheid van een navigatietoestel, radarverklikker of smartphone-app beschikken over een lokalisatie- en communicatiesysteem, sturen gegevens over hun traject automatisch door naar een centraal systeem. Deze manier van dataverzameling creëert een zeer grote steekproef en vergroot zo het representatieve karakter van de snelheidsindicatoren zowel in ruimte als in tijd. De indicatoren voor 2015 werden berekend over een periode van vier maanden en op 500 meetlocaties. In totaal werden meer dan 6 miljoen data geanalyseerd. Het nadeel van deze nieuwe methode is echter dat de vergelijkbaarheid met eerdere metingen en met de metingen binnen de bebouwde kom niet vanzelfsprekend is. In wat volgt worden enkel de resultaten m.b.t. de lichte voertuigen besproken (personenwagens en lichte vrachtwagens).

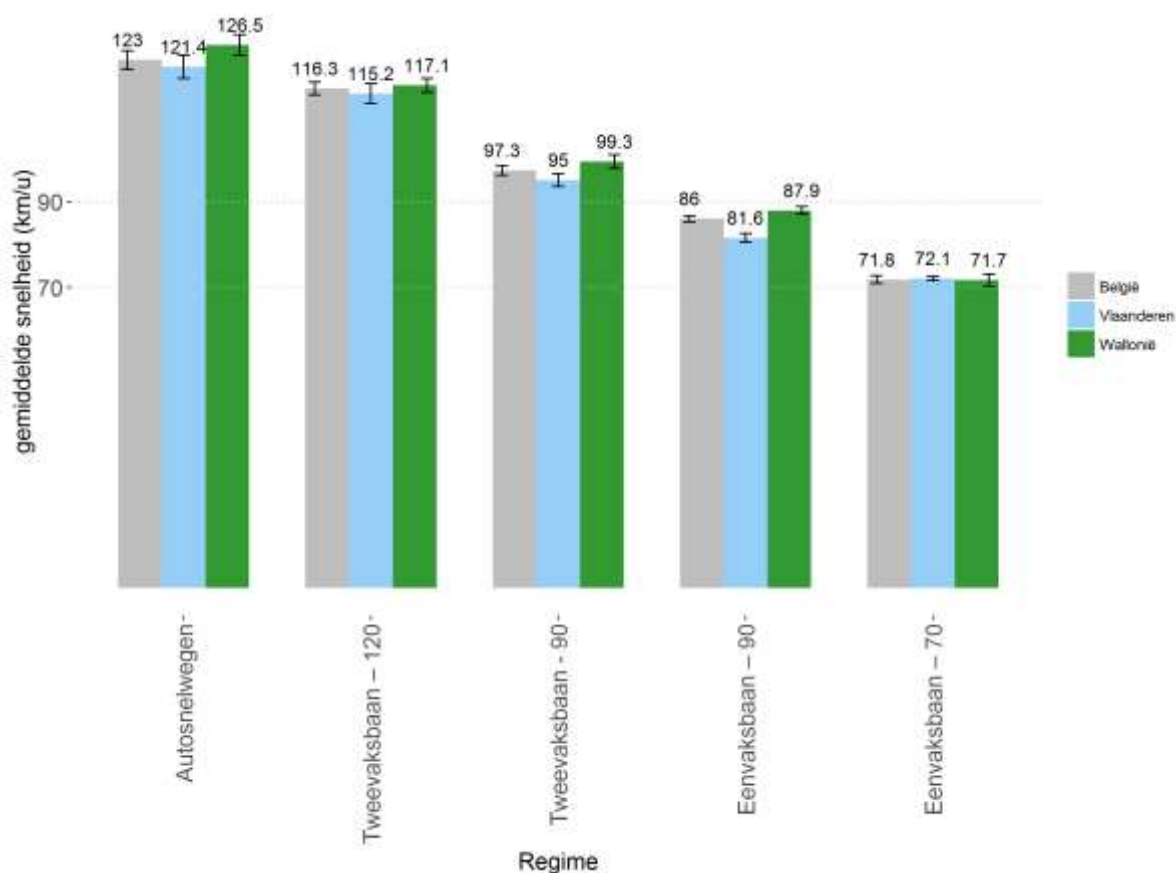
In Figuur 26 wordt voor verschillende snelheidsregimes buiten de bebouwde kom de gemiddelde snelheid weergegeven voor België, Vlaanderen en Wallonië. Zowel in Vlaanderen als in Wallonië kunnen we vaststellen dat de gemiddelde snelheid de snelheidslimiet overschrijdt op autosnelwegen, tweevaksbanen met een snelheidsbeperking van 90 km/u en op éénvaksbanen met een beperking van 70 km/u. Enkel op tweevaksbanen met een beperking van 120 km/u en op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u ligt de gemiddelde snelheid in beide gewesten lager dan de maximaal toegelaten snelheid. Verder kunnen we vaststellen dat voor bijna elk wegtype de gemiddelde snelheid in Vlaanderen lager ligt dan in Wallonië. Enkel op éénvaksbanen met een

beperking van 70 km/u is er geen verschil tussen beide gewesten. In Wallonië ligt de gemiddelde snelheid op autosnelwegen 6 km/u boven de limiet van 120 km/u terwijl deze in Vlaanderen maar 1 km/u boven de limiet ligt. Op tweevaksbanen met een beperking van 90 km/u ligt de gemiddelde snelheid in Wallonië meer dan 9 km/u boven de limiet, terwijl dit in Vlaanderen 5 km/u is. Het grootste verschil tussen beide gewesten wordt vastgesteld op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u. Ondanks dat de gemiddelde snelheid in beide gewesten onder de limiet bleef, liggen de gemiddelde snelheden toch ver uit elkaar: 81,6 km/u in Vlaanderen tegenover 87,9 km/u in Wallonië.

De gemiddelde snelheid op autosnelwegen in Wallonië overschrijdt de limiet van 120 km/u met 6 km/u (tegenover 1 km/u in Vlaanderen) en die op tweevaksbanen met een beperking van 90 km/u met meer dan 9 km/u (tegenover 5 in Vlaanderen). Het grootste verschil tussen beide gewesten werd vastgesteld op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u waar de gemiddelde snelheid in Vlaanderen 81,6 km/u bedroeg en in Wallonië 87,9 km/u.

FIGUUR 26

Gemiddelde snelheid op wegen buiten de bebouwde kom, in België en per gewest (2015)

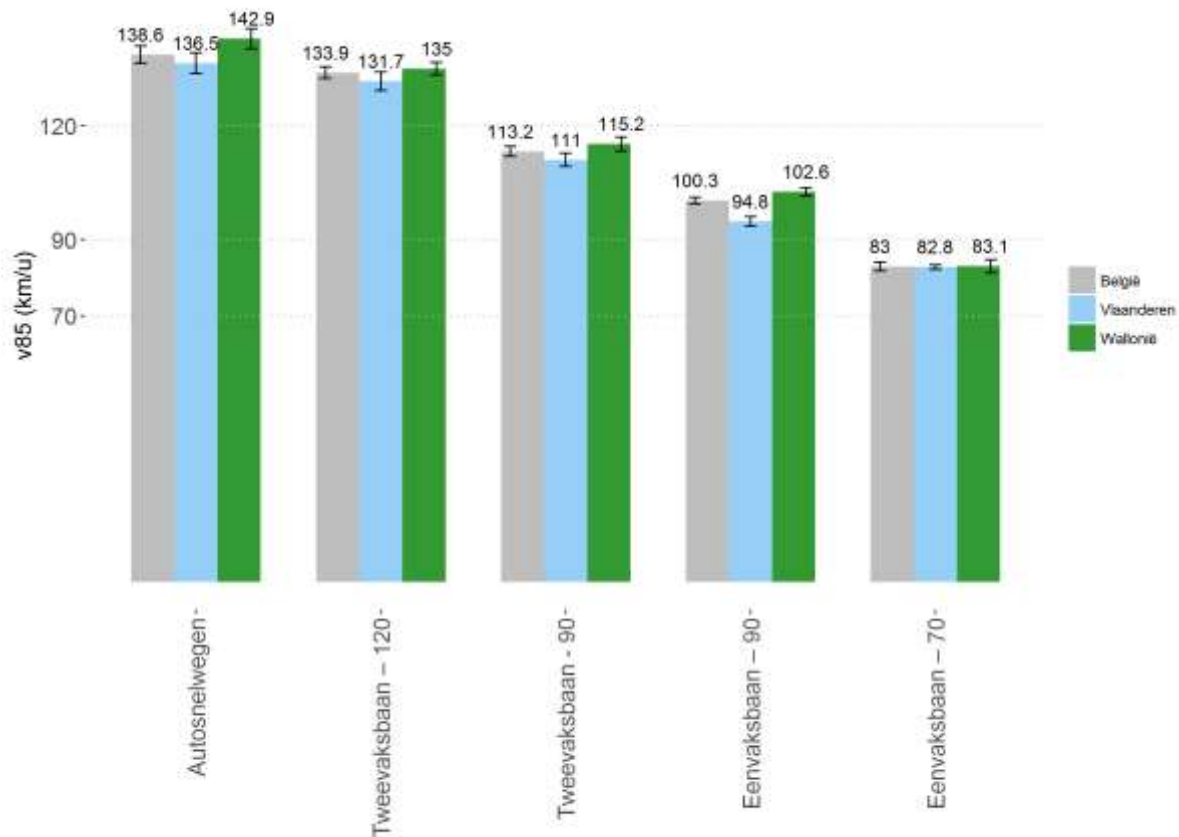


Bron: Gedragmeting Snelheid buiten de bebouwde kom – BIVV (2016)

De gemiddelde V85 op wegen buiten de bebouwde kom wordt weergegeven in Figuur 27. Zowel in Vlaanderen als in Wallonië ligt deze op elk wegtype boven de geldende snelheidslimiet. Dit verschil is in Vlaanderen het grootst op tweevaksbanen met een beperking van 90 km/u: hier reed 15% van de bestuurders sneller dan 111 km/u, ofwel meer dan 20 km/u te snel. Op autosnelwegen in Vlaanderen loopt de gemiddelde V85 op tot 136,5 km/u, op tweevaksbanen met een beperking van 120 km/u bedraagt deze 131,7 km/u en op éénvaksbanen met een beperking van 70 km/u bedraagt de V85 82,8 km/u. Het kleinste verschil vinden we op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u, maar ook hier rijdt 15% van de bestuurders sneller dan 94,8 km/u. De gewestelijke verschillen zijn hetzelfde als bij de gemiddelde snelheid: voor elk snelheidsregime, behalve de éénvaksbanen met een beperking van 70 km/u, is de gemiddelde V85 in Wallonië hoger dan in Vlaanderen.

FIGUUR 27

V85 op wegen buiten de bebouwde kop, in België en per gewest (2015)



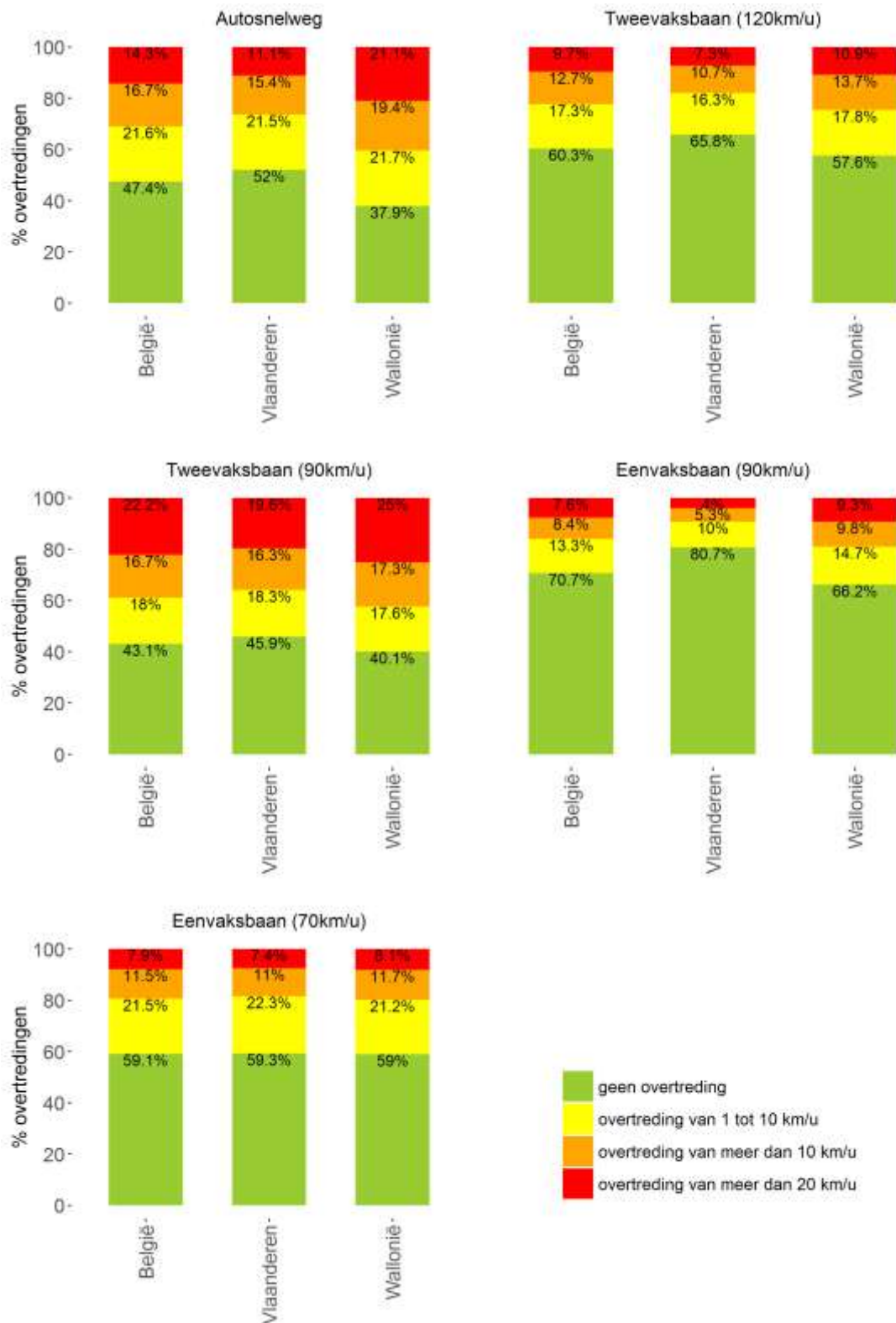
Bron: Gedragmeting Snelheid buiten de bebouwde kom – BIVV (2016)

Figuur 28 toont voor de verschillende wegtypes het percentage van de bestuurders dat de geldende snelheidslimiet overschreed. In Vlaanderen wordt de snelheid buiten de bebouwde kom het meest gerespecteerd op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u: slechts een vijfde van de geregistreerde bestuurders reed er sneller dan de limiet. Het meest problematisch zijn de tweevaksbanen met een beperking van 90 km/u: in Vlaanderen reed meer dan de helft van de bestuurders er te snel (54,1%) en bijna 20% beging er een overtreding van meer dan 20 km/u. Ook op autosnelwegen wordt de beperking van 120 km/u door bijna de helft van de bestuurders niet nageleefd (48%).

In vergelijking met Wallonië, verschilt het overtredingspercentage vooral wat de overtredingen van meer dan 10 km/u betreft. Zo werden er op autosnelwegen in Wallonië door 40,5% van de bestuurders overtredingen van meer dan 10 km/u gemaakt en in Vlaanderen door 26,5%. Op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u werd er in Wallonië een overtredingspercentage van 19,1% geregistreerd en in Vlaanderen 9,3%. De lichte overtredingen zijn in beide gewesten vergelijkbaar.

FIGUUR 28

Snelheidsovertredingen op wegen buiten de bebouwde kom, in België en per gewest (2015)



Bron: Gedragmeting Snelheid buiten de bebouwde kom – BIVV (2016)

3 GEDRAGSMETING - RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL (2015)

Rijden onder invloed van alcohol (ROI) is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Zelfs bij kleine hoeveelheden tast alcohol de rijvaardigheid aan. Dit is te wijten aan het feit dat alcohol een invloed heeft op de aandachtsverdeling van de bestuurder, de voertuigbeheersing en de snelheid van waarneming en informatieverwerking (Riguelle & Dupont, 2012). Studies tonen aan dat het risico op een ongeval exponentieel toeneemt met het alcoholpromillage van de bestuurder (Blomberg et al, 2005, in SWOV, 2011). Daarom vormt ROI één van de prestatie-indicatoren die gedefinieerd werden door de SGVV en die door het BIVV sinds 2003 wordt opgevolgd via regelmatige gedragsmetingen.

De meest recente gedragsmeting werd uitgevoerd in 2015. Net zoals tijdens de voorgaande gedragsmetingen werd deze uitgevoerd door bestuurders die zich in het verkeer bevonden willekeurig aan een alcoholtest te onderwerpen en hen een vragenlijst voor te leggen. Op die manier kon het percentage bestuurders dat onder invloed van alcohol reed worden bepaald en kon er een risicoprofiel opgesteld worden. Een bestuurder wordt “onder invloed van alcohol” beschouwd als deze een alcoholgehalte heeft dat gelijk aan of hoger is dan de wettelijke grens van 0,22 mg/l uitgeademde alveolaire lucht (UAL). Daarnaast wordt ook het percentage bestuurders met een alcoholgehalte van 0,35 mg/l UAL of meer onderscheiden.

De meting gebeurde in samenwerking met de federale en lokale politie, die op basis van een aantal duidelijke richtlijnen alcoholtests hebben afgenomen. Om de representativiteit van de resultaten te garanderen, heeft het BIVV zowel de plaats als het tijdstip van de controles willekeurig gekozen. Ook bij de controles zelf werd er aan de politie gevraagd om de bestuurders willekeurig te selecteren. Tijdens de meting van 2015 werden er 596 controles uitgevoerd en gegevens van 12.372 bestuurders verzameld (11.180 bestuurders van personenwagens en 1.125 bestuurders van bestelwagens). In het Vlaamse Gewest werden 345 controles (58%) gehouden waarin 7946 bestuurders gecontroleerd werden. In het Waalse Gewest waren dat er 240 (41%). Na de uitsluiting van bepaalde controles om methodologische redenen²⁶, bleven er maar 5 controles (1%) over in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waardoor deze resultaten minder betrouwbaar zijn. In wat volgt worden enkel de resultaten van de bestuurders van personenwagens opgenomen.

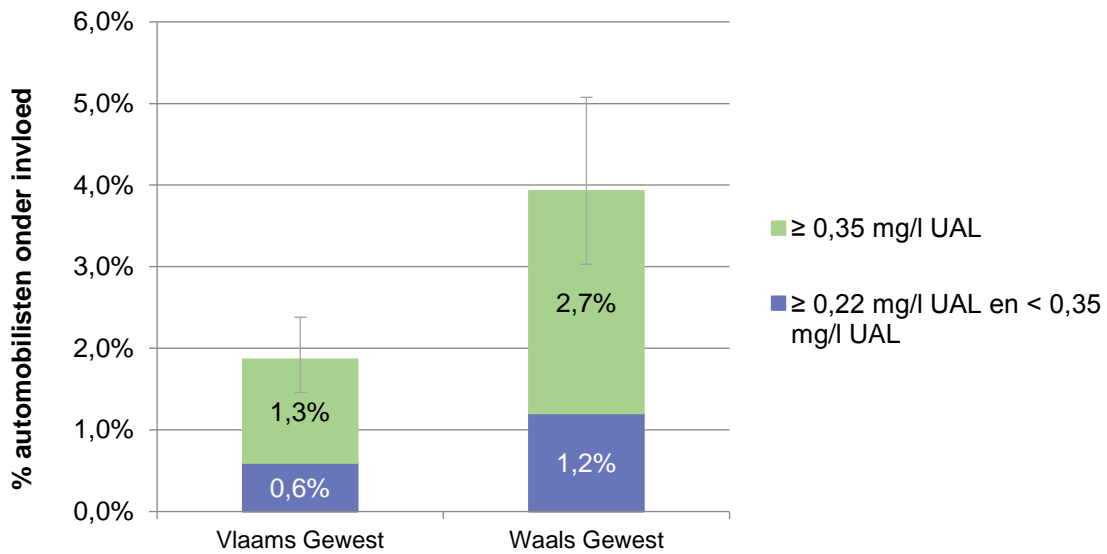
Wanneer we in Figuur 29 de resultaten per gewest bekijken dan stellen we vast dat 1,9% van de autobestuurders in het Vlaams Gewest onder invloed reed. Het grootste aandeel (1,3% van alle bestuurders in Vlaanderen) kende een alcoholgehalte dat gelijk of hoger was dan 0,35 mg/l UAL. Het percentage dat onder invloed reed in het Waals Gewest ligt met 3,9% dubbel zo hoog als in Vlaanderen (significant verschil). Ondanks het lagere ROI-percentage in Vlaanderen, ligt de frequentie van rijden onder invloed nog altijd veel hoger dan wat in landen zoals Noorwegen of Finland geobserveerd wordt. Daar bedraagt het percentage bestuurders met een alcoholgehalte van 0,22 mg/l UAL of meer slechts 0,2%. (Penttilä, Portman, Kuoppasalmi, Lunetta, & Nevala, 2004) (Gjerde, et al., 2013).

²⁶ Geweerd uit de analyse:

- bestuurders zonder informatie over hun alcoholgraad
- bestuurders met een positieve prétest, maar met een negatief resultaat voor de ademtest.
- controles die minder dan 20 minuten duurden, waarvan de datum niet gekend is, waarvan begin- en eindtijden niet gekend zijn, of als minder dan 1% van de bestuurders die de controlepost voorbij reden effectief tegengehouden werden.

FIGUUR 29

ROI-prevalentie bij automobilisten, per gewest (2015)

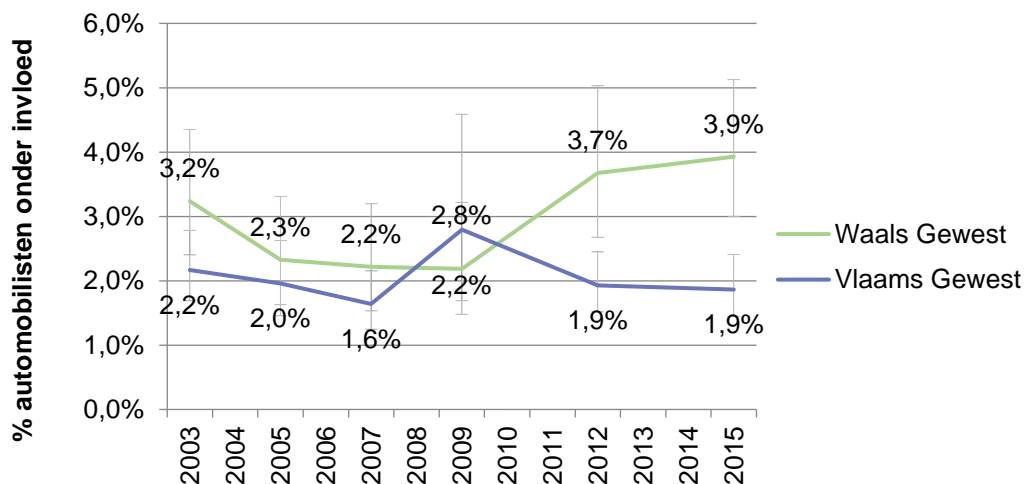


Bron: Gedragmeting – Rijden onder invloed van alcohol 2015 – BIVV

In Figuur 30 wordt voor Vlaanderen en Wallonië de evolutie weergegeven van de ROI-prevalentie. Ten eerste kunnen we vaststellen dat het ROI-percentage in Vlaanderen sinds 2003 redelijk stabiel is gebleven en geen significante schommelingen kende. In Wallonië vinden we tussen 2009 en 2015 een opwaartse trend en het ROI-percentage van 2015 (3,9%) verschilt ook significant met dat van 2009 (2,2%). Verder kunnen we opmerken dat de ROI-percentages van de twee gewesten tot en met de meting van 2009 niet significant van elkaar verschilden, maar dat de Waalse indicator zich vanaf 2012 heeft losgekoppeld van de Vlaamse resultaten.

FIGUUR 30

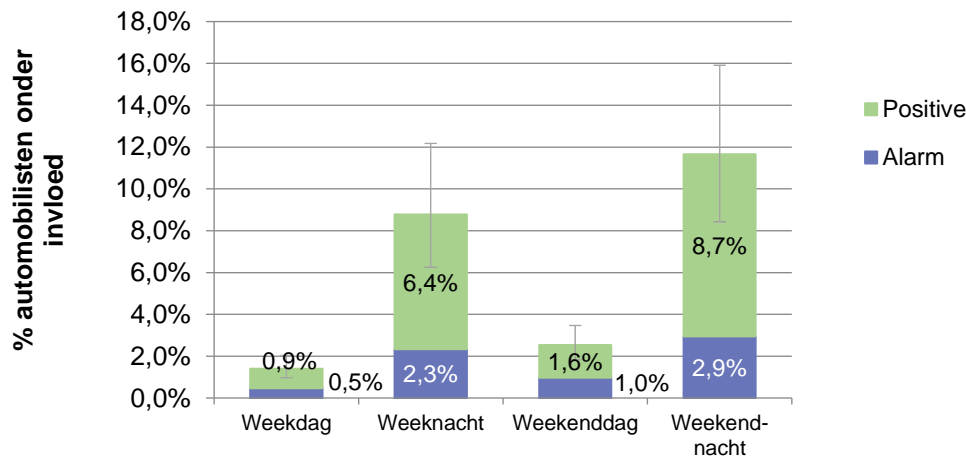
Evolutie van de ROI-prevalentie bij automobilisten, per gewest (2003-2015)



Bron: Gedragmeting – Rijden onder invloed van alcohol 2015 – BIVV

In Figuur 31 wordt de prevalentie ROI weergegeven naargelang het tijdstip van de week voor België in 2015. Zowel in de week als tijdens het weekend ligt de frequentie van het rijden onder invloed 's nachts aanzienlijk hoger dan overdag. Daar staat tegenover dat het ROI-percentage niet significant wijzigt tussen week- en weekenddagen als we de dagen en nachten afzonderlijk onder de loep nemen. Het verschil in de ROI-prevalentie tijdens de week en het weekend is verklaarbaar door het feit dat de bestuurders niet van dezelfde bestemmingen komen. In het weekend zijn er minder bestuurders die van hun werk komen, maar meer die van café, restaurant of een discotheek komen of die van bij vrienden of familie komen. Dat zijn allemaal plaatsen die gelinkt zijn aan een hogere ROI-prevalentie.

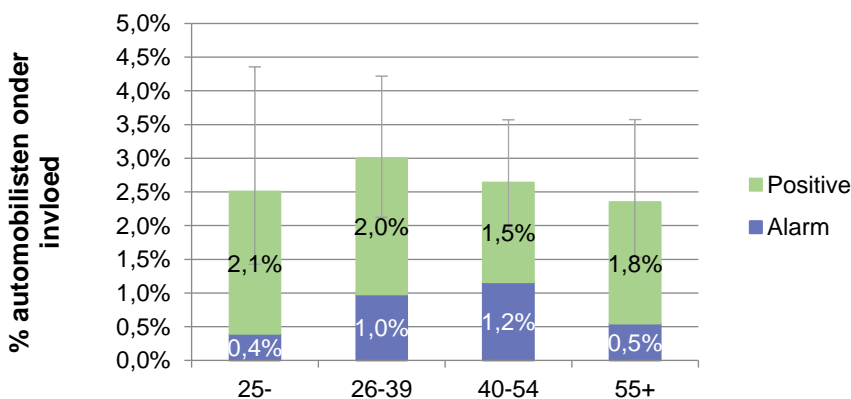
FIGUUR 31
ROI-prevalentie bij automobilisten op basis van het tijdstip in de week, België (2015)



Bron: Gedragmeting – Rijden onder invloed van alcohol 2015 – BIVV

Ten slotte wordt in Figuur 32 de ROI-prevalentie weergegeven naargelang de leeftijd van de bestuurder. In tegenstelling tot wat we in vorige metingen konden waarnemen, bestaat er in 2015 geen significant verschil tussen de vier leeftijdsgroepen. De vier leeftijdsgroepen verschillen nauwelijks: de percentages variëren van 2,3% bij 55-plussers tot 3,0% bij 26- tot 39-jarigen. Het ontbreken van een verband tussen de leeftijd en de ROI-prevalentie zien we zowel bij mannen als bij vrouwen. In alle leeftijdsgroepen zien we dat de meeste overtreeders een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 mg/l UAL hadden. Bij de jongere bestuurders (jonger dan 26 jaar) zien we een groter aandeel sterk beschonken bestuurders (84% van de overtreeders), maar het verschil met de andere categorieën is statistisch niet significant.

FIGUUR 32
ROI-prevalentie bij automobilisten op basis van de leeftijd van de bestuurder, België (2015)



Bron: Gedragmeting – Rijden onder invloed van alcohol 2015 – BIVV

4 GEDRAGSMETING – GORDELDRACHT (2015)

Het dragen van de gordel heeft een grote invloed op de ernst van een ongeval. Uit onderzoek blijkt dat bijna de helft van de verkeersdoden die de veiligheidsgordel niet droegen, gered hadden kunnen worden indien ze deze wel hadden gedragen (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013). Om die reden vormt gordeldracht de derde prestatie-indicator die door de SGVV gedefinieerd werd en die door het BIVV sinds 2003 wordt opgevolgd via regelmatige gedragsmetingen.

In 2015 vond de tiende gedragsmeting plaats waarin de gordeldracht van de inzittenden werd geobserveerd. Net zoals tijdens de vorige metingen gebeurden deze observaties door teams van twee onderzoekers die langs de kant van de weg de gordeldracht van de inzittenden van de voorbijrijdende wagens noteerden. Tijdens de gedragsmeting van 2015 werd voor het eerst ook de gordeldracht van de inzittenden achteraan geobserveerd.

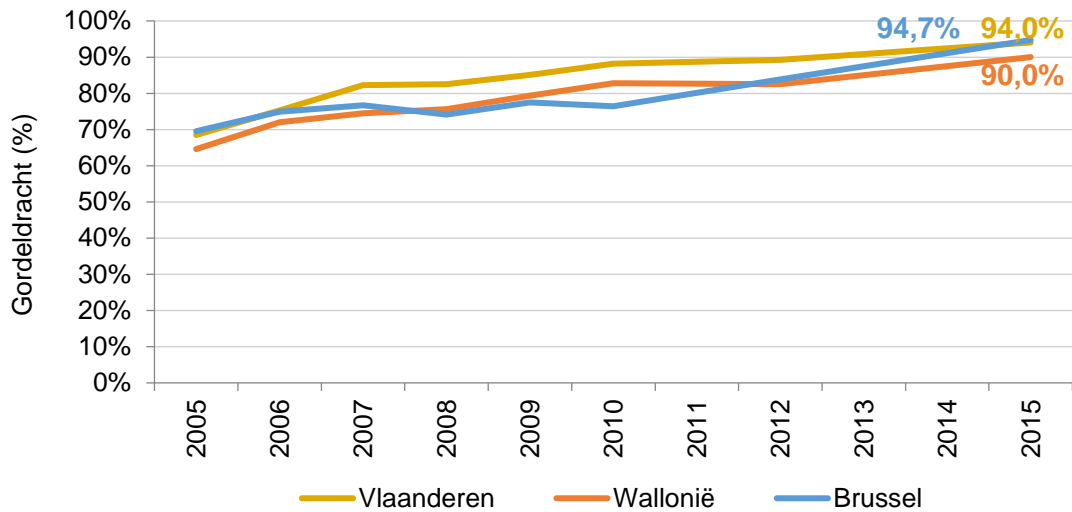
De locaties waar de observaties plaatsvonden waren zodanig gekozen dat de steekproef voor het onderzoek voldoende gespreid was over elk gewest en over elk snelheidsregime. In 2015 werd er op 127 locaties (44 in het Vlaams Gewest, 47 in het Waals Gewest en 36 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) geobserveerd. Dit waren allemaal kruispunten met verkeerslichten zodat de onderzoekers voldoende tijd hadden om ook de gordeldracht achteraan te observeren. Bij deze observaties werd in het Vlaams Gewest de gordeldracht van 23.475 bestuurders gecontroleerd. Er werd enkel overdag geobserveerd omdat uit eerdere metingen²⁷ is gebleken dat er geen significant verschil bestaat tussen de gordeldracht overdag of 's nachts. Naast de gordeldracht, werden er ook andere variabelen verzameld zoals het type voertuig (personenwagen of dienstvoertuig), de plaats waar de personen zaten in het voertuig en het type inzittende (of het een man, een vrouw of een kind betrof). In wat volgt worden enkel de resultaten van de personenwagens opgenomen.

In Figuur 33 wordt de evolutie van het percentage gordeldracht van de inzittenden vooraan weergegeven voor de drie gewesten. Elk gewest behaalde in 2015 het hoogste percentage ooit. In Vlaanderen had 94% van de geobserveerde inzittenden vooraan de veiligheidsgordel om. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedroeg dit percentage bijna 95% en in Wallonië 90%. De gordeldracht in Wallonië ligt daarmee significant lager dan in de andere twee gewesten. Wat de evolutie betreft, zien we dat elk gewest een positieve evolutie kende. Het vastgestelde percentage gordeldracht was jarenlang het hoogste in Vlaanderen. In Wallonië evolueerde dit op dezelfde manier, maar met enige vertraging. In Brussel stagneerde het vastgestelde percentage tussen 2005 en 2010, maar kende het daarna een aanzienlijke stijging. Met een vooruitgang van 18 procentpunten in de afgelopen vijf jaar ten opzichte van 6 procentpunten in Vlaanderen, behaalt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel het hoogste percentage gordeldracht (94,7%).

²⁷ Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FIGUUR 33

Evolutie van het percentage gordeldracht voorin in personenwagens (bestuurders en passagiers samen), per gewest (2003-2015)

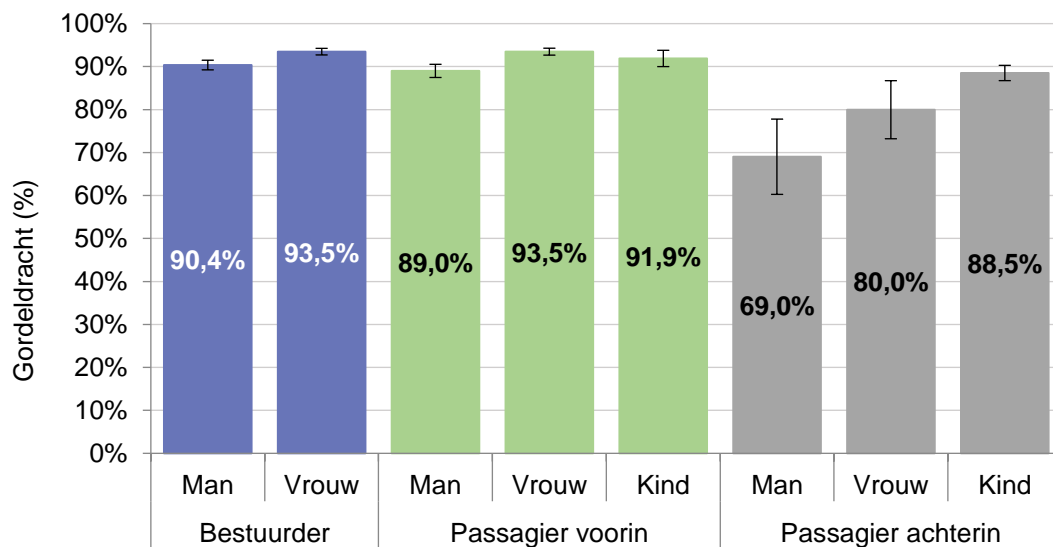


Bron: Gedragmeting – Gordeldracht 2015 – BIVV

In Figuur 34 wordt voor België het geobserveerde percentage gordeldracht getoond naargelang de plaats in het voertuig en of het om een man, vrouw of kind gaat. Ten eerste kunnen we vaststellen dat het percentage gordeldracht achterin in de wagen veel lager ligt dan voorin. In totaal bedraagt het percentage gordeldracht achterin 85,5%. Dit percentage is significant lager dan het percentage gordeldracht dat bij alle inzittenden voorin werd gemeten (91,7%). Daarnaast stellen we vast dat, ongeacht de plaats in het voertuig, de gordel vaker wordt gedragen door vrouwen dan door mannen. Voorin in de wagen is de gordeldracht van vrouwelijke bestuurders (93,5%) en vrouwelijke passagiers (93,5%) significant hoger dan het percentage gordeldracht bij hun mannelijke tegenhangers; waarbij de gordeldracht respectievelijk 90,4% en 89,0% bedraagt. Achteraan in de wagen is het verschil tussen de beide geslachten nog opvallender: 69% van de mannen draagt een gordel ten opzichte van 80% van de vrouwen. Ook dit verschil is significant. Het is ook interessant om vast te stellen dat kinderen die achterin in de wagen zitten significant vaker vastgeklemd zitten (88,5%) dan de volwassenen (76,0%). Dit verschil zien we niet voorin in de wagen.

FIGUUR 34

Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig, België (2015)



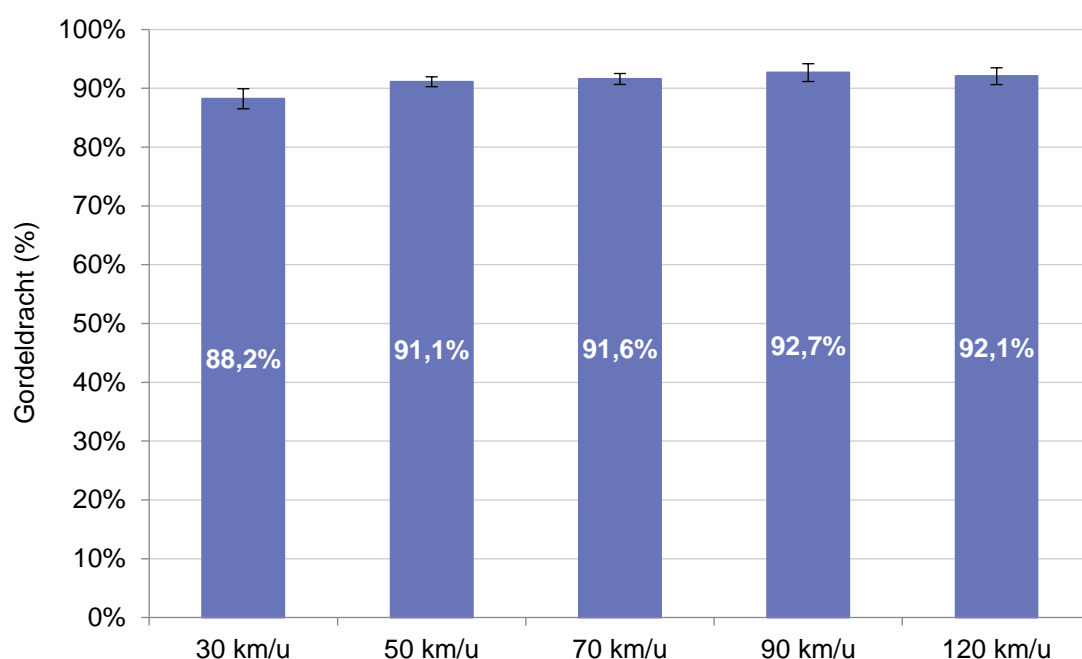
Bron: Gedragmeting – Gordeldracht 2015 – BIVV

Verder werd ook de invloed van de observatieplaats op de gordeldracht onderzocht, meer bepaald het snelheidsregime. In Figuur 35 wordt het geobserveerde percentage gordeldracht getoond voor verschillende snelheidsregimes (30, 50, 70, 90 en 120 km/u). Het percentage gordeldracht op de 30 km/u-wegen (88,2%) ligt significant lager dan de percentages die op de andere wegen werden vastgesteld. Deze vaststelling verandert niet wanneer er enkel rekening wordt gehouden met de inzittenden vooraan.

Er zijn verschillende hypothesen die een verklaring kunnen bieden waarom de gordel minder vaak gedragen wordt op wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u. Ten eerste zou dit te wijten kunnen zijn aan het feit dat men het ongevalsrisico onderschat omdat men denkt dat een gordel bij lage snelheid weinig bijdraagt tot de eigen veiligheid. Een andere verklaring is het feit dat de afstanden die afgelegd worden op zulke wegen vaak korte afstanden zijn. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat weggebruikers de korte afstand aangeven als één van de voornaamste redenen om de gordel niet te dragen (Raftery S.J. et Wundersitz L.N., 2011). Ten slotte kan men zich ook afvragen in hoeverre het niet dragen van de gordel vaker geobserveerd wordt wanneer iemand net ergens vertrekt of een parkeerplaats aan het zoeken is; met andere woorden in situaties die kenmerkend zijn voor de bebouwde kom.

FIGUUR 35

Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) volgens het snelheidsregime, België (2015)



Bron: Gedragmeting – Gordeldracht 2015 – BIVV

5 GEDRAGSMETING – HET GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGS-SYSTEMEN (2014)

Net zoals de veiligheidsgordel, speelt ook het juiste gebruik van aangepaste kinderbeveiligingssystemen (KBS) een belangrijke rol in het verminderen van de kans op een ernstig of dodelijk letsel. Op basis van crash-tests is bovendien gebleken dat de doeltreffendheid van een KBS significant afhankelijk is van een juiste installatie van het zitje en het kind in het zitje, en of het zitje aangepast is aan de kenmerken van het kind (Brown, 2007, Lesire 2007 in Roynard (2015)).

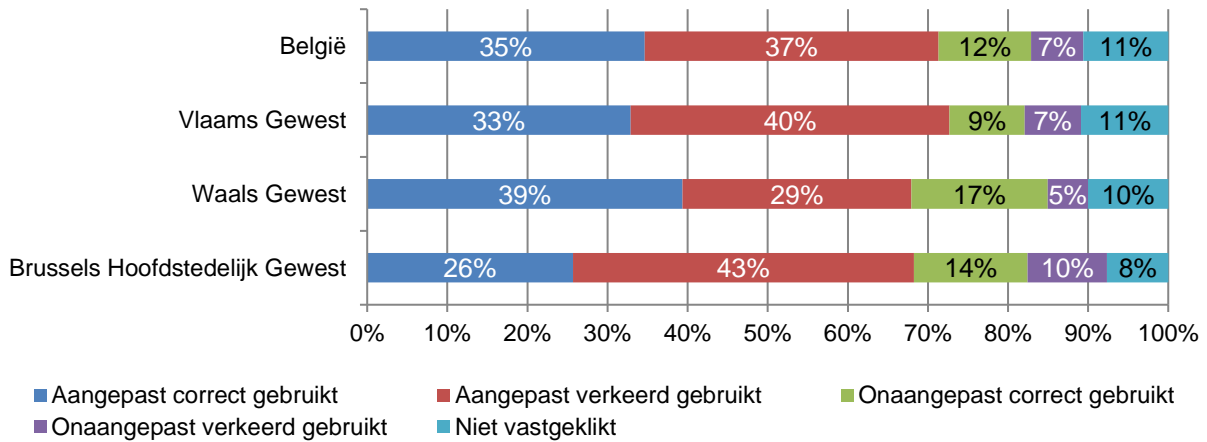
In 2011 heeft het BIVV voor de eerste keer een gedragsmeting uitgevoerd waarin enerzijds de prevalentie van het gebruik van KBS werd onderzocht, en anderzijds de kwaliteit van het gebruik van KBS. Dit werd gedaan via directe observatie en een vragenlijst die door de bestuurders beantwoord werd. De kwaliteit van het gebruik van KBS werd beoordeeld door enerzijds te kijken of het gebruikte systeem aangepast was aan het gewicht, de lengte en de leeftijd van het kind en anderzijds of de kinderen en het systeem op de juiste manier waren vastgemaakt. In 2014 werd deze meting voor een tweede keer uitgevoerd.

Tijdens de meting van 2014 werden in totaal 1953 kinderen (kleiner dan 135cm) in de steekproef opgenomen waarvan alle kenmerken bestudeerd konden worden. Deze kinderen werden op 114 locaties (op parkings van scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, fastfood-restaurants en sportcentra) geobserveerd die willekeurig werden gekozen over het hele Belgische grondgebied, gestratificeerd naar het gewest. De gebruikte methodologie is vergelijkbaar met deze uit de vorige meting in 2011. Aan de hand van de ervaringen uit deze meting, werden enkele methodologische aspecten verbeterd zodat de kwaliteit van de gegevens verhoogd werd. Hierdoor is het echter niet mogelijk om de resultaten van beide metingen met elkaar te vergelijken.

Figuur 36 geeft per gewest het percentage weer van de kinderen naargelang ze vastgeklikt waren in een beveiligingssysteem en of ze op een aangepaste en/of juiste manier waren vastgeklikt. Het aandeel kinderen dat aangepast en correct vastgeklikt was, bedroeg in Vlaanderen 33%, in Wallonië 39%, en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 26%. Het percentage in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is significant lager dan in de overige twee gewesten. Het grootste aandeel kinderen in het Vlaams Gewest (40%) was vastgeklikt in een aangepast beveiligingssysteem, maar niet op de correcte manier. Dit percentage is significant groter dan in Wallonië. Verder was 9% van de kinderen in Vlaanderen correct vastgeklikt, maar was het beveiligingssysteem niet aangepast aan hun lengte en gewicht. Ten slotte was 7% verkeerd vastgeklikt in een onaangepast systeem en was 11% helemaal niet vastgeklikt.

FIGUUR 36

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, in België en per gewest (2014)

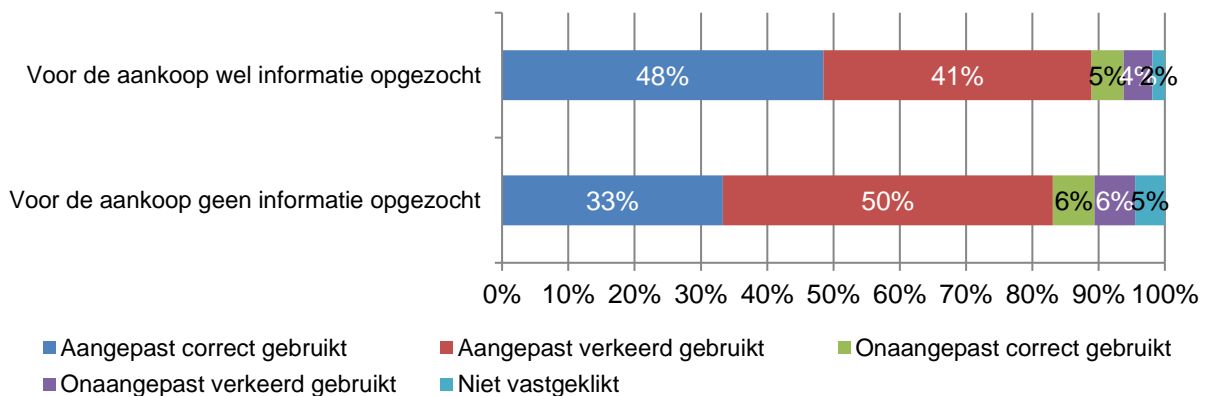


Bron: Gedragmeting - Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014 – BIVV

Figuur 37 geeft voor België de verdeling weer van de kinderen naargelang de bestuurder zich voor de aankoop van het beveiligingssysteem wel of niet had geïnformeerd. De kinderen bij wie de bestuurder zich wel had geïnformeerd, zijn significant vaker (48%) op een aangepaste en correcte manier vastgemaakt dan de kinderen bij wie de bestuurder zich niet geïnformeerd had (33%). Wat de andere categorieën van gebruikskwaliteit betreft, zijn er geen significante verschillen.

FIGUUR 37

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, naargelang de bestuurder zich voor de aankoop geïnformeerd heeft, België (2014)

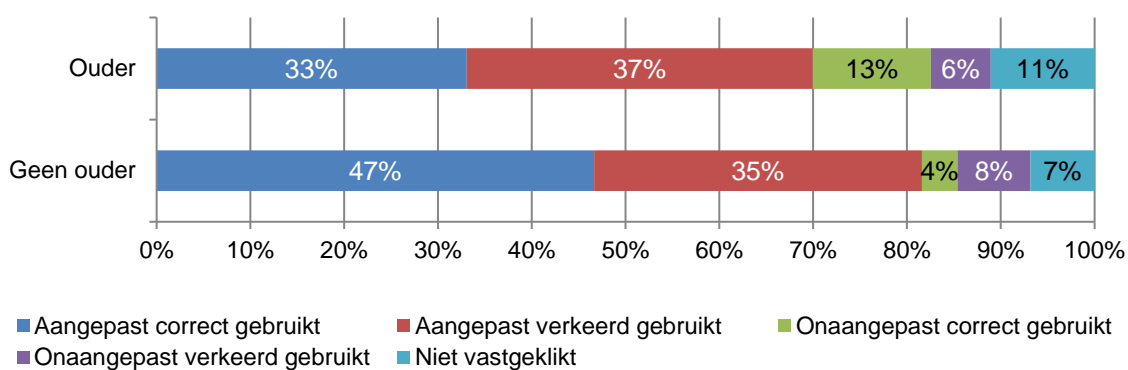


Bron: Gedragmeting - Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014 – BIVV

Verder blijkt ook de relatie tussen het kind en de bestuurder een belangrijke invloed te hebben. Figuur 38 geeft voor België de verdeling van de kinderen weer naargelang hun verwantschap met de bestuurder. Uit deze figuur blijkt dat slechts een derde van de kinderen die vervoerd worden door één van hun ouders aangepast en correct vastgeklikt worden. Wanneer het kind wordt vervoerd door iemand anders dan de ouders, wordt het significant vaker correct en aangepast vastgeklikt (47%).

FIGUUR 38

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, naargelang de verwantschap met de bestuurder, België (2014)



Bron: Gedragmeting - Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014 – BIVV

6 GEDRAGSMETING – HET GEBRUIK VAN DE GSM ACHTER HET STUUR (2013)

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; SWOV, 2012; 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 soms lange perioden op het scherm in plaats van op de weg gericht is.

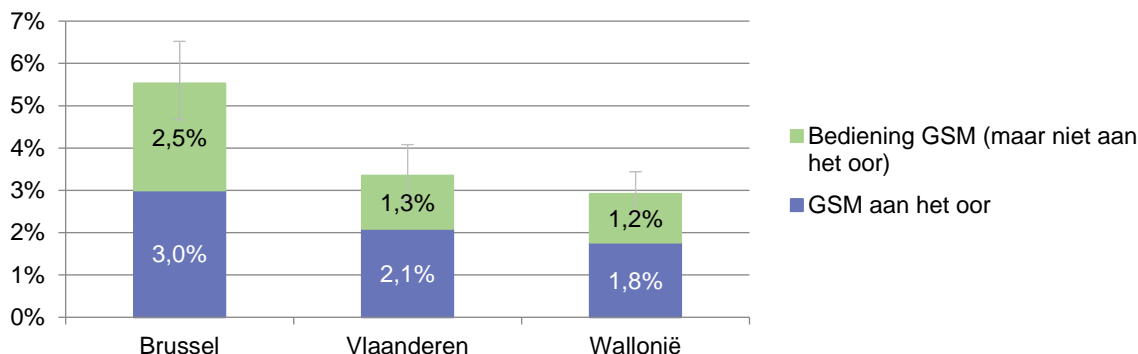
In 2013 heeft het BIVV voor de eerste keer een gedragsmeting uitgevoerd met betrekking tot het illegale gebruik - dat wil zeggen zonder handsfreekit - van de gsm achter het stuur in België. Ook andere potentieel afleidende gedragingen werden gemeten, zoals het hanteren van voorwerpen/voedsel, het bedienen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

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 verenigbaar was. In totaal werden er 41.315 bestuurders geobserveerd. 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 al 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 weekdays (van 07.00 tot 09.00 uur of van 16.00 tot 18.00 uur), tijdens de daluren op weekdays (buiten de spits) en overdag in het weekend. 's Nachts werden geen waarnemingen uitgevoerd²⁸.

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 en/of sigaret in de hand).

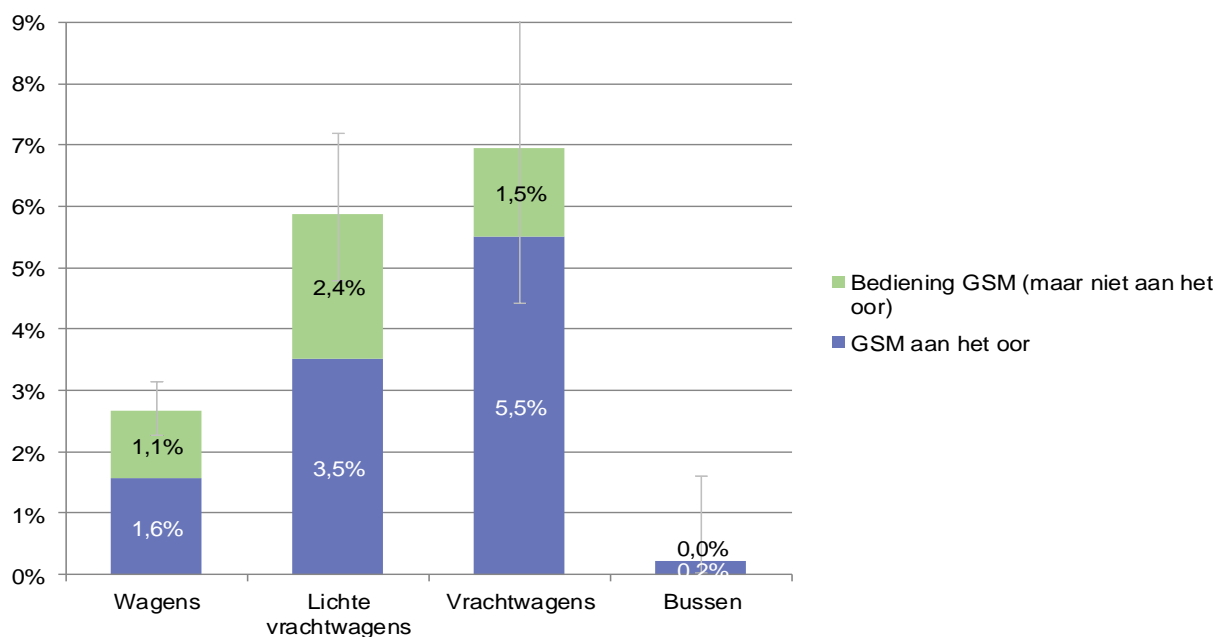
In Figuur 39 wordt per gewest het percentage bestuurders (van wagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en bussen) weergegeven dat de gsm aan het oor of in de hand gebruikt tijdens het rijden. We kunnen vaststellen dat 3,4% van de geobserveerde bestuurders in Vlaanderen hun gsm gebruikten tijdens het rijden. 2,1% van de bestuurders in Vlaanderen hield de gsm aan het oor, en 1,3% hield deze in de hand. De percentages die in Wallonië werden geobserveerd zijn vergelijkbaar met deze in Vlaanderen. In Brussel vinden we echter dat 5,5% van de geobserveerde bestuurders zijn gsm gebruikt, waarvan een aanzienlijk deel in de hand (2,5%). Het percentage in Brussel verschilt hiermee significant van dat van de andere twee gewesten.

²⁸ Dit werd niet gedaan, enerzijds vanwege de betrouwbaarheid (waarnemingen zijn zeer moeilijk uit te voeren vanwege de duisternis), anderzijds vanwege de relevantie van het onderzoek (de wetenschappelijke literatuur vermeldt niet dat het probleem 's nacht meer of minder frequent voorkomt dan overdag).

FIGUUR 39**Gsm-gebruik achter het stuur, per gewest (2013)**

Bron: Gedragmeting – Het gebruik van de gsm achter het stuur 2013 – BIVV

Wanneer we het gsm-gebruik (zonder handsfreekit) in Vlaanderen analyseren naargelang het voertuigtype, zien we dat er grote verschillen bestaan (Figuur 40). 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 onwettig gedrag met betrekking tot het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

FIGUUR 40**Gsm-gebruik achter het stuur, per voertuigtype, Vlaams Gewest (2013)**

Bron: Gedragmeting – Het gebruik van de gsm achter het stuur 2013 – BIVV

7 ATTITUDEMETING (2015)

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 (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.

In dit rapport zijn de resultaten van de attitudemeting van 2015 opgenomen inzake de aanvaardbaarheid van bepaalde risico-gedragingen in het verkeer, de subjectieve pakkans, het maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles en het maatschappelijk draagvlak voor enkele potentiële nieuwe maatregelen. Voor de attitudemeting van 2015 werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1537 in België gedomicilieerde respondenten (717 in Vlaanderen, 515 in Wallonië en 305 in Brussel) die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of lichte vrachtwagen.

7.1 AANVAARDBAARHEID VAN RISICO-GEDRAGINGEN IN HET VERKEER

Voor 14 verschillende vormen van gevaarlijk rijgedrag werd aan de respondenten gevraagd om aan te geven hoe aanvaardbaar of onaanvaardbaar zij dit gedrag vonden. Ze konden dit doen met behulp van een vijfpuntenschaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). In Figuur 40 wordt voor elk gedrag het percentage van de respondenten in Vlaanderen weergegeven dat heeft geantwoord dit gedrag aanvaardbaar te vinden (antwoordopties 4 en 5 werden geselecteerd). "140 km/u rijden op de autosnelweg wanneer er geen verkeer is" kent veruit de grootste aanvaardbaarheid (38%). Hierna volgen "rijden met foutieve bandenspanning" en "verkeerd parkeren" met een aanvaardbaarheid rond 9%. De vormen van risico-gedrag die het minst als aanvaardbaar worden beschouwd, zijn "kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto", "rijden na het nemen van drugs" en "rijden zonder verzekering". Deze gedragingen worden slechts door minder dan 1% van de respondenten als aanvaardbaar beschouwd.

FIGUUR 41

Aanvaardbaarheid van risico-gedrag in het verkeer, Vlaams Gewest (2015)



Bron: Attitudemeting 2015 – BIVV

Vergelijken we de resultaten van Vlaamse bestuurders met deze uit Wallonië en Brussel, dan vinden we enkele significante verschillen. Significant meer Vlamingen dan Walen vinden het aanvaardbaar om te rijden met een foutieve bandenspanning, om een sms te versturen tijdens het rijden of om te rijden na het nemen van drugs. Brusselse bestuurders zeggen dan weer significant vaker dan Vlaamse of Waalse bestuurders dat ze het aanvaardbaar vinden om 70 km/u te rijden binnen de bebouwde kom, om te bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden en om vooraan geen gordel te dragen. Ook wat betreft “rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten” en “geen gordel dragen achteraan in de auto” is de aanvaardbaarheid in Brussel significant groter dan in Vlaanderen (maar is er geen significant verschil met Wallonië).

7.2 SUBJECTIEVE PAKKANS

De subjectieve pakkans verwijst naar de gepercipieerde – en niet de effectieve - kans om gecontroleerd te worden op een verkeersovertreding. Voor verschillende thema's (snelheid, alcohol, gordel en drugs) werd aan de respondenten gevraagd hoe groot volgens hen de kans is om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie. De respondenten konden antwoorden met “heel weinig kans”, “weinig kans”, “gemiddelde kans”, “grote kans” of “zeer grote kans”.

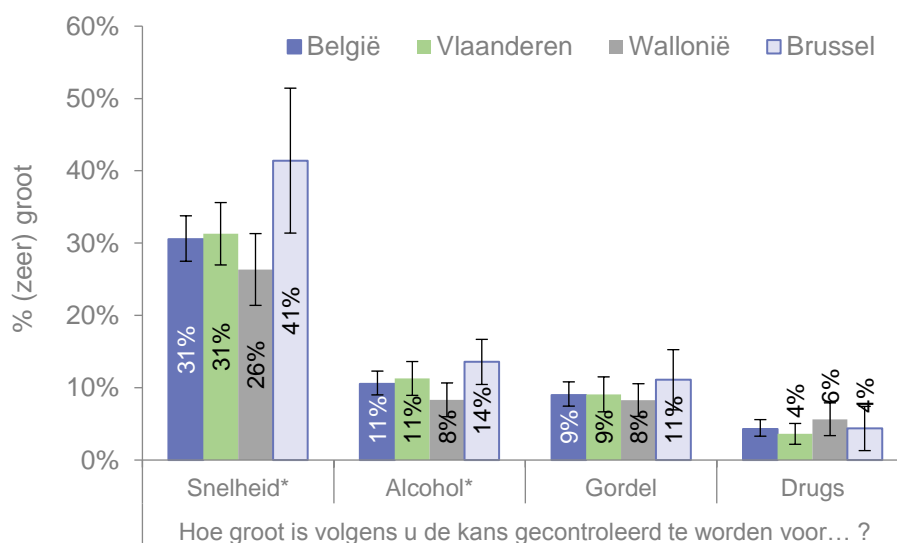
Een derde van de Vlaamse bestuurders vindt dat de kans (zeer) groot is om gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidsbepalingen (inclusief controle door een politiewagen met camera en/of onbemande flietscamera's). De kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol (dus onderworpen worden aan een ademtest) wordt door 11% van de Vlaamse bestuurders als (zeer) groot ervaren. Verder antwoordt 9% dat de kans om gecontroleerd worden op het al dan niet dragen van de

gordel door de bestuurders en de passagiers (zeer) groot is. Ten slotte is slechts 4% van de Vlamingen van mening dat de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van illegale drugs²⁹ (zeer) groot is.

Vergelijken we deze percentages met de bestuurders uit de andere gewesten, dan zien we dat Brusselse bestuurders de kans om gecontroleerd te worden op snelheidsovertredingen groter inschatten (41%) en dat Waalse bestuurders deze kans eerder kleiner inschatten (26%). De percentages verschillen significant tussen Brussel en Wallonië. Hetzelfde zien we voor de subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol, waar ook enkel het verschil tussen Brussel en Wallonië significant is. Wat gordeldracht en rijden onder invloed van drugs betreft, zijn er geen significante verschillen tussen de gewesten.

FIGUUR 42

De subjectieve pakkans voor verschillende verkeersovertredingen, per gewest (2015)



*significant

Bron: Attitudemeting 2015 – BIVV

7.3 MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK VOOR EEN INTENSIVERING VAN DE CONTROLES

Naast de perceptie van controles, wordt er bij de bevroegde bestuurders ook gepeild naar hun attitudes ten aanzien van deze controles. Op die manier krijgen we een beeld over het maatschappelijk draagvlak voor de intensivering van controles. Dit werd gedaan door aan de respondenten te vragen, hun mening te geven over de regels m.b.t. snelheid, alcohol, de veiligheidsgordel en drugs. De respondenten werden gevraagd "kunt u mij zeggen op welke thema's (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn?". Naast de strengheid van de regels en de zwaarte van de straffen, werden de respondenten gevraagd naar een intensivering van de controles ("de regels worden onvoldoende gecontroleerd"). De respondenten konden antwoorden met "ja" of "neen".

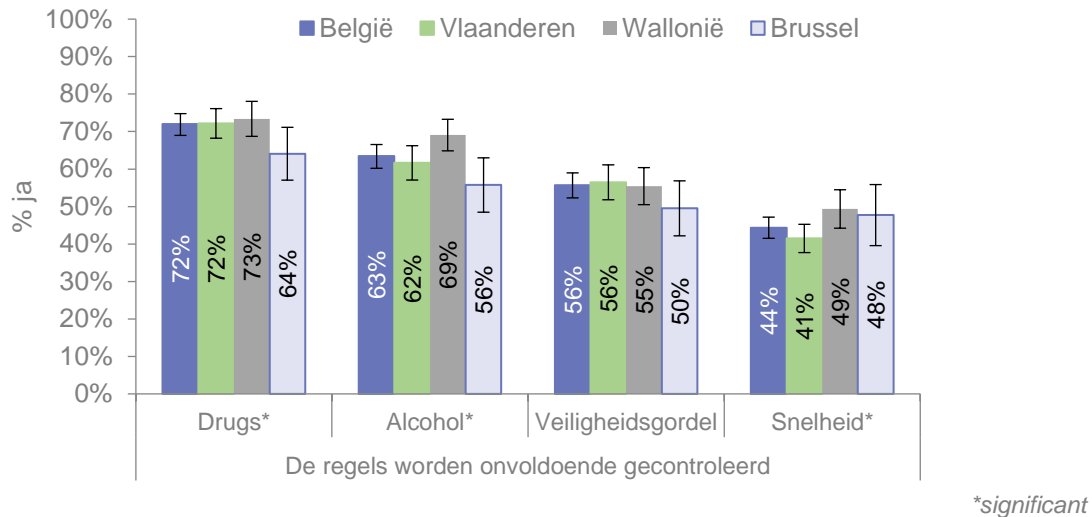
In Vlaanderen is het maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles het grootst wat drugs betreft (72% gaat akkoord dat de regels onvoldoende worden gecontroleerd). Verder gaat 62% van de Vlaamse respondenten akkoord dat de regels rond alcohol onvoldoende worden gecontroleerd en beaamt iets meer dan de helft deze stelling m.b.t. de regels rond gordeldracht (56%). Het maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van controles is het kleinst wat snelheidsovertredingen betreft: slechts 41% is van mening dat de regels hiervoor onvoldoende worden gecontroleerd.

²⁹ Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen

Kijken we naar de andere gewesten, dan stellen we vast dat het draagvlak voor een intensivering van de controles m.b.t. rijden onder invloed van alcohol in Wallonië significant hoger ligt dan in de andere twee gewesten. Wat een intensivering van de snelheidscontroles betreft, ligt het draagvlak in Wallonië opnieuw significant hoger dan in Vlaanderen, terwijl Brussel een tussenpositie inneemt.

FIGUUR 43

Maatschappelijk draagvlak voor de intensivering van controles, per gewest (2015)



Bron: Attitudemeting 2015 – BIVV

7.4 MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK VOOR POTENTIËLE MAATREGELEN

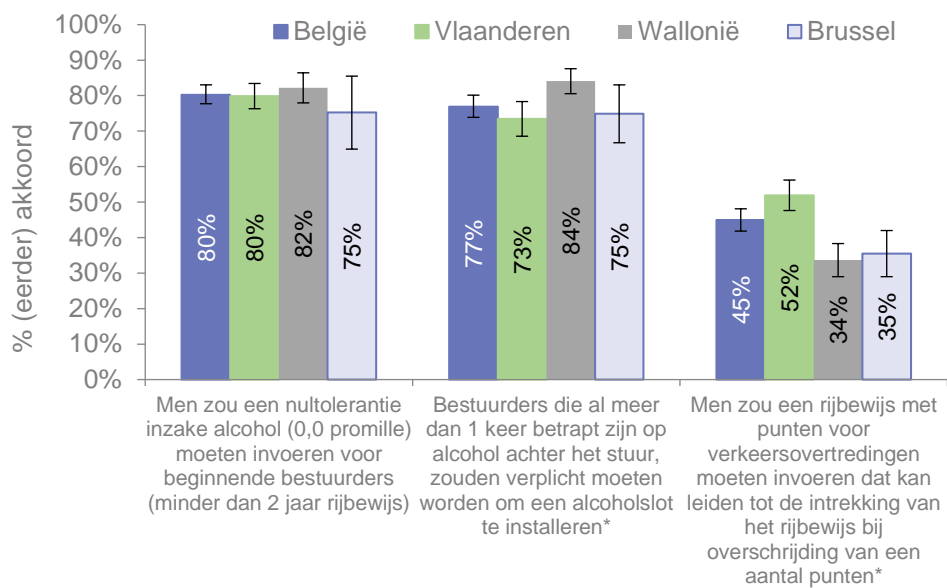
Naast het draagvlak over de huidige regels en straffen, werden de respondenten ook bevraagd over hun mening m.b.t. potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze maatregelen bestonden op het moment dat de vraag gesteld werd nog niet in België, maar zouden in de toekomst wel ingevoerd kunnen worden. Concreet konden de respondenten hun mening geven over volgende maatregelen:

- “Men zou een rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten”
- “Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot te installeren”
- “Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)”

Dit konden ze doen aan de hand van een vijfpuntenschaal (1 is akkoord en 5 is niet akkoord).

Van de drie potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen was het draagvlak in Vlaanderen het grootst voor een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders (80% ging (eerder) akkoord met deze stelling). De stelling werd vaker door de oudere leeftijdsgroepen dan door de jongste bestuurders beaamd. De verplichte installatie van een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed wordt door 73% van de respondenten ondersteund. Ten slotte is ongeveer de helft van de respondenten (52%) te vinden voor een rijbewijs met punten (Figuur 44).

Vergelijken we deze resultaten met de andere gewesten, dan stellen we vast dat het draagvlak voor een rijbewijs met punten significant groter is in Vlaanderen dan in de andere twee gewesten, maar dat het alcoholslot significant meer steun krijgt in Wallonië dan in Vlaanderen of Brussel.

FIGUUR 44**Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, per gewest (2015)****significant*

Bron: Attitudemeting 2015 – BIVV



Deel 3

SAMENVATTING EN
AANBEVELINGEN

SAMENVATTING

STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS (T/M 2014)

DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN ONGEVALLLEN – EN SLACHTOFFERS

In het jaar 2014 kende Vlaanderen een lichte toename van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2013 (van 384 naar 393). Het aantal zwaargewonden kende een afname van 8,2% ten opzichte van 2013 en bedroeg daarmee in totaal 3161.

De huidige evoluties van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden geven weer dat het niet eenvoudig zal zijn om de vooropgestelde doelstelling voor 2020 te halen, namelijk het maximale aantal verkeersdoden terugdringen tot 200. Om deze doelstelling te realiseren dient het aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest jaarlijks met gemiddeld 33 verkeersdoden te dalen. Het behalen van deze doelstelling zal dus aanzienlijke inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid vereisen.

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. Het ongevalsrisico kende een lichte daling ten opzichte van 2013 (-0,5%). Het overlijdensrisico en de mortaliteit zijn in 2014 licht gestegen (respectievelijk +2,3% en +1,7%) ten opzichte van 2013. De ongevallenernst bleef gelijk ten opzichte van 2013. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2005-2007 werd er een daling waargenomen voor het overlijdensrisico (-36,2%), de mortaliteit (-32,3%), het ongevalsrisico (-24,7%) en de ongevallenernst (-13,5%).

HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen; in de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Bij de verkeersdoden valt in 2014 een piek op te merken in de maand maart.

Het merendeel van de letselongevallen vindt vooral plaats tijdens de spitsuren. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze tijdstippen 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 plaatsvindt op weekdays (70%), gevolgd door weekenddagen (19%), weekendnachten (6%) en weeknachten (5%). De ongevallenernst ligt tijdens de nacht dan ook dubbel zo hoog als tijdens de dag. Wanneer de slachtoffers worden onderverdeeld naar leeftijdscategorie merken we op dat het aandeel 18- tot 24-jarigen in het totale aantal omgekomen autobestuurders duidelijk het grootst is tijdens weekendnachten (50% van het totaal aantal autobestuurders dat dodelijke gewond geraakte tijdens weekendnachten).

DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

West-Vlaanderen en Antwerpen kenden in 2014 het hoogste aandeel verkeersdoden, samen net niet de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen.

De ongevallenernst op autosnelwegen was bovengemiddeld. Dit wordt bevestigd door het hoger aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel letselongevallen.

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. Binnen de bebouwde kom bestaat een groter aandeel verkeersslachtoffers uit kwetsbare weggebruikers.

Het grootste aantal verkeersdoden werd geregistreerd op de 70km/u wegen. Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 50km/u.

Een analyse van het aantal verkeersdoden per wegsegment (i.e. doorlopend weggedeelte, kruispunt of rotonde) toonde duidelijk dat de ongevallenernst op de doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is: 18 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 9 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten. Het is dan ook op deze doorlopende wegsegmenten dat het merendeel (75%) 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 20-24 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.

Uit een verdeling naar verplaatsingswijze blijkt dat het grootste aandeel slachtoffers inzittenden van een personenwagen zijn (47,8%). De tweede grootste groep slachtoffers zijn de fietsers (25,4%).

Bij een verdere opsplitsing van de verplaatsingswijze naar leeftijd, valt op dat er sprake is van een samenhang tussen het aantal slachtoffers bij een bepaalde 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

Eén derde van de dodelijke aanrijdingen gebeurde als een eenzijdige aanrijding waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige aanrijdingen in het totaal aantal aanrijdingen slechts 15,2% bedroeg. Buiten de bebouwde kom zijn bomen het meest voorkomende obstakel bij dodelijke eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (37,0%). Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom (respectievelijk 24,5% en 7,6%). Een achterliggende reden hiervoor is dat de meeste voetgangers zich verplaatsen binnen de bebouwde kom.

Het aandeel dodelijke aanrijdingen tussen twee of meerdere weggebruikers (inclusief voetgangers) bedroeg 58,2% in 2014. Het merendeel van de dodelijke aanrijdingen tussen twee weggebruikers zijn botsingen langs opzij (20,4%).

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

GEDRAGSMETING

SNELHEID

In het Vlaams Gewest liggen de gemiddelde snelheden en de gemiddelde V85 binnen de bebouwde kom in 2015 nog steeds boven de snelheidslimiet in de schoolomgevingen (42,1 km/u; 50,2 km/u). Op 50 km/u-wegen werd er tijdens de laatste gedragsmeting voor het eerst een gemiddelde snelheid gemeten die lager ligt dan de limiet (47,9 km/u), maar de V85 ligt er nog steeds boven (55,1 km/u). Buiten de bebouwde kom liggen de gemiddelde snelheden en de gemiddelde V85 in het Vlaams Gewest boven de snelheidslimiet op autosnelwegen (121,4 km/u; 136,5 km/u), op tweevaksbanen met een snelheidsbeperking van 90 km/u (95,0 km/u; 111 km/u) en op éénvaksbanen met een beperking van 70 km/u (72,1 km/u; 82,8 km/u). Op tweevaksbanen met een beperking van 120 km/u en op éénvaksbanen met een beperking van 90 km/u liggen de gemiddelde snelheden (115,2 km/u; 81,6 km/u) onder de limiet, maar de V85 (131,7 km/u; 94,8 km/u) ligt erboven. Hetzelfde zien we in het Waals Gewest, al liggen zowel de gemiddelde snelheden als de gemiddelde V85 daar bijna steeds hoger dan in het Vlaams Gewest (behalve op éénvaksbanen met een beperking van 70 km/u).

RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Tijdens de gedragsmeting van 2015 reed 1,9% van de geteste bestuurders in het Vlaams Gewest onder invloed. Dit percentage verschilt niet significant van wat tijdens de vorige metingen werd waargenomen, maar verschilt wel significant met het percentage in het Waals Gewest (3,9%). Zowel in de week als in het weekend ligt de prevalentie van ROI hoger tijdens de nachten. In 2015 kon er voor het eerst geen significant verschil meer gevonden worden tussen de leeftijdsgroepen.

GORDELDRACHT

In 2015 behaalde het Vlaams Gewest het hoogste percentage gordeldracht dat ooit geobserveerd werd: 94,0% van de geobserveerde inzittenden vooraan droeg de gordel. Hoewel het Vlaams Gewest tot en met de vorige meting steeds het hoogste percentage kende, ligt in 2015 het percentage in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest net iets hoger (94,7%). Verder werd in 2015 voor het eerst ook de gordeldracht achteraan geobserveerd, deze bleek voor België significant lager (85,5%) te liggen dan bij de inzittenden vooraan. Verder blijken vrouwen vaker de gordel te dragen dan mannen en ligt het percentage gordeldracht significant lager bij de observaties binnen de zone 30 dan in andere snelheidsregimes.

HET GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN

Uit de gedragsmeting van 2014 blijkt dat in Vlaanderen slechts 33% van de geobserveerde kinderen op een aangepaste en juiste manier was vastgeklikt. Dit percentage ligt significant hoger dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (26%). Verder blijkt dat dat het opzoeken van informatie voor de aankoop van een beveiligingssysteem een grote invloed heeft op het correcte en aangepast gebruik. Een ander opmerkelijk resultaat is dat ouders hun kinderen significant minder vaak correct en aangepast vastmaken dan wanneer er een ander verwantschap bestaat tussen het kind en de bestuurder.

HET GEBRUIK VAN DE GSM 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 onwettig gedrag met betrekking tot het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

ATTITUDEMETING

Wat de attitudes van de Vlaamse bestuurders betreft, zien we dat van de 14 verschillende vormen van gevaarlijk rijgedrag "140 km/u op een autosnelweg rijden wanneer er geen verkeer is" het vaakst als 'aanvaardbaar' wordt gezien. "Kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto", "rijden na het nemen van drugs" en "rijden zonder verzekering" kennen dan weer de laagste percentages respondenten die dit gedrag aanvaardbaar vinden.

De subjectieve pakkans is in Vlaanderen het grootst wat betreft snelheidsovertredingen, gevolgd door rijden onder invloed, gordeldracht en ten slotte drugs. De kans om gecontroleerd te worden op snelheidsovertredingen wordt in Vlaanderen significant hoger ingeschat dan in Wallonië, maar significant lager dan in Brussel.

In Vlaanderen bestaat er een groot maatschappelijk draagvlak om de regels m.b.t. drugs vaker te controleren. Wat de regels m.b.t. snelheid of de veiligheidsgordel betreft, vindt slechts de helft van de bestuurders dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden.

Wat potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen betreft, zien we dat 8 op 10 Vlaamse bestuurders te vinden is voor een nultolerantie inzake alcohol bij jonge bestuurders en dat 7 op 10 Vlaamse bestuurders voorstander is van een alcoholslot. Het rijbewijs met punten wordt slechts door de helft van de Vlamingen gesteund, al is dit nog steeds significant meer dan in Wallonië of Brussel.

BELEIDSAANBEVELINGEN

Vanwege de toename van het aantal verkeersdoden in 2014 is het belangrijk dat Vlaanderen zich toespitst op de doelstellingen voor 2020 (max 200 doden) en 2050 (max 0 doden). Om deze doelstellingen alsnog te behalen zullen er jaarlijks respectievelijk 33 en 17 dodelijke slachtoffers minder moeten vallen. Vlaanderen zal hierdoor nog aanzienlijke inspanningen moeten leveren om de *vision zero* tegen 2050 te behalen.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken is het belangrijk dat rekening gehouden wordt met belangrijke aandachtspunten op gebied van verkeersveiligheid in Vlaanderen. Hieronder worden deze aandachtspunten geïdentificeerd, samen met enkele aanbevelingen om deze punten aan te pakken.

VERBETEREN VAN ONGEVALSREGISTRATIE

Om een duidelijk zicht te krijgen op de aard van de ongevallen is een correcte ongevallenregistratie van essentieel belang. Deze cijfers vormen de basis om een onderbouwd verkeersveiligheidsbeleid te voeren. Zowel op gebied van kwantiteit als kwaliteit van de ongevallenstatistieken is er voor de komende jaren nog marge voor verbetering (het aantal letselongevallen en slachtoffers moet correct geregistreerd worden):

Momenteel worden niet alle letselongevallen en slachtoffers geregistreerd in de ongevallenstatistieken. Eén van de oorzaken is dat de politie niet van elk verkeersongeval met letselschade op de hoogte wordt gebracht. De huidige ongevallenstatistieken onderschatten bijgevolg de totale maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid. Om dit beeld toch te vervolledigen tracht men aan de hand van andere gegevensbronnen data te verzamelen, zoals ziekenhuisgegevens en gegevens van verzekeringsmaatschappijen.

TIJDSTIP VAN DE DAG EN WEEK

Als we de ongevallenstatistieken bekijken naar uur van de dag valt het op dat de ongevalsernst het hoogst is tijdens de nachturen. Er dient extra aandacht te worden besteed aan snelheid, vermoeidheid en het gebruik van verdovende middelen. Deze factoren liggen namelijk aan de basis van ongevallen op deze tijdstippen. De ongevallencijfers tonen aan dat 27% van de verkeersdoden plaatsvinden tijdens de week- of weekendnachten, terwijl slechts 11% van de letselongevallen plaatsvinden tijdens deze tijdstippen. Er is nood aan **intensievere controles op alcohol en drugs en overdreven snelheid** tijdens de week- en weekendnachten.

De concentratie van voetgangersongevallen rond de spitsuren in de maanden november tot en met januari kan samenhangen met de zonsondergang en dus de vroegere schemering en verminderde zichtbaarheid tijdens deze periode. Aan de hand van sensibilisatiecampagnes kan ingezet worden op **betere zichtbaarheid in het verkeer** (o.a. dragen van reflecterende kledij).

LOCATIE

Wanneer de locatie van de ongevallen wordt bekeken, merken we dat op wegen buiten de bebouwde kom de meeste verkeersdoden vallen. De ongevallenernst is ook hoger buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de ongevallenernst. Vandaar dat het belangrijk is dat de weggebruiker zich aan de opgelegde snelheidslimiet houdt. Uit de gedragsmeting snelheid van het BIVV in 2015 blijkt dat de gemiddelde snelheden boven de snelheidslimiet liggen op autosnelwegen, eenvakswegen met een snelheidsbeperking van 90 km/u en op eenvakswegen met een beperking van 70 km/u. Een belangrijke rol is weggelegd voor de **weginfrastructuur** die zodanig zou moeten zijn ingericht dat de geldende **snelheidslimiet duidelijk is**. Ook controles en bestraffing zijn belangrijk; het is aangewezen om meer automatische snelheidscontroles uit te voeren onder andere door het installeren van **bijkomende trajectcontroles**. De overtredingen moeten ook beter worden opgevolgd zodat recidivisme sneller kan worden opgespoord en bestraft. Verder kunnen ook **intelligente snelheidsaanpassing (ISA)** systemen een oplossing zijn om de snelheidslimieten beter te respecteren.

Uit de gedragsmeting snelheid binnen de bebouwde kom blijkt ook dat op 30 km/u-wegen, zonder infrastructurale elementen om de snelheid af te remmen, (zoals verkeerdrempels en wegversmallingen) de gemiddelde snelheid ver boven de limiet ligt. Maatregelen die hieromtrent kunnen worden aanbevolen zijn o.a.:

- de **zones 30** op een logische en samenhangende wijze **afbakenen en op een gepaste manier inrichten**;
- **schoolomgevingen** die zich buiten de algemene zone 30 bevinden **variabel maken** om een betere herkenbaarheid en een betere naleving van de snelheidsbeperking te creëren;
- de bebouwde komgrenzen zo goed mogelijk laten overeenstemmen met een duidelijke waarneembare overgang in bebouingsdichtheid;
- zorgen voor **goed zichtbare en duidelijk leesbare verkeersborden** zodat weggebruikers ze goed waarnemen en de rijkhulpsystemen, die gebruik maken van verkeersbordherkenning, optimaal kunnen werken.

LEEFTIJD EN GESLACHT

Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat het ongevalsrisico piekt bij jongeren in de leeftijdscategorie 20-24 jaar. Wanneer de leeftijdsklassen verder onderverdeeld worden naar geslacht, onderscheiden de mannen zich duidelijk van de 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 jonge, mannelijke verkeersdeelnemers** is dan ook aangewezen.

Bij 65-plussers is het overlijdensrisico hoger ten opzichte van de overige leeftijdsklassen. Deze leeftijdsgroep neemt enerzijds vaak nog actief deel aan het verkeer, maar is anderzijds kwetsbaar, wat leidt tot ernstige verwondingen. Uit de resultaten blijkt dat 65-plussers hoofdzakelijk als fietser of als auto-inzittenden slachtoffer worden van een verkeersongeval. Het is belangrijk **om specifieke maatregelen te ontwikkelen, afgestemd op deze leeftijdsgroep**. Voor wat betreft de oudere auto-inzittenden zouden verschillende actieve veiligheidssystemen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van het aantal letselgevallen. De voorwaarde is hierbij wel dat de oudere bestuurder weet hoe hij deze systemen kan gebruiken. De automotive sector zou ook meer initiatief moeten nemen om een design-for-all visie toe te passen bij het ontwikkelen van deze systemen zodat deze systemen ook gebruiksvriendelijk zijn voor de oudere verkeersdeelnemer. Daarnaast kunnen vergevingsgezinde en zelfverklarende wegen ook bijdragen aan het reduceren van het aantal letsels bij alle oudere verkeersdeelnemers. De verkeersveiligheid van oudere fietsers kan verhoogd worden door o.a. de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen op locaties met veel zwakke weggebruikers, bredere fietspaden aan te leggen en veilige oversteeklocaties te voorzien waarbij de oudere fietser een duidelijk overzicht heeft op het aankomende verkeer. Deze maatregelen zijn niet enkel gunstig voor de oudere weggebruiker maar creëren ook verkeersveiligheidsvoordelen voor andere leeftijdsgroepen.

WEGGEBRUIKERS EN ZWAKKE WEGGEBRUIKERS

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 (74%) vertegenwoordigen van de verkeersdoden binnen bebouwde kom. Het feit dat het aandeel kwetsbare weggebruikers groter is onder de dodelijke dan onder de niet-dodelijk slachtoffers wijst er op dat kwetsbare weggebruikers sneller overlijden wanneer zij betrokken raken bij een letselgeval. De zwakke weggebruikers binnen de 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 motorfietsers en fietsers. Motorfietsers maken 11% van de doden binnen de bebouwde kom en 10% van de doden buiten de bebouwde kom uit. Fietsers blijken binnen de bebouwde kom de grootste groep dodelijke slachtoffers te zijn (30%). Buiten de bebouwde kom vormen ze na auto-inzittenden de tweede grootste groep dodelijke slachtoffers (15%). De verhoogde aandacht kan onder andere betrekking hebben op een **verbetering van de infrastructuur**, zoals gescheiden fietspaden en fietsnelwegen of andere infrastructurele maatregelen ter bescherming van de fietsers. Bovendien blijft **sensibilisatie** een belangrijke maatregel, zowel naar fietsers en motorfietsers (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** (e.g. het naleven van de snelheidslimiet) met een hoog aantal zwakke weggebruikers, zijn hierbij van belang.

EDUCATIE EN SENSIBILISATIE

EDUCATIE

Blijvende aandacht is vereist voor de leeftijdsklassen waarin een bepaald vervoersmiddel voor het eerst gehanteerd wordt. We zien opnieuw duidelijke pieken voor wat betreft het aantal slachtoffers onder de 15-19 jarige bromfietsers 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.

SENSIBILISATIE

Uit de gedragsmeting van het BIVV rond het gebruik van kinderbeveiligingssystemen blijkt dat het correcte en aangepaste gebruik ervan sterk toeneemt naargelang men informatie heeft opgezocht voor de aankoop. Een betere sensibilisatie van ouders rond het gebruik van kinderbeveiligingssystemen enerzijds, en verkooppunten aanzetten tot betere informatieverlening anderzijds, kan daardoor bijdragen tot een beter gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Uit de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol van het BIVV in 2015 blijkt dat het percentage bestuurders dat onder invloed rijdt in het Vlaams Gewest sinds 2003 nauwelijks geëvolueerd is. Er kunnen verschillende maatregelen genomen worden om dit probleem verder aan te pakken. Er moet zowel ingezet worden op sensibilisatie als op repressie. Sensibilisatie kan erop gericht zijn bestuurders te **informer over de gevaren van rijden onder invloed**, maar kan ook als doel hebben om de cultuur of de **sociale norm** rond drinken en rijden te veranderen. Wat repressie betreft, zou zowel de effectieve als de subjectieve pakkans moeten verhoogd worden. In 2015 gaf slechts 11% van de Vlaamse bestuurders aan dat de kans om gecontroleerd te worden op alcohol (zeer) groot is. Hiervoor moeten de politiezones de middelen krijgen om **het aantal alcoholcontroles op te drijven** (bv: door het gebruik van "sampling"³⁰) en mogen de controles niet louter toegespitst worden op de risicovolle groepen en plaatsen; **iedereen moet immers beseffen dat hij altijd en overal zou kunnen gecontroleerd worden**. Daarnaast moet ook het principe botsen is blazen nog beter toegepast worden.

³⁰ Een klein toestel waarmee het mogelijk is om snel een voorafgaande test te doen om de aanwezigheid van alcohol in het voertuig of in de adem van de bestuurder op te sporen voor er – indien nodig – een echte alcoholtest afgenomen wordt.

REFERENTIELIJST

REFERENTIELIJST

- BIVV (2016). Verkeersveiligheidsbarometer - Het jaar 2015. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Carpentier, A., Nuyttens, N., Declercq, K., Hermans, E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen. Pijnpunten en oplossingen, Steunpunt Verkeersveiligheid 2012-2015, 51p.
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. & Fiorentino, D. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: a case-control study. Dunlap and Associates, Inc. Stamford.
- Brown, J., Bilston, L.E. (2007). Child restraint misuse: incorrect and inappropriate use of restraints by children reduces their effectiveness in crashes. *Journal of Australasian College of Road Safety*. 18, 34-42.
- Daniels, S., Geurts, K. (2004). Verkeersonveiligheid in de provincie Limburg. Steunpunt Verkeersveiligheid 2002-2006, RA-2004-04, 32p.
- ETSC. (2007). Road Safety Performance Index Flash 3. Getting car users to belt up. Brussel, België: European Transport Safety Council.
- Focant, N. (2016). Drinken en rijden: doen we het teveel? Gedragmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Gjerde, H., Christophersen, A., Normann, P., Assum, T., Oiestad, E., & Morland, J. (2013). Norwegian roadside survey of alcohol and drug use by drivers (2008-2009). *Traffic Injury Prevention*, 14(5), pp. 443-452.
- Lesire, P., et al. (2007). Misuse of child restraint systems in crash situations-danger and possible consequences. *Annu Proc Assoc Automot Med*. 51, 207-222
- Lequeux, Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragmeting gordel 2015. . Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. .
- Meesmann, U. & Opendakker, E. (2013). Aandachtsafleidend gedrag bij professionele bestuurders. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U. & Schoeters, A. (In press). Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- NIS (2002) Nieuwsflits n°13, <http://statbel.fgov.be/press>. Brussel, Nationaal Instituut voor de Statistiek.
- Penttilä, A., Portman, M., Kuoppasalmi, K., Lunetta, P., & Nevala, P. (2004). Roadside Surveys in Uusimaa in Finland. Increase of the Rate of Motor Vehicle Drivers in Traffic With a Low Blood Alcohol Content. *Alcohol, drugs and traffic safety: Proceedings of the 17th ICADTS International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*.
- Raftery, S.J. & Wundersitz, L.N. (2011). No restraint? Understanding differences in seat belt use between fatal crashes and observational surveys. CASR090 Report Series, Centre for Automotive Safety Research, *Journal of Safety Research* 31 (4), 211-220, Maart, 2011.
- Riguelle, F. (2008). Safety Performance Indicators for Speed: Pilots in Belgium and Spain. . Deliverable D3.10b of the EU FP6 project SafetyNet.
- Riguelle, F. (2012). Nationale gedragmeting snelheid op autosnelwegen - 2011. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). Nationale gedragmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009. 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. (2015). Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014. België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

- Stelling, A. & Hagenzieker, M.P. (2012). Afleiding in het verkeer. Een overzicht van de literatuur. Leidschdam, Nederland: SWOV.
- Slootmans, F. &. (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.
- Temmerman, P. (2016). Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom 2015. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Trotta, M. (2016). Wat vertelt de gps ons over de snelheid van de Belgen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015. Brussel: België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Van Hout, K., Brijs, T. (2010). Ouderen en verkeersveiligheid. Een probleemanalyse , Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2009-014, 85p.
- Van Hout, K., Brijs, T. (2011). De invloed van de vergrijzing op de verkeersveiligheid. Toekomstige populatiekenmerken, Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2011-012, 84p.
- Van Hout, K., Brijs, T. (2012). De invloed van de vergrijzing op de verkeersveiligheid. Een prognose van het aantal doden en zwaargewonden in 2030, Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2011-026, 88p.
- WHO (2011). L'utilisation des téléphones mobiles: la distraction au volant, un problème qui s'aggrave. Genève, Zwitserland.

LIJST VAN FIGUREN

FIGUUR 1

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2014) 16

FIGUUR 2

Evolutie van het geobserveerde en geschatte aantal Verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2025) 19

FIGUUR 3

Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005-2014) 20

FIGUUR 4

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2014) 22

FIGUUR 5

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (1991-2014) 23

FIGUUR 6

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (2005-2014) 25

FIGUUR 7

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005-2014) 26

FIGUUR 8

Evolutie van de ongevalsernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2014) 28

FIGUUR 9

Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2014) 29

FIGUUR 10

Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2014) 30

FIGUUR 11

Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2014) 31

FIGUUR 12

Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2014) 32

FIGUUR 13

Verdeling van het aantal zwaar- en lichtgewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2014) 33

FIGUUR 14

Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in het Vlaams Gewest per provincie (2014) 36

FIGUUR 15

De mortaliteit in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de Vlaamse provincies (2014) 37

FIGUUR 16

Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2014) 40

FIGUUR 17

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidszone (Vlaams Gewest, 2014) 41

FIGUUR 18

Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in België, per gewest (2014) 42

FIGUUR 19

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014) 44

FIGUUR 20	
Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014)	45
FIGUUR 21	
Procentuele verdeling van het aantal letselongevallen in België, per gewest en volgens aanrijdingstype (2014)	51
FIGUUR 22	
Procentuele verdeling van verkeersdoden bij letselongevallen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2014)	51
FIGUUR 23	
Procentuele verdeling van verkeersdoden bij eenzijdige letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel (Vlaams Gewest, 2014)	52
FIGUUR 24	
Gemiddelde snelheid op wegen binnen de bebouwde kom, per gewest (2015)	56
FIGUUR 25	
Snelheidsovertredingen op wegen binnen de bebouwde kom, per gewest (2015)	57
FIGUUR 26	
Gemiddelde snelheid op wegen buiten de bebouwde kom, in België en per gewest (2015)	58
FIGUUR 27	
V85 op wegen buiten de bebouwde kom, in België en per gewest (2015)	59
FIGUUR 28	
Snelheidsovertredingen op wegen buiten de bebouwde kom, in België en per gewest (2015)	60
FIGUUR 29	
ROI-prevalentie bij automobilisten, per gewest (2015)	62
FIGUUR 30	
Evolutie van de ROI-prevalentie bij automobilisten, per gewest (2003-2015)	62
FIGUUR 31	
ROI-prevalentie bij automobilisten op basis van het tijdstip in de week, België (2015)	63
FIGUUR 32	
ROI-prevalentie bij automobilisten op basis van de leeftijd van de bestuurder, België (2015)	63
FIGUUR 33	
Evolutie van het percentage gordeldracht voorin in personenwagens (bestuurders en passagiers samen), per gewest (2003-2015)	65
FIGUUR 34	
Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig, België (2015)	65
FIGUUR 35	
Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) volgens het snelheidsregime, België (2015)	66
FIGUUR 36	
Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, in België en per gewest (2014)	68
FIGUUR 37	
Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, naargelang de bestuurder zich voor de aankoop geïnformeerd heeft, België (2014)	68
FIGUUR 38	
Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen, naargelang de verwantschap met de bestuurder, België (2014)	69
FIGUUR 39	
Gsm-gebruik achter het stuur, per gewest (2013)	71

FIGUUR 40	
Gsm-gebruik achter het stuur, per voertuigtype, Vlaams Gewest (2013)	71
FIGUUR 41	
Aanvaardbaarheid van risico-gedrag in het verkeer, Vlaams Gewest (2015)	73
FIGUUR 42	
De subjectieve pakkans voor verschillende verkeersovertredingen, per gewest (2015).....	74
FIGUUR 43	
Maatschappelijk draagvlak voor de intensivering van controles, per gewest (2015)	75
FIGUUR 44	
Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, per gewest (2015)	76

LIJST VAN TABELLEN

TABEL 1

Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2014) 8

TABEL 2

Ongevallencijfers in één oogopslag (2014)..... 8

TABEL 3

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2014) 17

TABEL 4

Prognose van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2015-2025)..... 18

TABEL 5

Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2014) 21

TABEL 6

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2014) 22

TABEL 7

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (1991-2014)..... 24

TABEL 8

Evolutie van het overlidensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in België, per gewest (2005-2014)..... 25

TABEL 9

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005-2014)..... 27

TABEL 10

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2014)..... 28

TABEL 11

Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2014)..... 31

TABEL 12

Aantal en aandeel letselongevallen in België per gewest en volgens weersgesteldheid (2014) 34

TABEL 13

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in het Vlaams Gewest per provincie (2014) 35

TABEL 14

Aantal zwaar- en lichtgewonden en aantal verkeersdoden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2014) 37

TABEL 15

Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (ongevalsrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (overlidenrisico) en aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2014) 38

TABEL 16

Aantal letselongevallen, dodelijk en zwaar- en lichtgewonden binnen en buiten bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2014) 38

TABEL 17

Aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2014)..... 38

TABEL 18

Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevalsernst volgens snelheidszone (Vlaams Gewest, 2014) 41

TABEL 19	
Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2014).....	43
TABEL 20	
Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2014)	46
TABEL 21	
Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2014).....	47
TABEL 22	
Aantal verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2014)	48
TABEL 23	
Aantal dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2014)	49
TABEL 24	
Verdeling van het aantal aanrijdingen met letsel in België per gewest en volgens aanrijdingstype (2014)	50

A series of horizontal dashed lines for writing, spanning most of the page width.



**STEUNPUNT
VERKEERSVEILIGHEID**

Wetenschapspark 5 bus 6
3590 Diepenbeek
Tel.: 011 26 91 02
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

