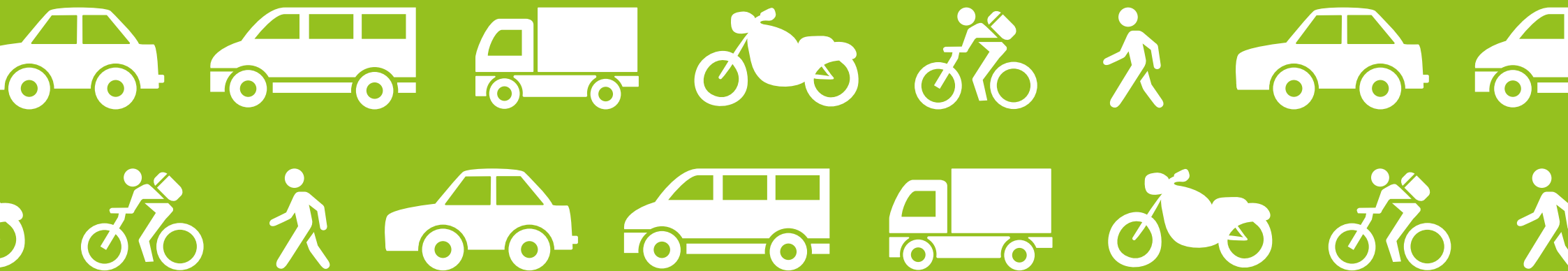


# KERNCIJFERS

## VERKEERSVEILIGHEID 2015





# VOORWOORD



Elke dag sterven er gemiddeld twee personen in het verkeer op de Belgische wegen. Hierbij komen nog eens 10 zwaargewonden en meer dan 100 lichtgewonden. Er gebeuren elke dag ook bijna 1000 ongevallen met materiële schade. De oorzaak van een bepaald ongeval achterhalen is vaak niet eenvoudig. Zo bestaan er verschillende factoren die de veiligheid van onze verplaatsingen beïnvloeden en bijgevolg ook het totale aantal verkeersongevallen. Deze factoren zijn onder andere: de mobiliteitsgewoontes, de rijvaardigheid, het rijgedrag of de staat van de voertuigen en de infrastructuur.

Omdat er zoveel elementen zijn die de verkeersveiligheid beïnvloeden, is het niet altijd gemakkelijk om een algemeen overzicht te krijgen. Deze brochure zet graag een stap in deze richting door allerlei informatie te bundelen, waarbij het niet al-

leen gaat over de verkeersongevallen maar ook over een aantal verwante factoren rond het ongevalsrisico. De meeste elementen werden al eerder gepubliceerd in andere rapporten van het BIVV of van andere organisaties. De toegevoegde waarde van deze brochure is het samenbrengen van al deze informatie in één document, dat kan dienen als nuttig vademecum voor personen die interesse hebben in verkeersveiligheid.

De stijl van de brochure is hierdoor erg samenvattend. We hebben een aantal belangrijke thema's geselecteerd rond verkeersveiligheid. Per thema hebben we alleen de belangrijkste indicatoren opgenomen met een korte uitleg erbij. Degenen die geïnteresseerd zijn in meer, kunnen op het einde van deze brochure de gebruikte bronnen terugvinden, alsook de referenties naar deze documenten zodat men bepaalde thema's verder kan uitdiepen.

De thema's worden besproken in deze volgorde:

Thema 1: Ongevallen en slachtoffers

Thema 2: Mobiliteit en risicoblootstelling

Thema 3: Rijvaardigheid

Thema 4: Gedrag van de weggebruikers

Thema 5: Infrastructuur

Thema 6: Handhaving

Het BIVV wenst u alvast veel leesplezier!

# INHOUDSTABEL



|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| 1. Verkeersdoden.....                          | 5  |
| 2. Gewonden in het verkeer .....               | 6  |
| 3. Soorten letsels .....                       | 7  |
| 4. Ernst van de ongevallen .....               | 8  |
| 5. Leeftijd en geslacht van de slachtoffers. 9 |    |
| 6. Verplaatsingswijze van de slachtoffers. 10  |    |
| 7. Ongevallen met materiële schade .....       | 11 |
| 8. Omvang van het gemotoriseerd verkeer 12     |    |

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| 9. Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer..... | 13 |
| 10. Leeftijd en geslacht van automobilisten 14    |    |
| 11. Voertuigenpark .....                          | 15 |
| 12. Technische keuring .....                      | 16 |
| 13. Bezit van een rijbewijs .....                 | 17 |
| 14. Rijexamens .....                              | 18 |
| 15. Gereden snelheid.....                         | 19 |

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| 16. Rijden onder invloed van alcohol .....           | 20 |
| 17. Gordeldracht .....                               | 21 |
| 18. Kinderbeveiligingssystemen .....                 | 22 |
| 19. Gebruik van de GSM achter het stuur . 23         |    |
| 20. Weginfrastructuur .....                          | 24 |
| 21. Door de politie vastgestelde overtredingen ..... | 25 |
| 22. Subjectieve pakkans .....                        | 26 |



# 1 Verkeersdoden

In België staat een « verkeersdode » voor: elke persoon die overlijdt op de plaats van het ongeval zelf of iemand die binnen de 30 dagen na het ongeval sterft aan zijn/haar verwondingen. De doden ter plaatse worden geregistreerd door de politieagenten die een verkeersongevallenformulier invullen (VOF) en een proces-verbaal (PV) opstellen bij ieder letselongeval. De personen die overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval, worden geregistreerd door de parketten. Al deze informatie samen, wordt gecentraliseerd door de AD Statistiek van de FOD Economie, die vervolgens het aantal verkeersslachtoffers berekent (de zogenaamde “doden 30 dagen”). Hoewel het verkeer op de Belgische wegen continu toeneemt, daalt het aantal doden 30 dagen sinds de jaren 70.



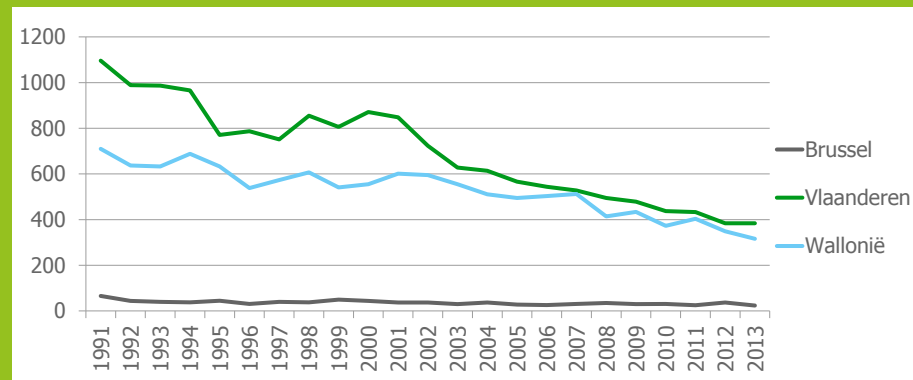
## 1.1

### Evolutie van het aantal doden 30 dagen



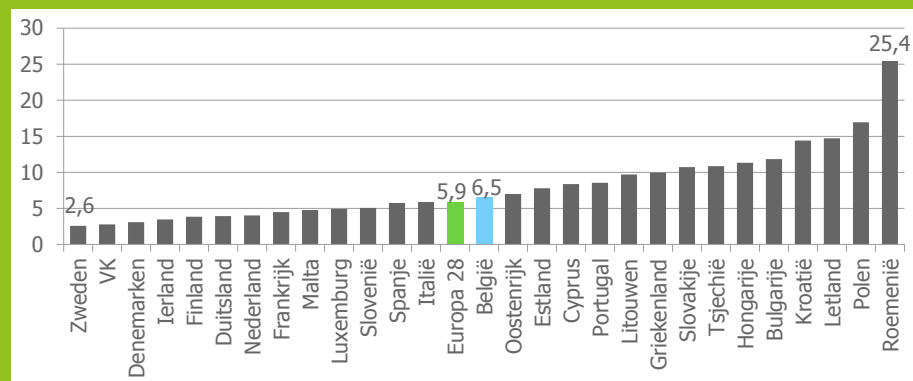
## 1.2

### Evolutie van het aantal doden 30 dagen per gewest



## 1.3

### Doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in europa in 2012



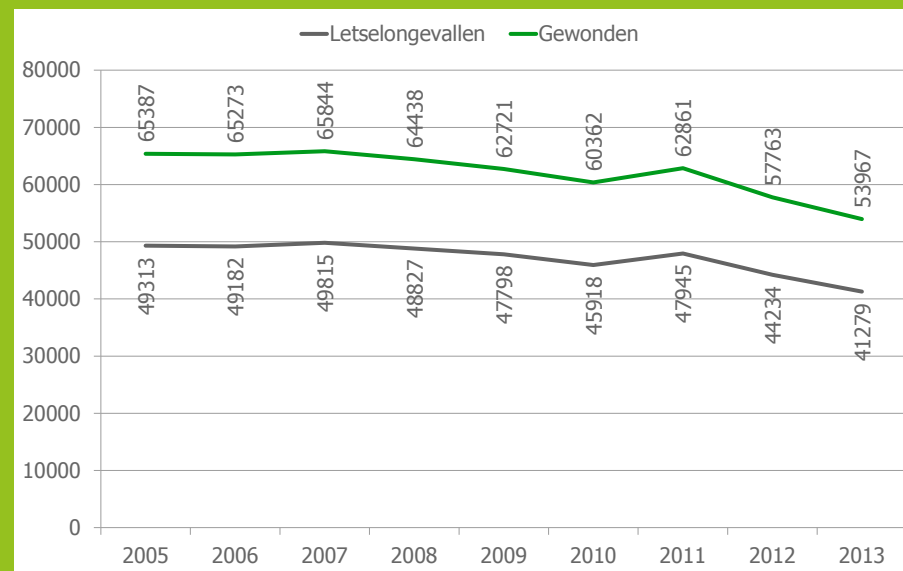
# 2 Gewonden in het verkeer

Een effectief verkeersveiligheidsbeleid moet er ook voor zorgen dat het aantal gewonden in het verkeer daalt. Het exacte aantal gewonden is echter niet bekend. Dit is te wijten aan een onderregistratie omdat de politiediensten niet altijd opgebeld worden om naar de plaats van een letselongeval te gaan, hoewel dit eigenlijk wel zou moeten. De officiële statistieken onderschatten het aantal gewonde zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorfietzers) sterker dan het aantal gewonde bestuurders of passagiers van een wagen. Het BIVV maakt geen gebruik meer van de oude definitie van een ‘zwaargewonde’, waarmee een verkeersslachtoffer bedoeld werd dat minstens 24 uur in het ziekenhuis verbleef, omdat deze definitie niet betrouwbaar bleek. Het is namelijk moeilijk voor een politieagent, die geen medische opleiding heeft gehad, om op de plaats van het ongeval zelf in te schatten wat de ernst van de verwondingen van de slachtoffers is en de vermoedelijke tijd dat ze in het ziekenhuis zullen verblijven. Voortaan identificeert het BIVV de ernstig gewonden op basis van de medische AIS-schaal (Abbreviated Injury Scale). Alle slachtoffers van wie het meest ernstig letsel een score van 3 of meer (MAIS 3+) krijgt toegekend, worden beschouwd als ernstig gewonden. Het gaat hier vaak om letsels met complicaties op lange termijn, waarvan een groot aantal slachtoffers zelfs niet meer volledig zal herstellen.



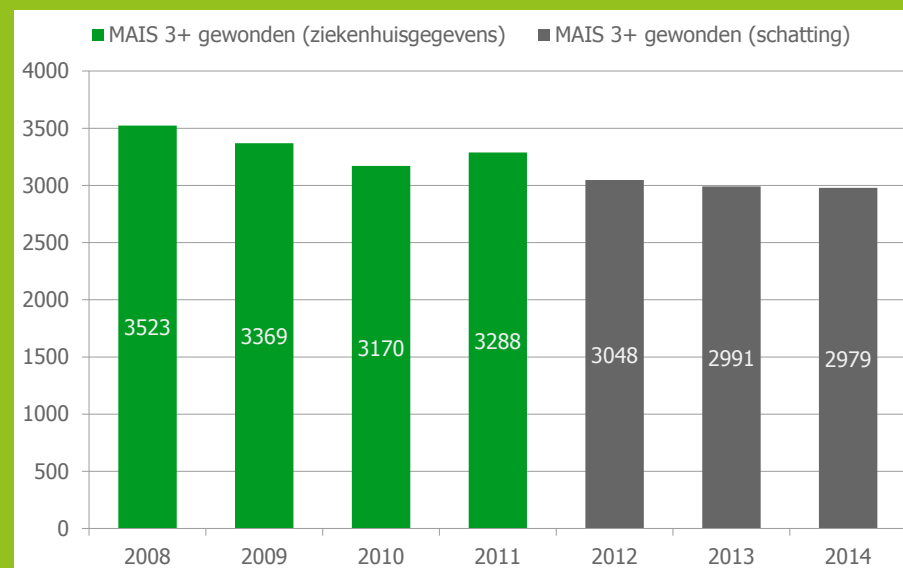
## 2.1

Evolutie van het aantal letselongevallen en gewonden in het verkeer



## 2.2

Evolutie van het aantal MAIS 3+ gewonden

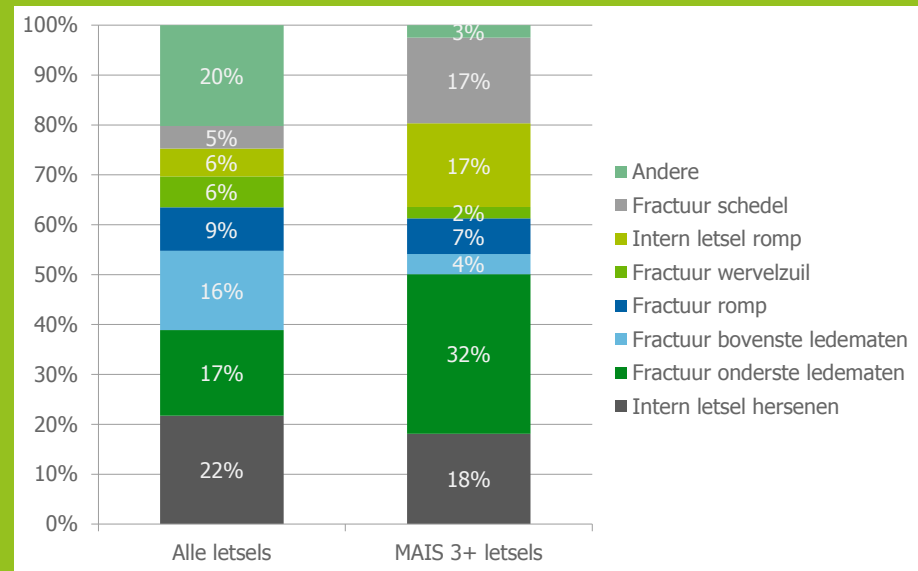


# 3 Soorten letsels

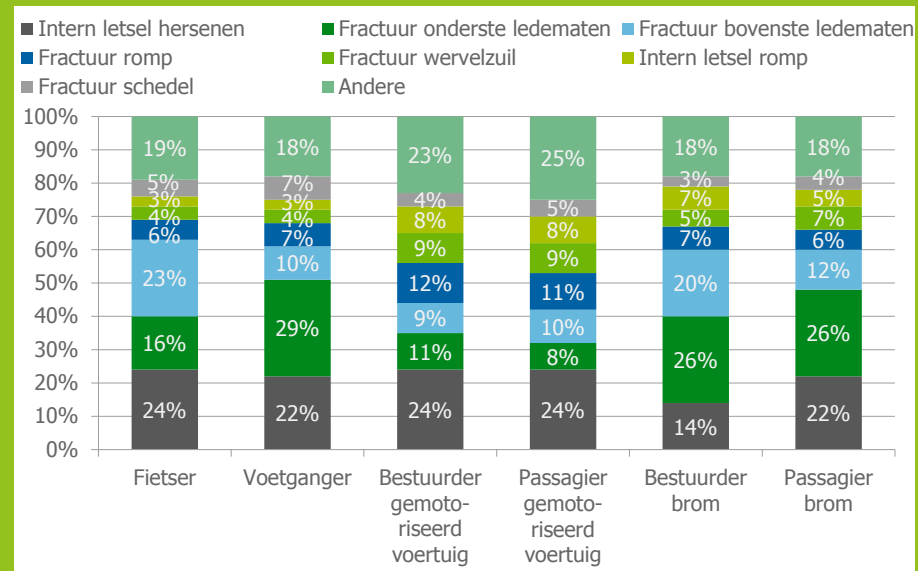
Meer dan 50% van alle letsels die bij gehospitaliseerde verkeersslachtoffers worden vastgesteld, zijn breuken van de bovenste of onderste ledematen, of inwendige hersenletsels. De 7 meest voorkomende letsels worden bovendien ook teruggevonden in de top 10 van elk weggebruikerstype en elke leeftijdscategorie. Schedelbreuken hebben in verhouding tot andere letsels vaker ernstige gevolgen: 86% van de schedelbreuken hebben een ernstig niveau MAIS 3+.



## 3.1 Soorten letsels van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers (2004-2011)



## 3.2 Soorten letsels van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers naargelang het type weggebruiker (2004-2011)



# 4

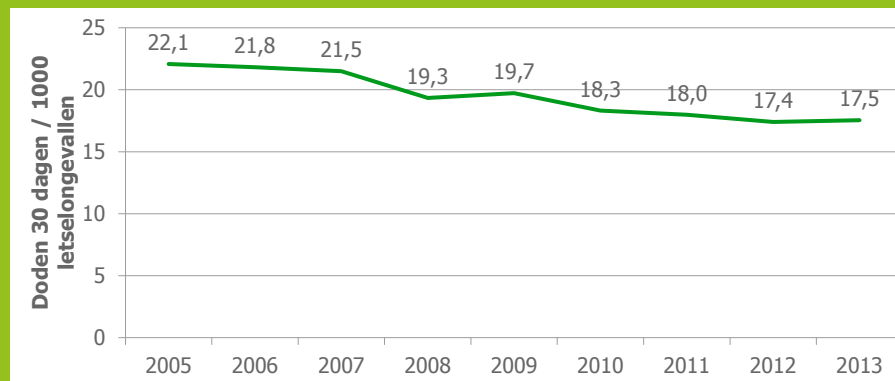
## Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Net zoals het aantal doden, vertoont deze indicator een dalende tendens sinds de jaren 70. We stellen wel grote geografische verschillen vast: de ernst van de ongevallen in Wallonië is ongeveer twee keer zo groot als in Vlaanderen. Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest kent de laagste ernst. Ongevallen waarbij maar één weggebruiker betrokken is, kennen een grotere ernst dan andere typen ongevallen. Snelheid speelt ongetwijfeld een grote rol in eenzijdige ongevallen. Het type voertuig is ook erg belangrijk: hoe groter het voertuig, hoe meer schade het bij een botsing zal veroorzaken bij de tegenpartij.



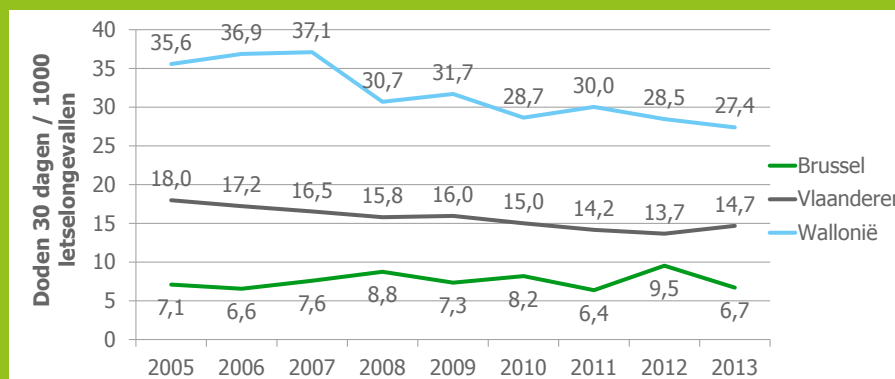
### 4.1

Evolutie van de ernst van de ongevallen in België



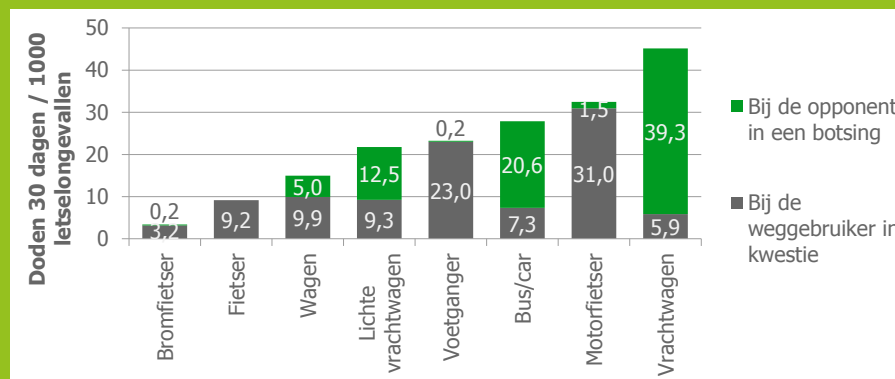
### 4.2

Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest



### 4.3

Ernst van de ongevallen volgens het betrokken weggebruikerstype (2013)



# 5

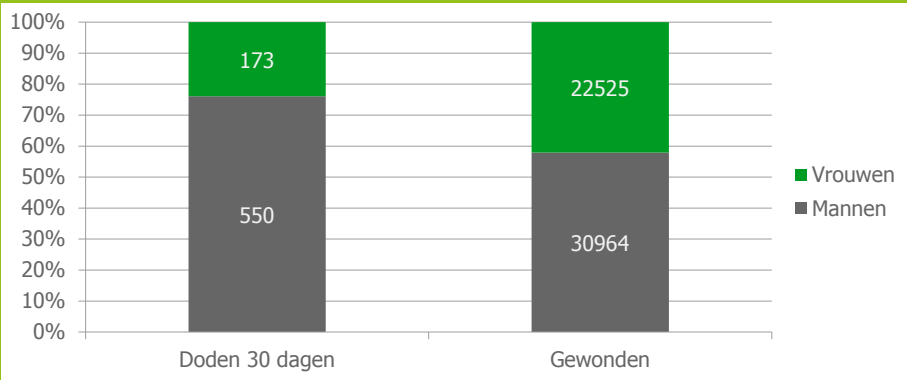
## Leeftijd en geslacht van de slachtoffers

Mannen en vrouwen, jongeren en ouderen nemen niet op dezelfde manier deel aan het verkeer. Sommigen verplaatsen zich meer dan anderen en sommigen zijn minder voorzichtig dan anderen. Deze twee elementen, de risico-blootstelling en het ongevalsrisico op zich, verklaren de verschillen die we zien tussen de verschillende leeftijds-groepen en tussen de geslachten in de ongevallenstatis-tieken. De meeste verkeersslachtoffers zijn van het man-nelijke geslacht. Jongeren van 15 tot 30 jaar lopen een veel groter risico om gewond of gedood te geraken dan andere leeftijdscategorieën, wat zich vertaalt in een groter aantal slachtoffers. Het verschil in risico tussen de jonge-ren en de andere leeftijdsgroepen neemt echter sinds een tiental jaren af.



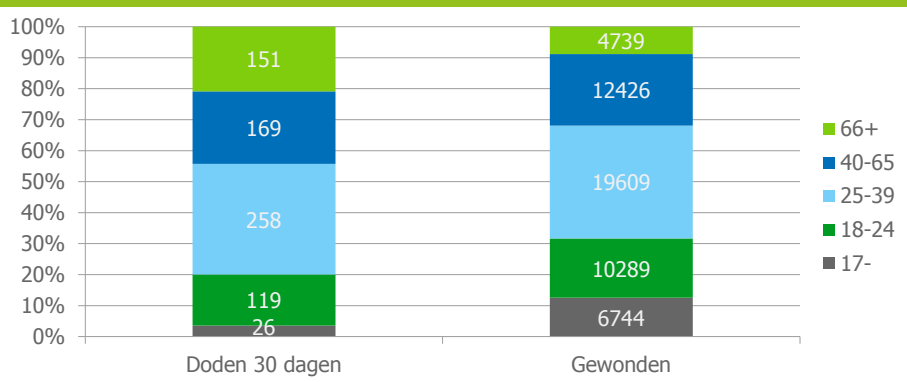
### 5.1

Verdeling van de doden en gewonden volgens het geslacht (2013)



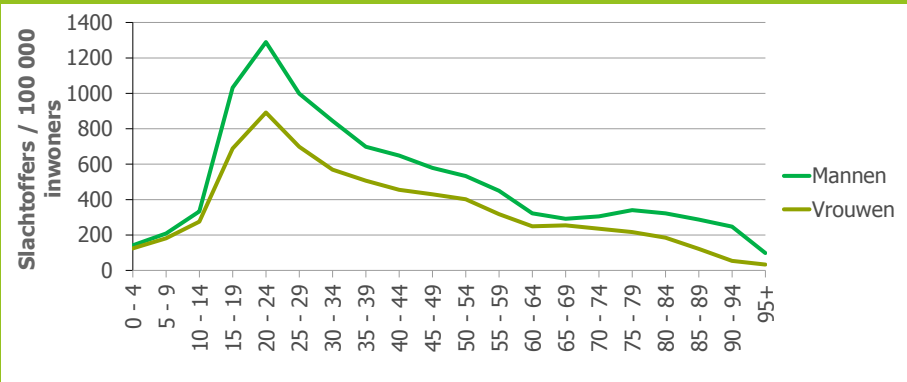
### 5.2

Verdeling van de doden en gewonden volgens de leeftijd (2013)



### 5.3

Aantal slachtoffers per 100 000 inwoners volgens de leeftijd en het geslacht (2013)

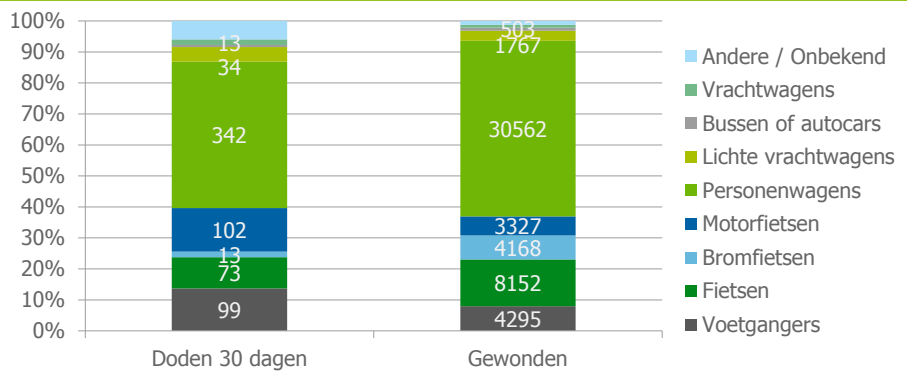


# 6 Verplaatsingswijze van de slachtoffers

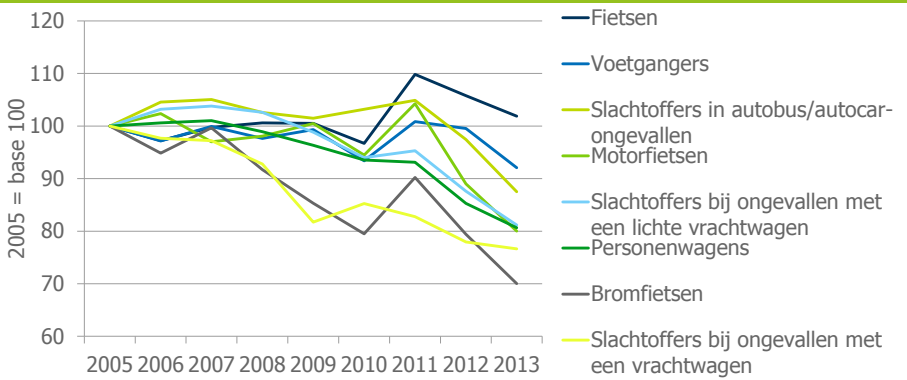
Het vervoersmiddel dat men gebruikt, heeft een invloed op de kans om slachtoffer te worden in het verkeer. Automobilisten zijn in absolute cijfers de vaakst voorkomende slachtoffers maar dat is te wijten aan de dominante aanwezigheid van de wagen op onze wegen. In grafiek 6.2 werden de waarden van het jaar 2005 gestandaardiseerd op 100. De waarden van de andere jaren geven dus het evolutiepercentage weer ten opzichte van 2005. Aangezien bij ongevallen met een autobus/autocar, bestelwagen of vrachtwagen de meeste slachtoffers te betreuren vallen bij de opponent, wordt de evolutie van alle geregistreerde slachtoffers in deze ongevallen (zowel bij de inzittenden van het betrokken voertuig als bij de opponent) in deze grafiek opgenomen. Een analyse op basis van het relatief risico geeft ons andere informatie. Het risico voor een bepaalde groep weggebruikers om gedood of ernstig gewond te geraken in het verkeer, wordt berekend door het aantal overleden of ernstig gewonde (MAIS 3+) slachtoffers van deze groep, te delen door het aandeel dat deze groep heeft in het aantal afgelegde kilometers. Het resultaat wordt omgezet naar een relatief risico door het te vergelijken met het risico van de gemiddelde automobilist, dat willekeurig op 1 wordt vastgelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat het risico om verkeersslachtoffer te worden voor een voetganger tussen 6 en 14 jaar 10,5 keer hoger is dan het risico van de gemiddelde automobilist die een verplaatsing van dezelfde afstand doet.



6.1 Verdeling van het aantal verkeersslachtoffers naargelang hun verplaatsingswijze (2013)



6.2 Evolutie van het aantal slachtoffers volgens de verplaatsingswijze



6.3 Relatief risico om gedood of ernstig gewond te geraken (mais 3+) naargelang de verplaatsingswijze en de leeftijd

| Leeftijd        | Categorie gebruikers |         |                   |                  |                 |                      | Alle weggebruikers |
|-----------------|----------------------|---------|-------------------|------------------|-----------------|----------------------|--------------------|
|                 | Voetganger           | Fietser | Brom - Motorfiets | Auto- bestuurder | Auto- passagier | Passagier bus & tram |                    |
| 6-14            | 10,5                 | 18,9    |                   |                  | 0,3             | 0,03                 | 1,6                |
| 15-17           | 7,7                  | 10,5    |                   |                  | 1,4             | -                    | 4,1                |
| 18-24           | 4,9                  | 8       | 72,6              | 4,3              | 2,5             | -                    | 4,6                |
| 25-44           | 4,7                  | 12,5    | 55,8              | 0,8              | 0,9             | 0,3                  | 1,7                |
| 45-64           | 6,2                  | 21,6    | 41,5              | 0,7              | 0,5             | 1,3                  | 2,1                |
| 64-74           | 12                   | 92,6    |                   | 1,1              | 1,3             | 1                    | 4,4                |
| 75+             | 27,5                 | 122,9   |                   | 3,4              | 3,1             | 7,1                  | 10,9               |
| Alle leeftijden | 8,1                  | 23      | 57                | 1                | 1               | 0,6                  | 2,5                |



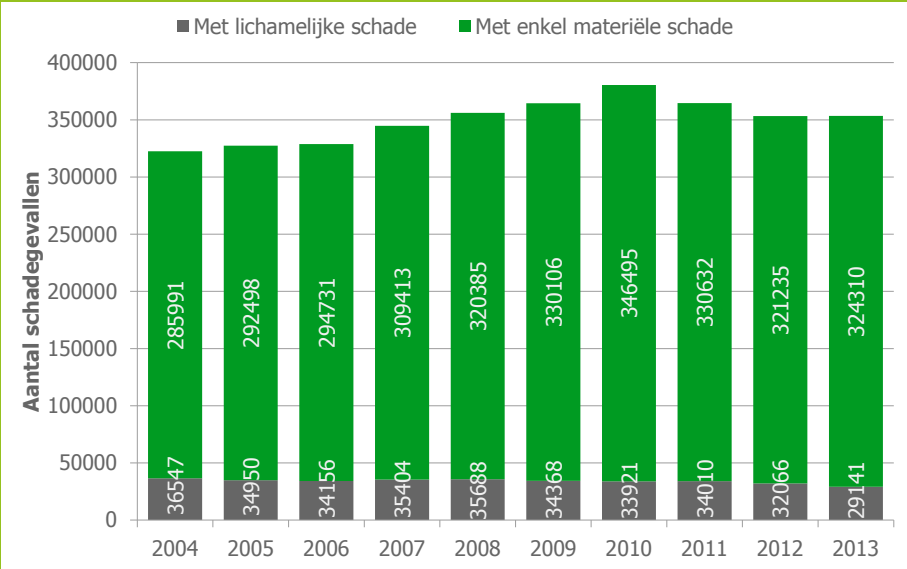
# 7

## Ongevallen met materiële schade

De meeste ongevallen die gebeuren op de Belgische wegen brengen gelukkig geen lichamelijke letsels met zich mee. Het aantal ongevallen met enkel materiële schade kan niet geschat worden op basis van de PV's die worden opgemaakt door de politie. Zij worden immers niet systematisch opgeroepen bij een ongeval met enkel materiële schade. De gegevens van de verzekeraars bieden echter wel de mogelijkheid om een inschatting te maken van deze ongevallen. Deze gegevens bevatten de 'schadefrequentie'. Dit is het aantal personen dat een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering "toerisme en zaken" heeft en dat (gedeeltelijk) in fout was bij een schadegeval gedeeld door het totaal aantal verzekerde voertuigen. De schadefrequentie is met andere woorden het percentage verzekerde voertuigen dat een ongeval heeft veroorzaakt tijdens de beschouwde periode. Door deze frequentie te vermenigvuldigen met het totale aantal voertuigen in omloop, verkrijgt men een inschatting van het totale aantal ongevallen dat gelinkt is aan de verzekerde voertuigen met een BA "toerisme en zaken". De ongevallen met enkel materiële schadevormen iets meer dan 90% van alle geregistreerde schadegevallen. Om het totale aantal ongevallen met materiële schade te kennen, zou men hierbij de schadegevallen moeten rekenen van voertuigen die op een andere manier verzekerd zijn (bv. motorfietsen en bedrijfsvoertuigen), of in het buitenland verzekerd zijn of niet verzekerd zijn (bijvoorbeeld fietsen). Deze gegevens zijn echter niet gemakkelijk te verkrijgen of zelfs helemaal niet beschikbaar. Ongevallen waarbij maar één voertuig betrokken was dat niet omnium verzekerd was of ongevallen waarbij de betrokken personen een minnelijke schikking regelden zonder via hun verzekeraar te gaan, worden immers ook niet geregistreerd in de statistieken van de verzekeringen.

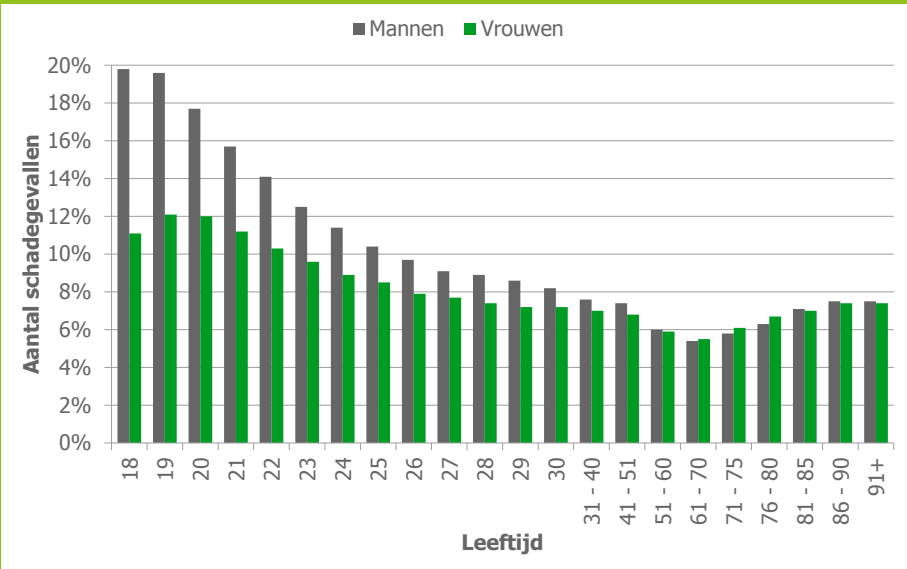
### 7.1

Evolutie van het aantal schadegevallen van voertuigen met een ba verzekering toerisme en zaken



### 7.2

Schadefrequentie van voertuigen met een ba verzekering toerisme en zaken naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2013)



# 8

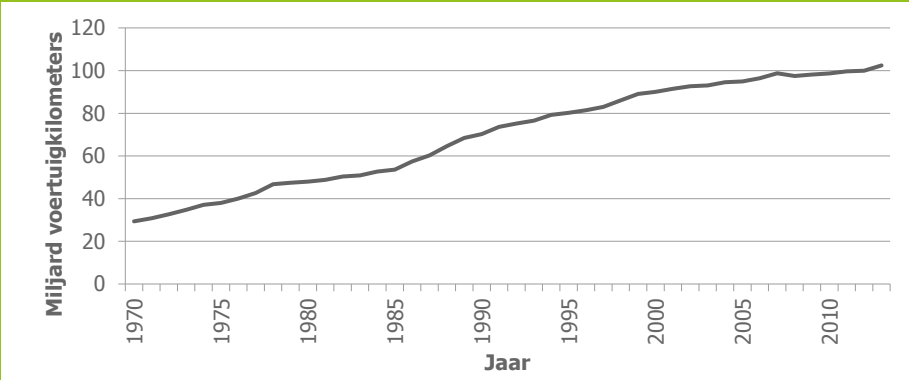
## Omvang van het gemotoriseerd verkeer

De omvang van het verkeer heeft een rechtstreekse invloed op het aantal ongevallen dat plaatsvindt in een land. Het is dus belangrijk om rekening te houden met dit element bij het berekenen van het ongevalsrisico. Het aantal voertuigkilometers staat voor de totale afgelegde afstand door de gemotoriseerde voertuigen. Deze indicator wordt vaak gebruikt om de verkeersongevallencijfers in relatieve cijfers weer te geven en om de risico's van verschillende geografische entiteiten met elkaar te vergelijken. Het geeft een goede inschatting van het verkeer van alle gemotoriseerde verplaatsingsmodi. De reizigerskilometers zijn een gelijkaardige indicator die wordt verkregen door de voertuigkilometers te vermenigvuldigen met het aantal inzittenden van de voertuigen. Dit vormt een maatstaf voor de blootstelling aan het risico om verkeersslachtoffer te worden.



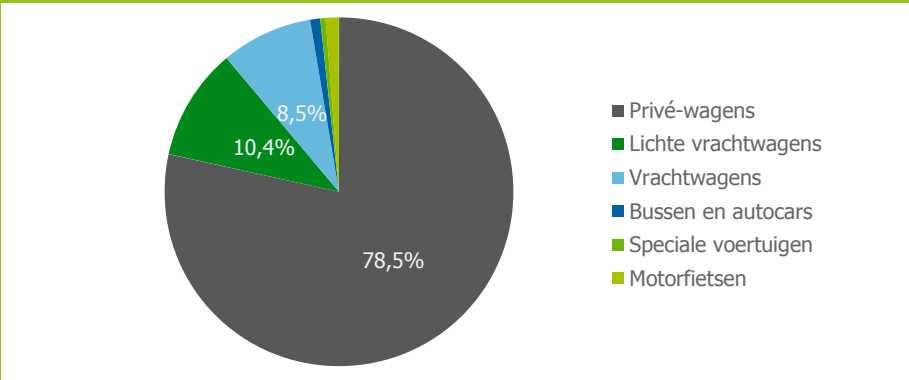
### 8.1

Evolutie van het aantal voertuigkilometers in België



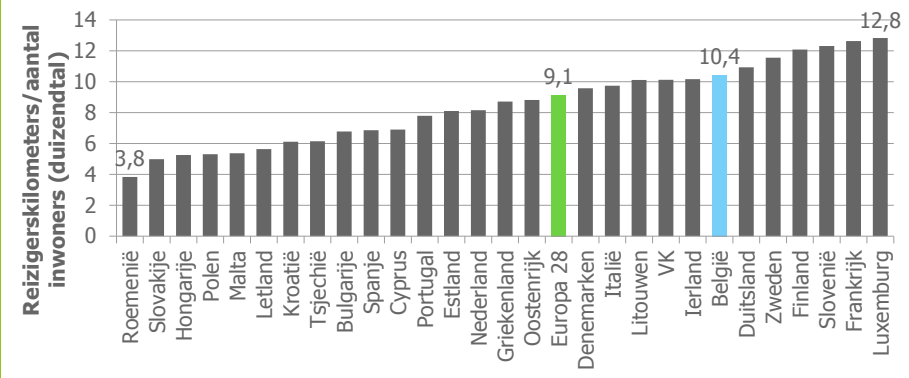
### 8.2

Verdeling van de voertuigkilometers volgens verschillende voertuigtypes (2012)



### 8.3

Internationale vergelijking van het aantal reizigerskilometers per wagen, per inwoner (2012)



# 9

## Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer

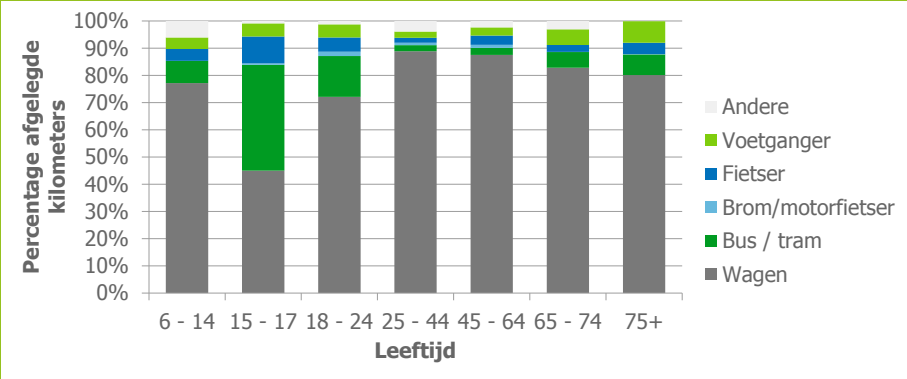
De omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer (fietsers, voetgangers) is niet exact gekend. Niet-gemotoriseerde voertuigen zijn niet ingeschreven noch verzekerd, waardoor het zeer moeilijk is om hun aandeel in het verkeer regelmatig op te volgen. Schattingen van de omvang van voetgangers- of fietsverkeer worden af en toe wel uitgevoerd, op basis van tellingen of via mobiliteitsenquêtes, zoals bijvoorbeeld, de Beldam-enquête waarvan de resultaten hieronder worden weergegeven.

Hieruit blijkt dat het aandeel van wandelen en fietsen eerder bescheiden is omdat deze modi voornamelijk worden gebruikt voor korte verplaatsingen. We moeten er wel op wijzen dat Beldam een enquête is die afgenomen werd bij Belgische gezinnen. De verplaatsingen in België van personen die niet in België wonen, worden dus niet mee opgenomen.



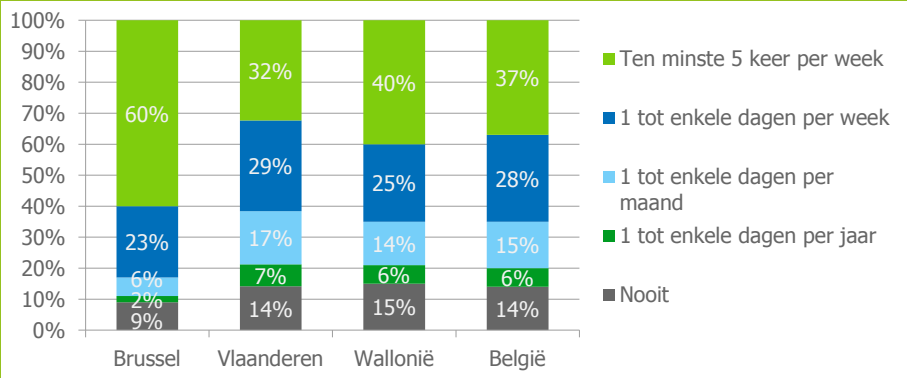
### 9.1

#### Aandeel van de verschillende verplaatsingsmodi naargelang de leeftijd



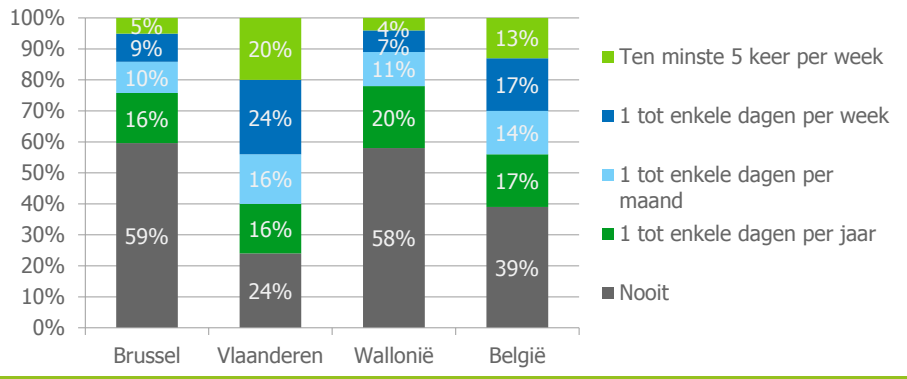
### 9.2

#### Zelfverklaarde prevalentie van te voet gaan



### 9.3

#### Zelfverklaarde prevalentie van fietsen



# 10

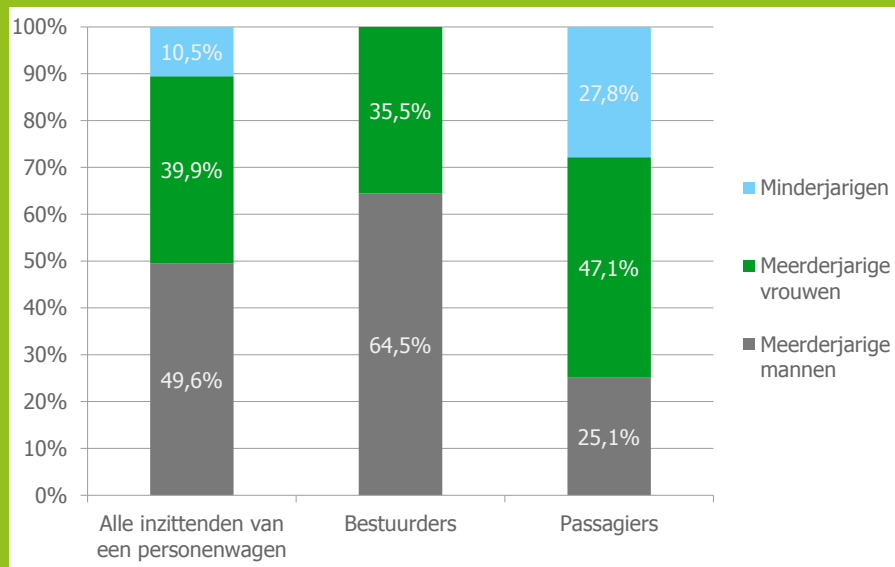
## Leeftijd en geslacht van automobilisten

De leeftijd en het geslacht van de bestuurders op de Belgische wegen komen niet overeen met de samenstelling van de Belgische bevolking. We zien meer bepaald een ondervertegenwoordiging van de vrouwen bij de inzittenden van een personenwagen, voornamelijk als bestuurder. Daarnaast variëren de verschillende leeftijdsgroepen zeer sterk wat betreft hun relatieve verhouding naargelang het moment van de week. Zo kennen de jongeren een grotere vertegenwoordiging tijdens de nachtelijke uren (22u-6u) dan overdag. Men moet rekening houden met deze variaties om de variaties van het aantal ongevallen in functie van leeftijd en geslacht, beter te kunnen begrijpen.



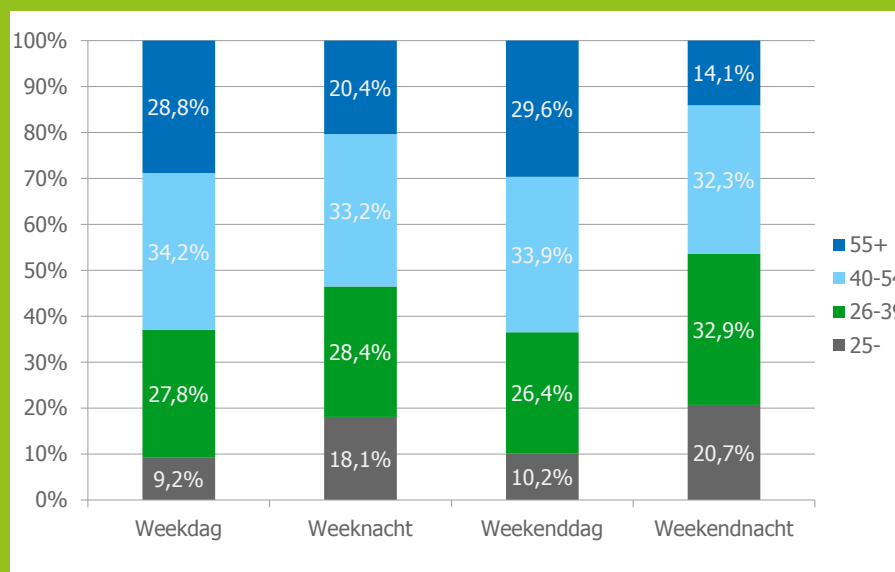
### 10.1

Verhouding van mannen, vrouwen en minderjarigen bij de inzittenden van een personenwagen (2012)



### 10.2

Verdeling van de autobestuurders per leeftijdscategorie en periode van de week (2012)



# 11

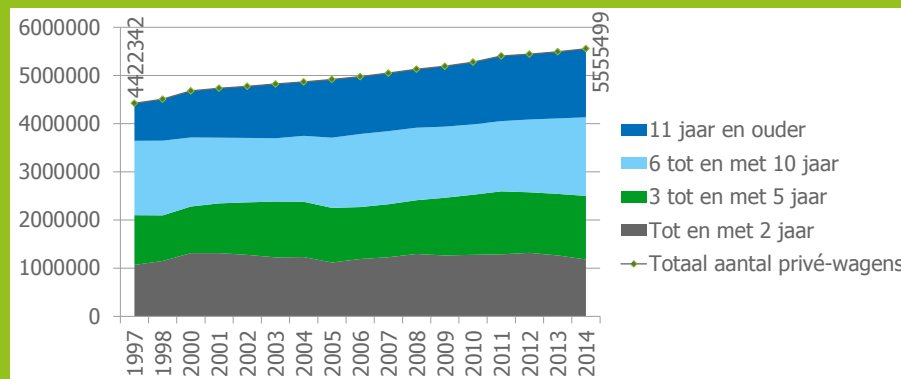
## Voertuigenpark

The number and safety level of vehicles travelling on the roads of course influence road safety. Younger cars most often contain active or passive safety technologies likely to prevent accidents or reduce their severity, such as, for example, seatbelt reminders, side airbags and electronic stability control. The number of personal cars is increasing in Belgium (statistics up to 2004: as at 1st January ; after 2004: as at 1st August). Even though the share of young vehicles has slightly decreased since 2012, Belgium is one of the European countries with the youngest vehicles.



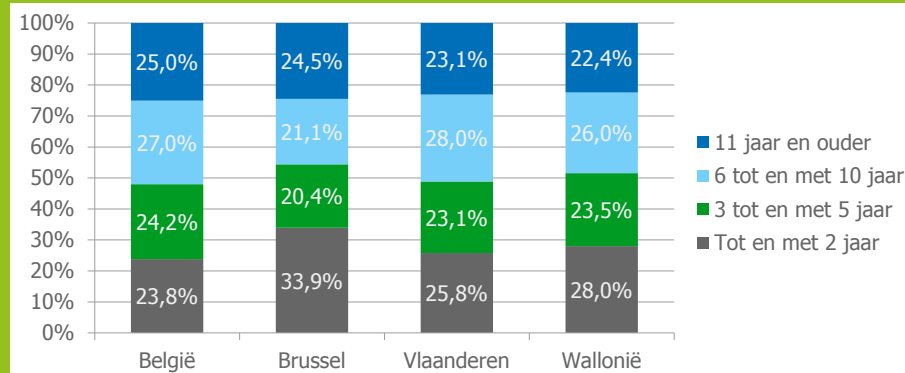
### 11.1

#### Evolutie van het aantal en de verdeling naargelang de leeftijd van privé-wagens



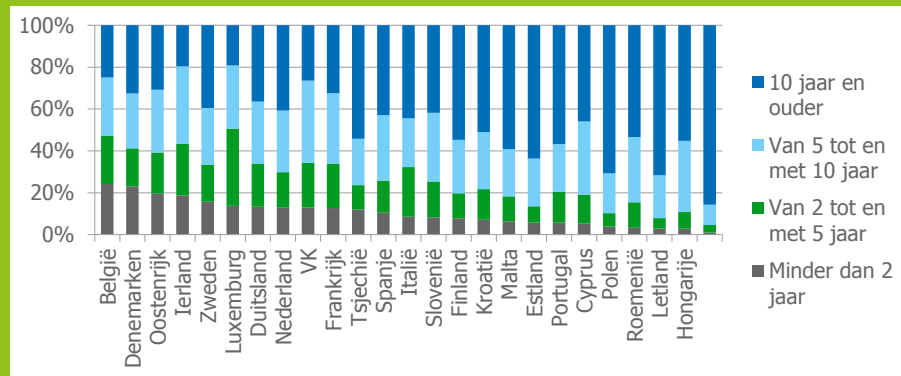
### 11.2

#### Verdeling naargelang de leeftijd van privé-wagens per gewest (2011)



### 11.3

#### Internationale vergelijking van de verdeling van privé-voertuigen naargelang hun leeftijd (2012)



# 12

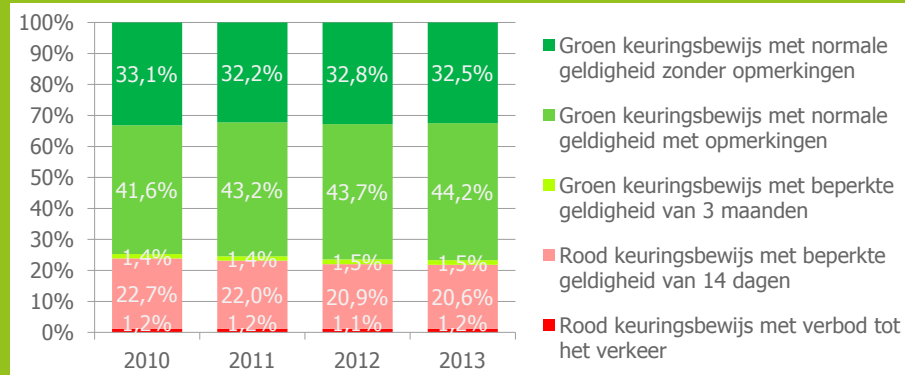
## Technische keuring

De kwaliteit en de veiligheid van privé-wagens, bedrijfs-voertuigen en bussen die op de openbare weg rijden, worden regelmatig gecontroleerd tijdens de technische keuring. Jaarlijks ondergaan meer dan 4.500.000 voertuigen deze keuring bij één van de bedrijven die lid zijn van de GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs). Een voertuig krijgt een groen keuringsbewijs wanneer het voertuig geen enkel technisch defect vertoont dat de veiligheid van de bestuurder, de inzittenden of de andere weggebruikers in gevaar zou kunnen brengen. In het omgekeerde geval wordt er een rood keuringsbewijs afgeleverd. Hiermee krijgt de eigenaar de mogelijkheid om het voertuig opnieuw aan te bieden ter controle na reparatie van de gebreken.



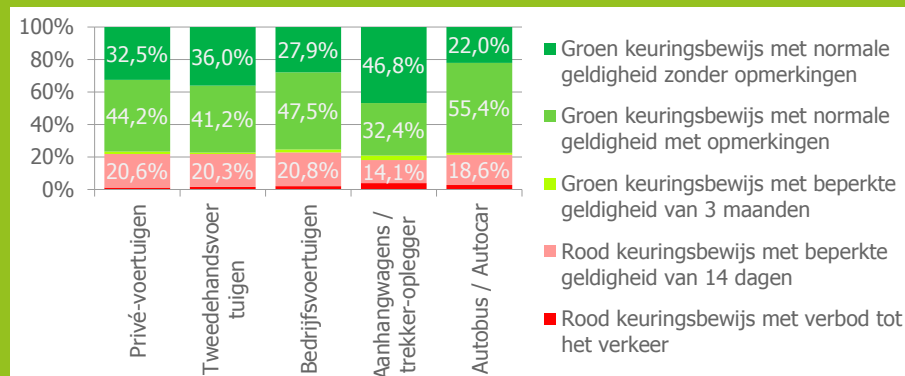
### 12.1

Evolutie van de resultaten van de technische keuring voor de categorie privé-wagens



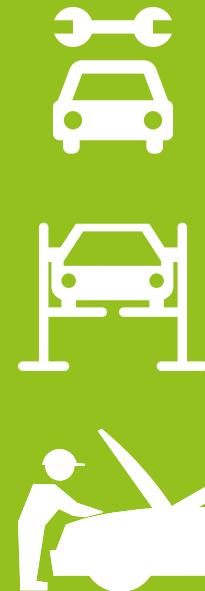
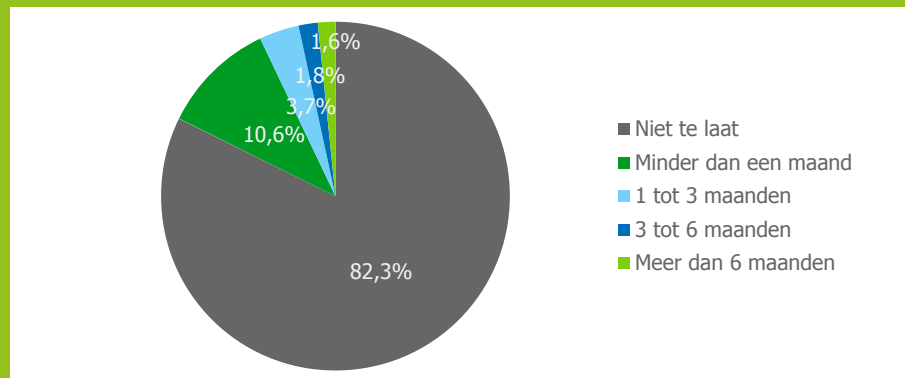
### 12.2

Resultaten van de technische keuring naargelang het type voertuig (2013)



### 12.3

Percentage voertuigen dat zich te laat aanbiedt bij de technische keuring (2013)

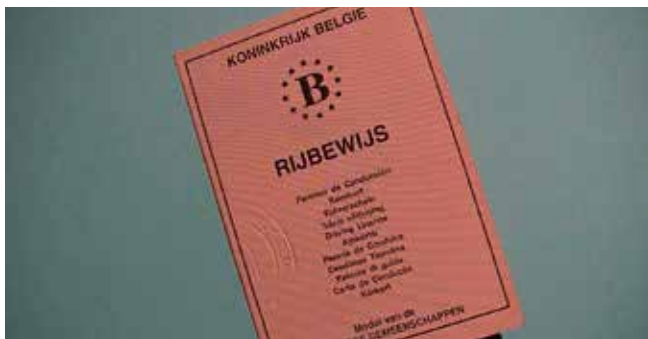


# 13

## Bezit van een rijbewijs

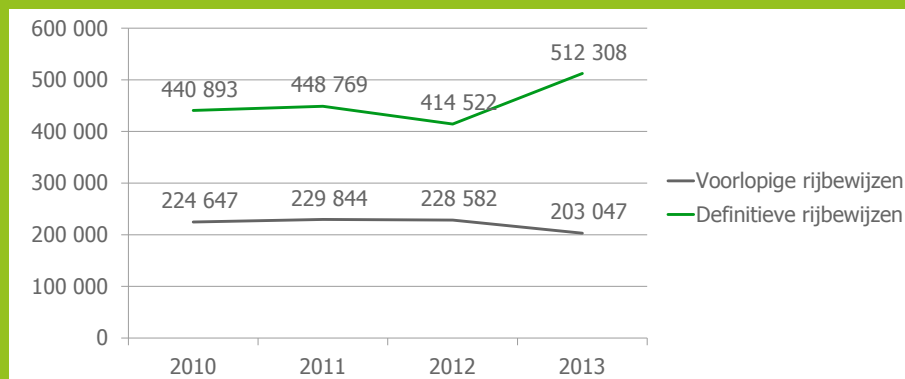
Een groot percentage van de Belgen ouder dan 16 jaar is in het bezit van een rijbewijs. Sinds 2012 centraliseert de kruispuntbank van rijbewijzen informatie omtrent de afgifte van rijbewijzen. De indicator “aantal uitgegeven rijbewijzen” omvat alle soorten rijbewijzen, zowel de eerste uitgave van een rijbewijs als een aanpassing van de categorie of een duplicaat.

Op 15 januari 2015 telde de kruispuntbank 7.659.797 actieve rijbewijzen B. Dit is echter een kleine overschatting want de rijbewijzen verdwijnen niet altijd onmiddellijk uit de databank na het overlijden van de houder ervan. Om te weten hoeveel oudere personen over een rijbewijs beschikken, maken we gebruik van een schatting op basis van de Beldam-enquête. Deze enquête geeft verder aan dat bij de oudere generatie het aantal houders van een rijbewijs sterk verschilt tussen mannen en vrouwen, maar dat dit verschil kleiner wordt bij de jongeren.



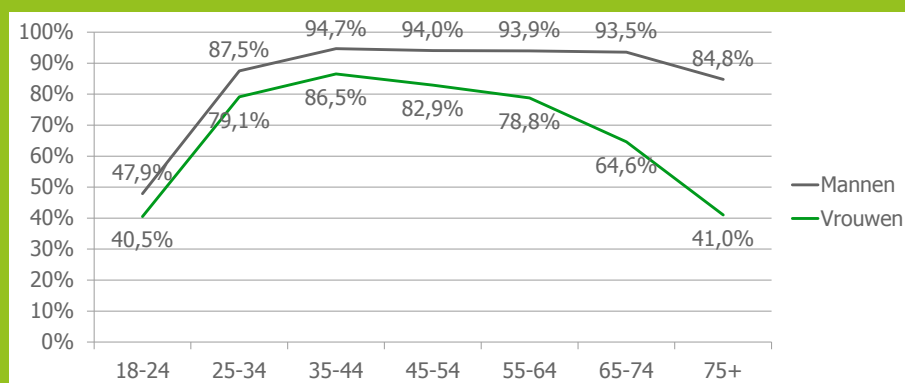
### 13.1

#### Evolutie van het aantal afgegeven rijbewijzen



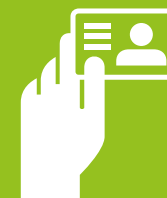
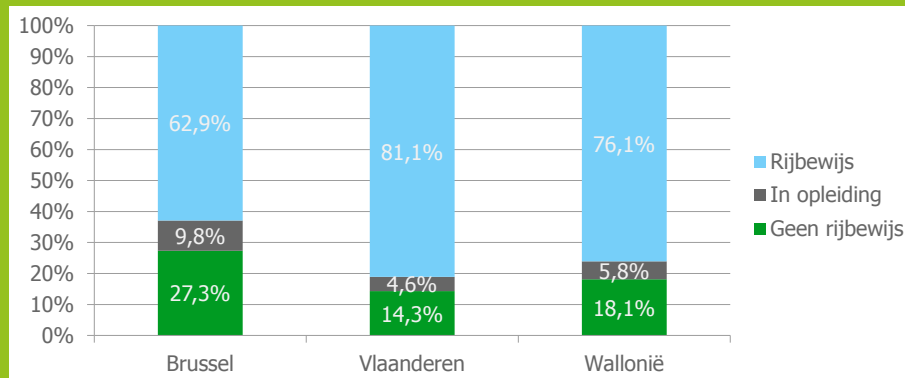
### 13.2

#### Percentage houders van een rijbewijs naargelang hun geslacht en leeftijd (2012)



### 13.3

#### Percentage houders van een rijbewijs van 18 jaar en ouder naargelang het gewest (2012)



# 14

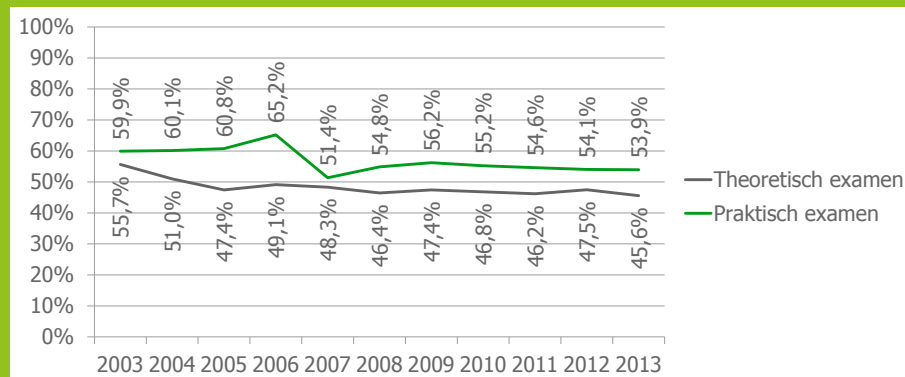
## Rijexamens

De rijvaardigheid van toekomstige bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, wordt beoordeeld tijdens een rijexamen. De meeste kandidaten nemen deel aan het rijexamen om het rijbewijs B te behalen. Dit is een rijbewijs voor de wagen (met een maximaal toegelaten massa van 3500 kg en met maximum 8 passagiersplaatsen). De vorm van het rijexamen is al enkele malen veranderd de laatste jaren. Het huidige theoretische examen voor een rijbewijs B omvat 50 vragen waarop de kandidaat minimum 41 punten moet behalen om te slagen. Tot 2006 was er bij het praktische rijexamen eerst een proef op een privéterrein alvorens je het examen op de openbare weg mocht verderzetten. De cijfers die we hieronder hebben hernomen gaan alleen over het deel van het examen op de openbare weg zelf.



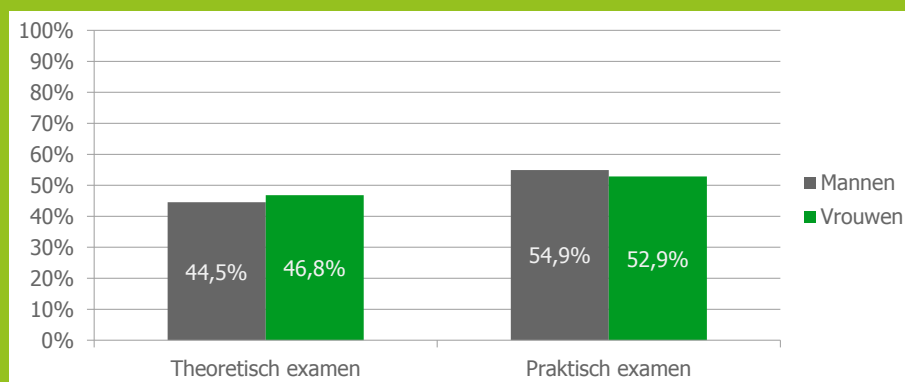
### 14.1

Evolutie van het percentage geslaagden voor het rijbewijs b



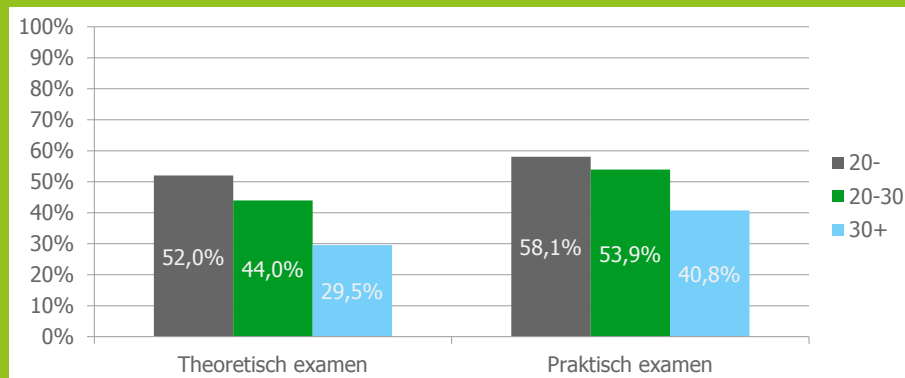
### 14.2

Percentage geslaagd voor het rijbewijs b naargelang het geslacht (2013)



### 14.3

Percentage geslaagd voor het rijbewijs b naargelang de leeftijd (2013)



# 15

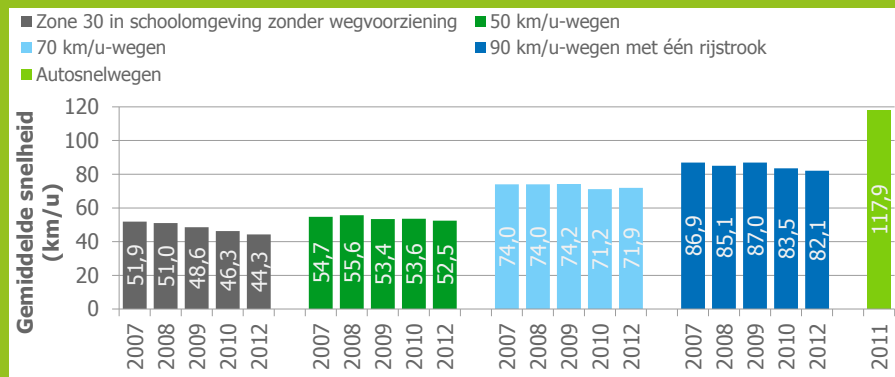
## Gereden snelheid

Snelheid beïnvloedt zowel het ongevalsrisico als de ernst van een ongeval. Daarom is het belangrijk om de gemiddelde gereden snelheid van bestuurders te meten om het veiligheidsniveau van onze wegen te kunnen evalueren. De vrije snelheid is de snelheid die gereden wordt als de bestuurder zijn snelheid vrij kan kiezen en niet belemmerd wordt door beperkingen zoals het verkeer of de infrastructuur. Deze snelheid wordt gemeten op rechte stukken weg zonder verkeersopstoppingen, zonder snelheidsremmers en zonder kruispunten of scherpe bochten in de buurt. Dit is een goede indicator van het risico dat bestuurders nemen achter het stuur. Een gemiddelde vrije snelheid die dichtbij of hoger ligt dan de snelheidslimiet duidt op de aanwezigheid van veel overtreders en dus op een gevaarlijke situatie op de wegen.



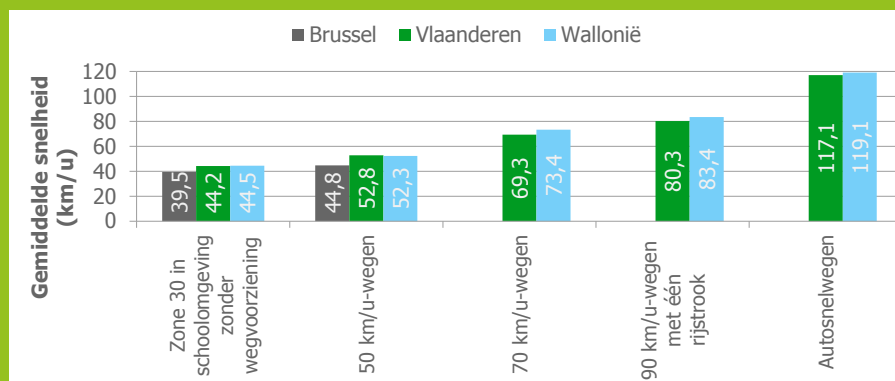
### 15.1

#### Evolutie van de gemiddelde vrije snelheid van wagens



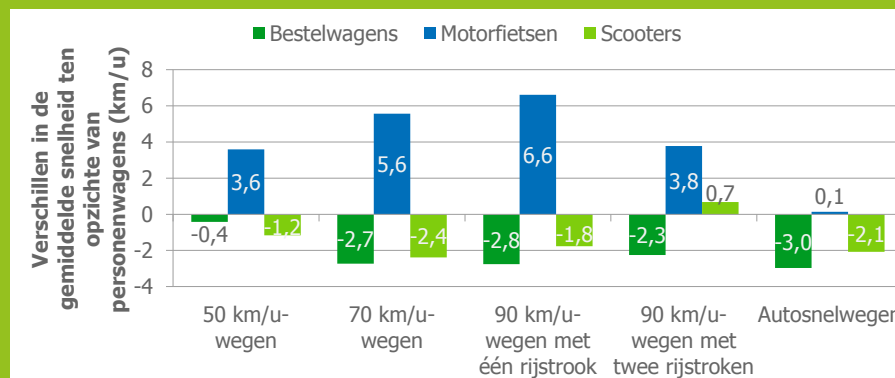
### 15.2

#### Gemiddelde vrije snelheid van wagens per gewest (2012)



### 15.3

#### Verschillen in de gemiddelde vrije snelheid ten opzichte van personenwagens, naargelang het type voertuig



# 16

## Rijden onder invloed van alcohol

Alcohol heeft een negatieve invloed op de rijvaardigheid en verhoogt dus het ongevalsrisico. In België rijdt een persoon onder invloed van alcohol wanneer de alcoholconcentratie in de alveolaire lucht die hij uitademt hoger is dan 0,22 mg/l (wat overeenkomt met 0,5 g/l in het bloed). In samenwerking met de politie meet het BIVV regelmatig de evolutie van het gedrag ten aanzien van rijden onder invloed.

De prevalentie van rijden onder invloed is het percentage automobilisten in overtreding van alle automobilisten die willekeurig gestopt worden door de politie. Deze prevalentie varieert enorm naargelang het moment van de week en van het geslacht van de bestuurder.



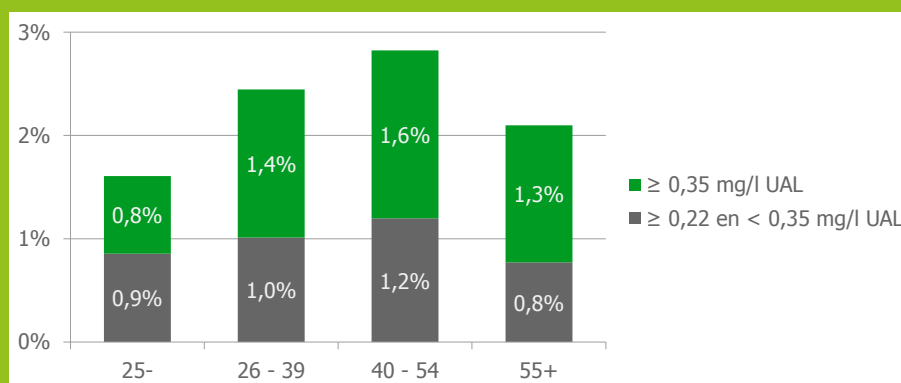
### 16.1

#### Evolutie van de prevalentie van rijden onder invloed



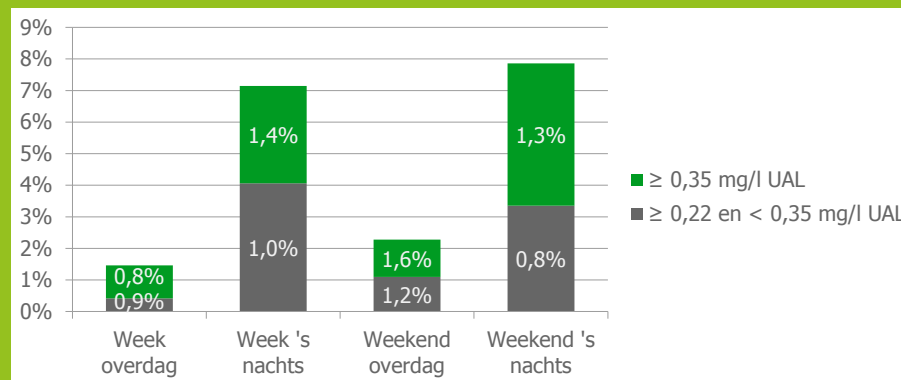
### 16.2

#### Prevalentie van rijden onder invloed naargelang de leeftijd



### 16.3

#### Prevalentie van rijden onder invloed naargelang het moment van de week (2012)



# 17

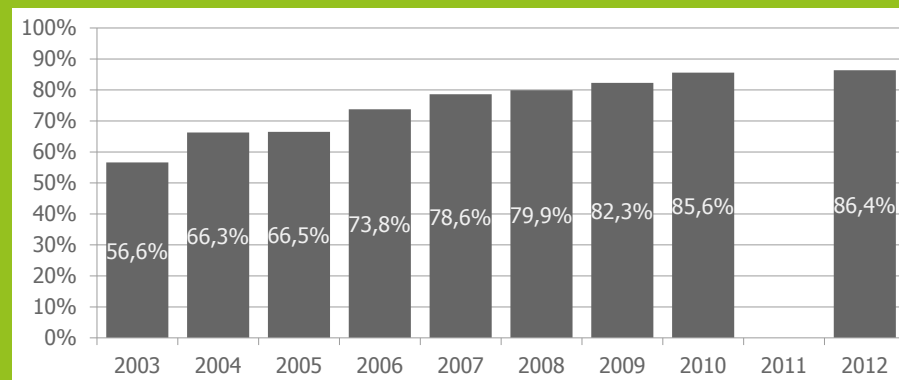
## Gordeldracht

De veiligheidsgordel is één van de belangrijkste passieve veiligheidselementen om de gevolgen van een ongeval te verminderen. Het gebruik ervan is verplicht in België sinds 1975 voor de bestuurder en de passagier vooraan. Sinds 1991 is het ook verplicht voor de passagiers achterin. De Belgische gedragsstatistieken geven momenteel alleen informatie over gordeldracht vooraan in het voertuig, maar enquêtes tonen aan dat het percentage personen dat achterin de gordel draagt veel lager ligt dan wat vooraan wordt geobserveerd.



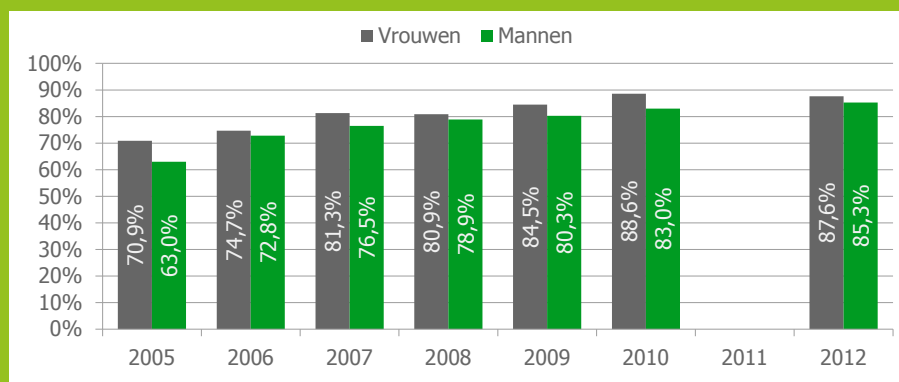
### 17.1

Percentage bestuurders en passagiers vooraan die hun gordel dragen



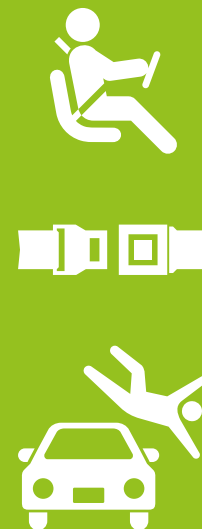
### 17.2

Percentage bestuurders en passagiers vooraan die hun gordel dragen naargelang het geslacht



### 17.3

Internationale vergelijking: gordeldracht vooraan in de wagen



# 18

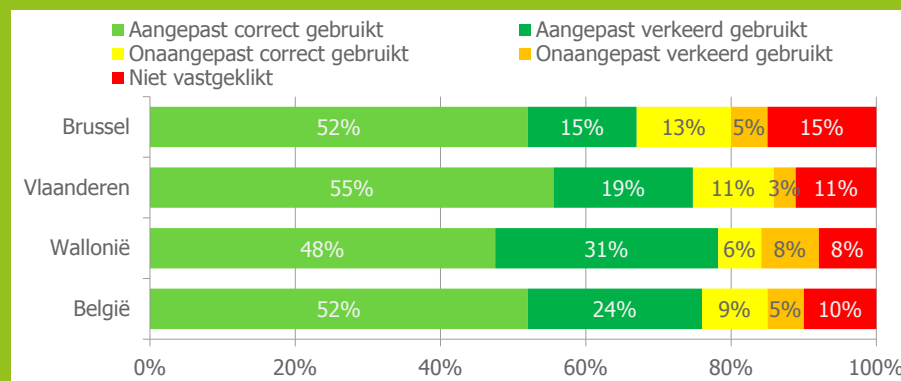
## Kinderbeveiligings-systemen

Kinderen die kleiner zijn dan 135 cm, moeten als passagier van een voertuig vervoerd worden in een kinderbeveiligingssysteem dat aangepast is aan hun leeftijd, lengte en gewicht. Een kind zal, naargelang het ouder en groter wordt, eerst in een kinderzitje tegen de rijrichting worden vervoerd, vervolgens in een kinderstoel met de rijrichting mee en nadien op een verhogingskussen. Naast de keuze van een aangepast kinderbeveiligingssysteem, is het juiste gebruik ervan even belangrijk. Een verkeerd gebruik kan verschillende vormen aannemen: de stoel niet goed vastmaken aan het voertuig of hem in de verkeerde richting plaatsen, de airbag niet uitzetten voor het zitje tegen de rijrichting of riempjes die niet genoeg aangespannen worden of die niet op de juiste plaats zitten.



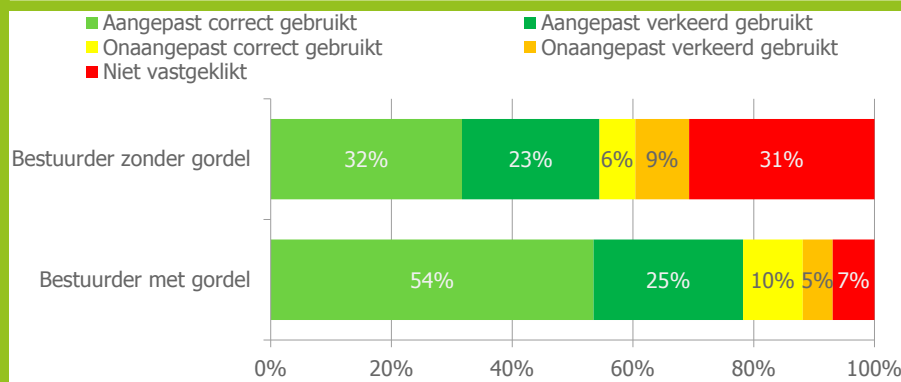
### 18.1

#### Gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang het gewest (2011)



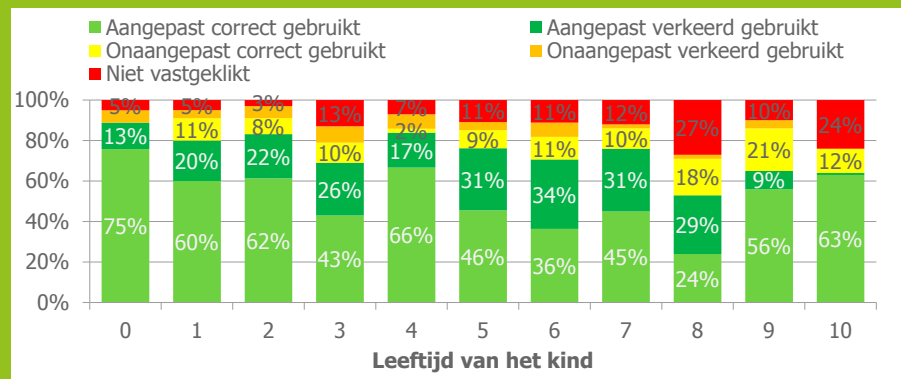
### 18.2

#### Gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang de gordeldracht van de bestuurder (2011)



### 18.3

#### Gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang de leeftijd van het kind (2011)



# 19

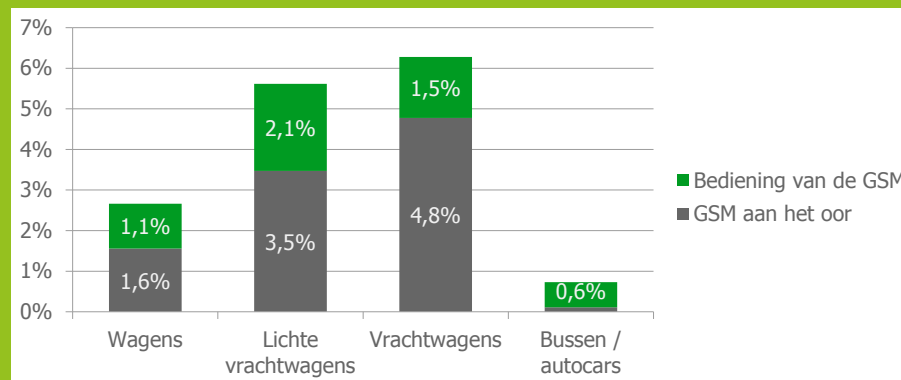
## Gebruik van de GSM achter het stuur

Het gebruik van een telefoon achter het stuur – met of zonder handsfree kit – is één van de belangrijkste bronnen van afleiding. Bellen leidt tot cognitieve, auditieve en, bij afwezigheid van handsfree kit, ook tot fysieke afleiding. De gsm gebruiken om een sms'je te schrijven of te lezen of een applicatie te bekijken geeft ook visuele afleiding. De telefoon gebruiken zonder handsfree kit is verboden in België. Het gebruik van de GSM achter het stuur werd vastgesteld door een directe observatie van de bestuurders vanaf de kant van de weg. Het gaat om het percentage bestuurders dat dit afleidende gedrag stelde op een bepaald moment in België. Men mag dit aantal niet verwarren met het percentage personen dat soms al eens belt achter het stuur, dit percentage is immers veel hoger.



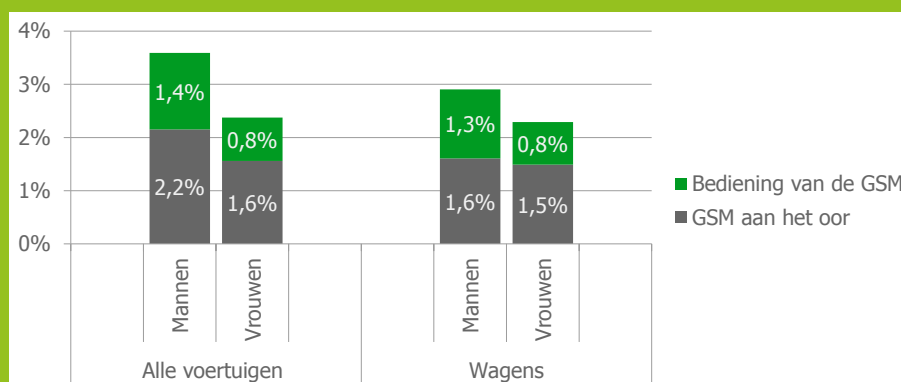
### 19.1

Gsm-gebruik zonder handsfree kit achter het stuur naargelang het type voertuig



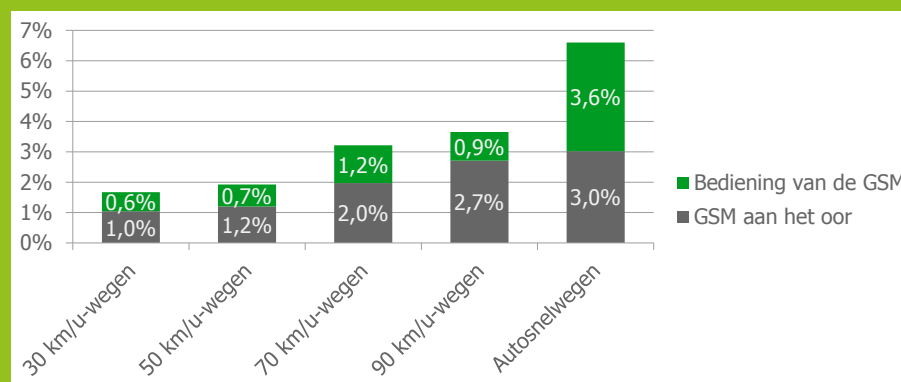
### 19.2

Gsm-gebruik achter het stuur zonder handsfree kit naargelang het geslacht



### 19.3

Gsm-gebruik achter het stuur zonder handsfree kit naargelang het wegtype



# 20

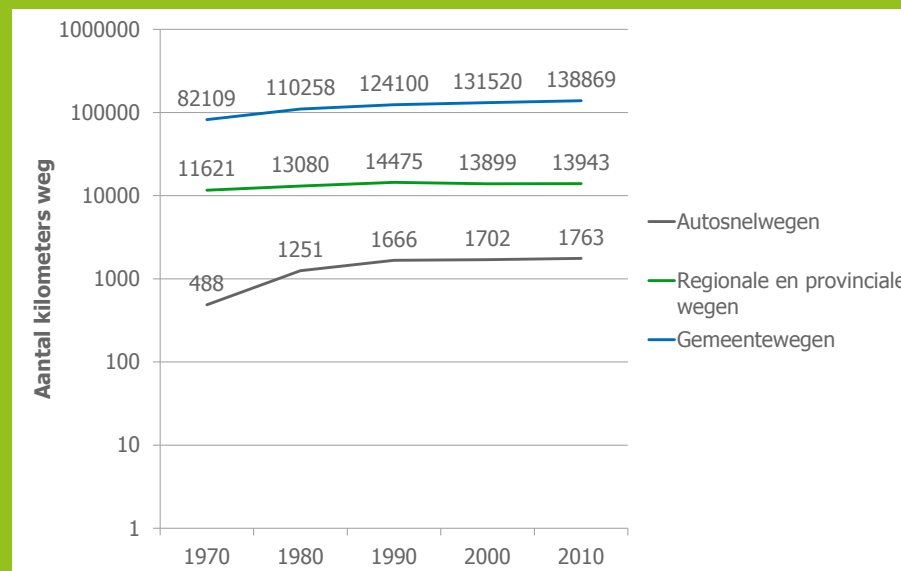
## Weginfrastructuur

De staat van het wegennet en de veiligheidsinfrastructuur is eveneens een belangrijk element voor de verkeersveiligheid. Het is daarentegen erg moeilijk om volledige informatie te verkrijgen over de staat van het wegennet omdat een groot deel van het wegennet bestaat uit gemeentelijke wegen die lokaal beheerd worden. In vergelijking met de jaren voordien, kent België sinds de jaren '90 slechts weinig vernieuwingen van het wegennet. De investerings- en onderhoudskosten zijn daarentegen niet verminderd. Als we kijken naar de lengte, vormen de gemeentelijke wegen een zeer grote meerderheid van het totale wegennet in ons land. De lengte van de autosnelwegen is maar goed voor iets meer dan 1% van de totale lengte van het wegennet. Ze krijgen echter wel een groot deel van het verkeer te verwerken. Om alle wegtypes te kunnen opnemen in figuur 20.1, worden de waarden van de y-as, waar de kilometers weg worden aangeduid, weergegeven via een logaritmische schaal waar de waarden telkens met een factor 10 toenemen.



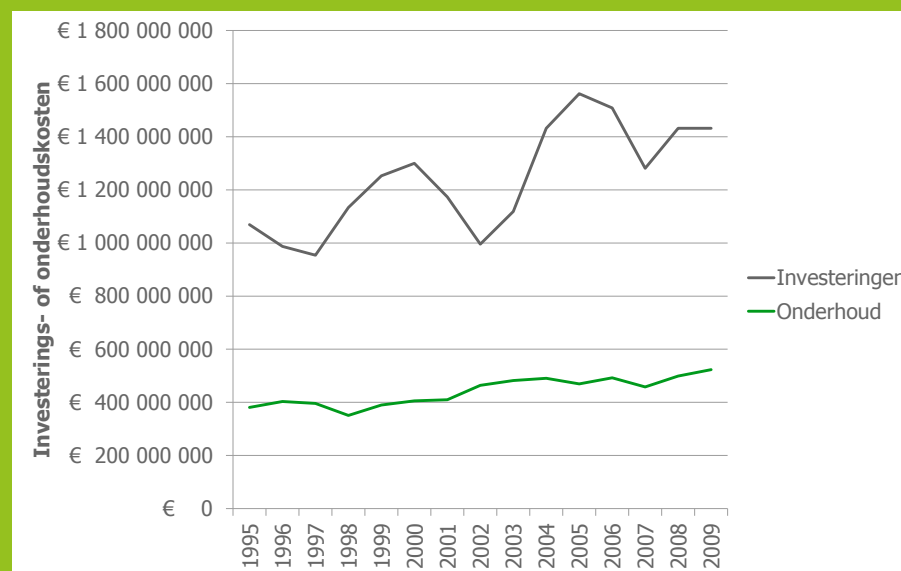
### 20.1

#### Evolutie van de lengte van het wegennet per wegtype



### 20.2

#### Evolutie van de uitgaven voor investeringen en onderhoud van het wegennet



# 21

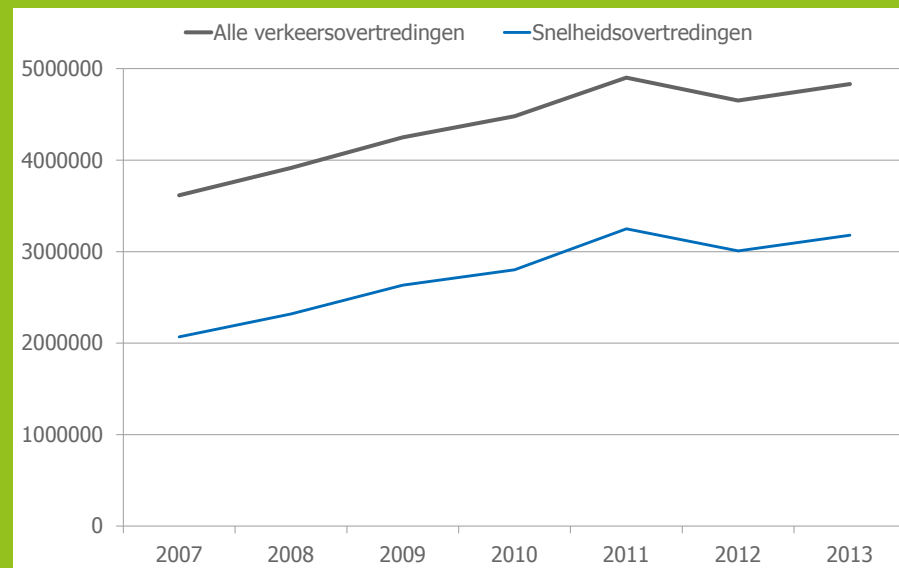
## Door de politie vastgestelde overtredingen

Het strafrechtelijk beleid probeert weggebruikers te ontmoedigen de wegcode te overtreden. Het aantal vastgestelde overtredingen hangt niet alleen af van het aantal werkelijk gepleegde overtredingen, maar vooral van de middelen die worden ingezet door de politie en van de technische mogelijkheden om een overtreding vast te stellen. De cijfers hieronder geven het aantal overtredingen weer dat vastgesteld werd door de federale politie en de lokale politiezones en welke geleid hebben tot een onmiddellijke inning of een proces-verbaal. De andere typen inbreuken zoals de Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS-boetes), werden hier niet in meegerekend. De meerderheid van de vastgestelde overtredingen betreft overdreven snelheid.



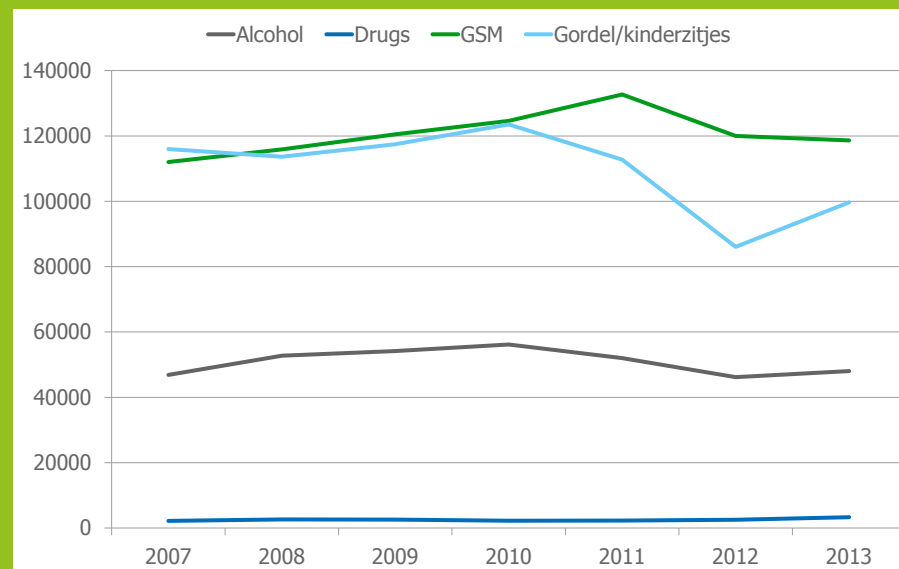
### 21.1

Evolutie van het totaal aantal overtredingen, vastgesteld door de politie, en het aantal snelheidsovertredingen



### 21.2

Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen naargelang het motief (behalve snelheid)



# 22

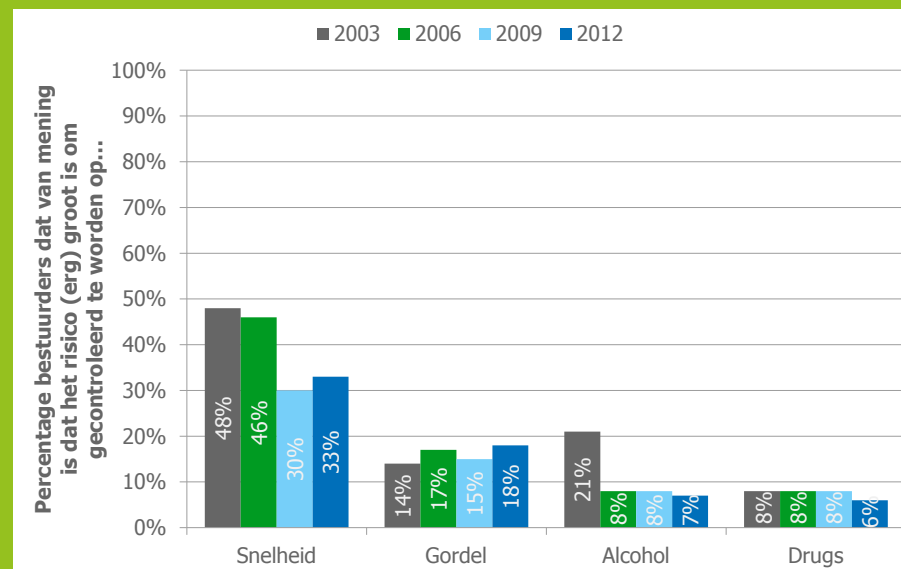
## Subjectieve pakkans

De subjectieve pakkans is de mate waarin de bestuurders verwachten dat hun rijgedrag gecontroleerd zal worden. Dit subjectieve gevoel hangt niet alleen af van het aantal effectief uitgevoerde controles maar ook van de communicatie die gevoerd wordt rond de controles, van de zichtbaarheid ervan en de manier van controleren. Het feit dat de bestuurders denken dat er een grotere pakkans bestaat, is belangrijk om het ontradende karakter van de controles te garanderen.



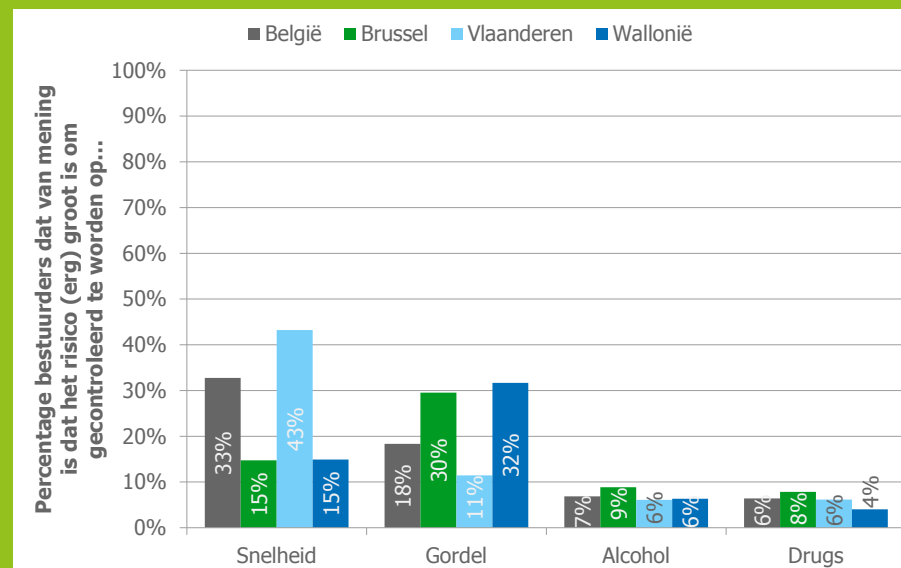
### 22.1

#### Evolutie van de subjectieve pakkans naargelang het motief



### 22.2

#### Subjectieve pakkans om gecontroleerd te worden naargelang het gewest waar men woont (2012)



# BRONNEN



## 1. Verkeersdoden

1.1, 1.2: FOD Economie AD Statistiek

1.3: CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, nationale bronnen en Eurostat via Europese Unie

*Voor meer informatie:*

- Schoeters, A (2015) Statistisch Rapport 2014 Verkeersongevallen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

## 2. Gewonden in het verkeer

2.1: FOD Economie AD Statistiek

2.2: FOD Volksgezondheid AD Statistiek, BIVV en VUB

*Voor meer informatie:*

- Nuyttens, N. (2013) Onderregistratie van verkeersslachtoffers. Vergelijking van de gegevens over zwaar gewonde verkeersslachtoffers in de ziekenhuizen met deze in de nationale ongevallenstatistieken. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS - ernstscores van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004 - 2011. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research

## 3. Soorten letsels

3.1, 3.2: FOD Volksgezondheid AD Statistiek, BIVV en VUB

*Voor meer informatie:*

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS - ernstscores van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004 - 2011. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research

## 4. Ernst van de ongevallen

4.1, 4.2, 4.3: FOD Economie AD Statistiek

# BRONNEN



## 5. Leeftijd en geslacht van de slachtoffers

5.1, 5.2, 5.3: FOD Economie AD Statistiek

## 6. Verplaatsingswijze van de slachtoffers

6.1, 6.2: FOD Economie AD Statistiek

6.3: BELDAM, FOD Economie AD Statistiek, BIVV

*Voor meer informatie:*

- Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

## 7. Ongevallen met materiële schade

7.1, 7.2: Assuralia

## 8. Omvang van het gemotoriseerd verkeer

8.1, 8.2: FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

8.3: International Transport Forum, Eurostat via Europese Unie

## 9. Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer

9.1, 9.2, 9.3: BELDAM

*Voor meer informatie:*

- Cornelis, E. (2012). BELdam Belgian Daily Mobility 2012. Brussel: FOD Mobiliteit en Vervoer

## 10. Leeftijd en geslacht van automobilisten

10.1, 10.2: Gegevens BIVV

## 11. Voertuigenpark

11.1, 11.2: FOD Economie AD Statistiek

11.3: Eurostat

## 12. Technische keuring

12.1, 12.2, 12.3: GOCA

*Voor meer informatie:*

- Jaarverslag van GOCA

# BRONNEN



## 13. Bezit van een rijbewijs

13.1: FOD Mobiliteit en Vervoer / Kruispuntbank van de rijbewijzen

13.2, 13.3: BELDAM

## 14. Rijexamens

14.1, 14.2, 14.3: GOCA

*Voor meer informatie:*

- Jaarverslag GOCA:

## 15. Gereden Snelheid

15.1, 15.2, 15.3: BIVV

*Voor meer informatie:*

- Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting snelheid - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

- Temmerman, P., & Roynard, M. (2015). Snelheidsmeting motorrijders 2014 – Resultaten van de eerste gedragsmeting snelheid van motorrijders in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

## 16. Rijden onder invloed van alcohol

16.1, 16.2, 16.3: BIVV

*Voor meer informatie:*

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

## 17. Gordeldracht

17.1, 17.2, 17.3: BIVV

*Voor meer informatie:*

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

# BRONNEN



## 18. Kinderbeveiligingssystemen

18.1, 18.2, 18.3: BIVV

*Voor meer informatie:*

- Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

## 19. Gebruik van de GSM achter het stuur

19.1, 19.2, 19.3: BIVV

*Voor meer informatie:*

- 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

## 20. Weginfrastructuur

20.1: FOD Mobiliteit en Vervoer, AD Statistiek

20.2: International Transport Forum, OCDE

## 21. Door de politie vastgestelde overtredingen

21.1, 21.2: Federale Politie/CGO/CGOP/B Traffic

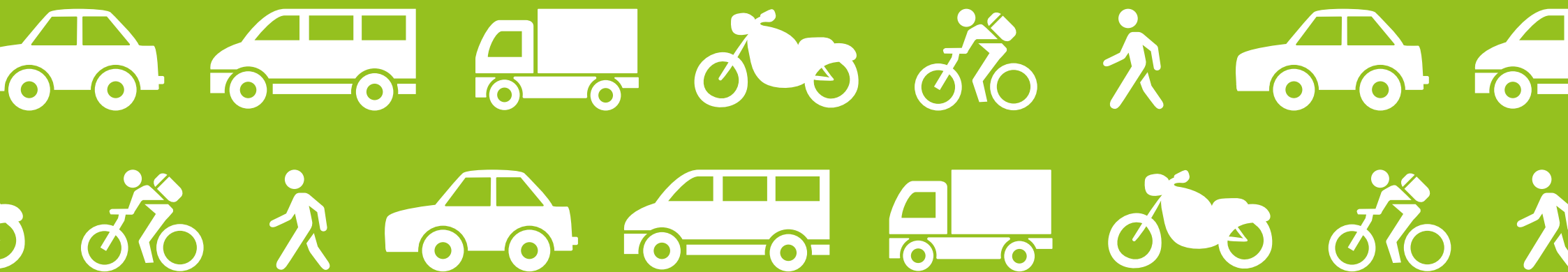
## 22. Subjectieve pakkans

22.1, 22.2: BIVV

*Voor meer informatie:*

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





Verantwoordelijke uitgever: K. Genoe - Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - [www.bivv.be](http://www.bivv.be) - D/2015/0779/32