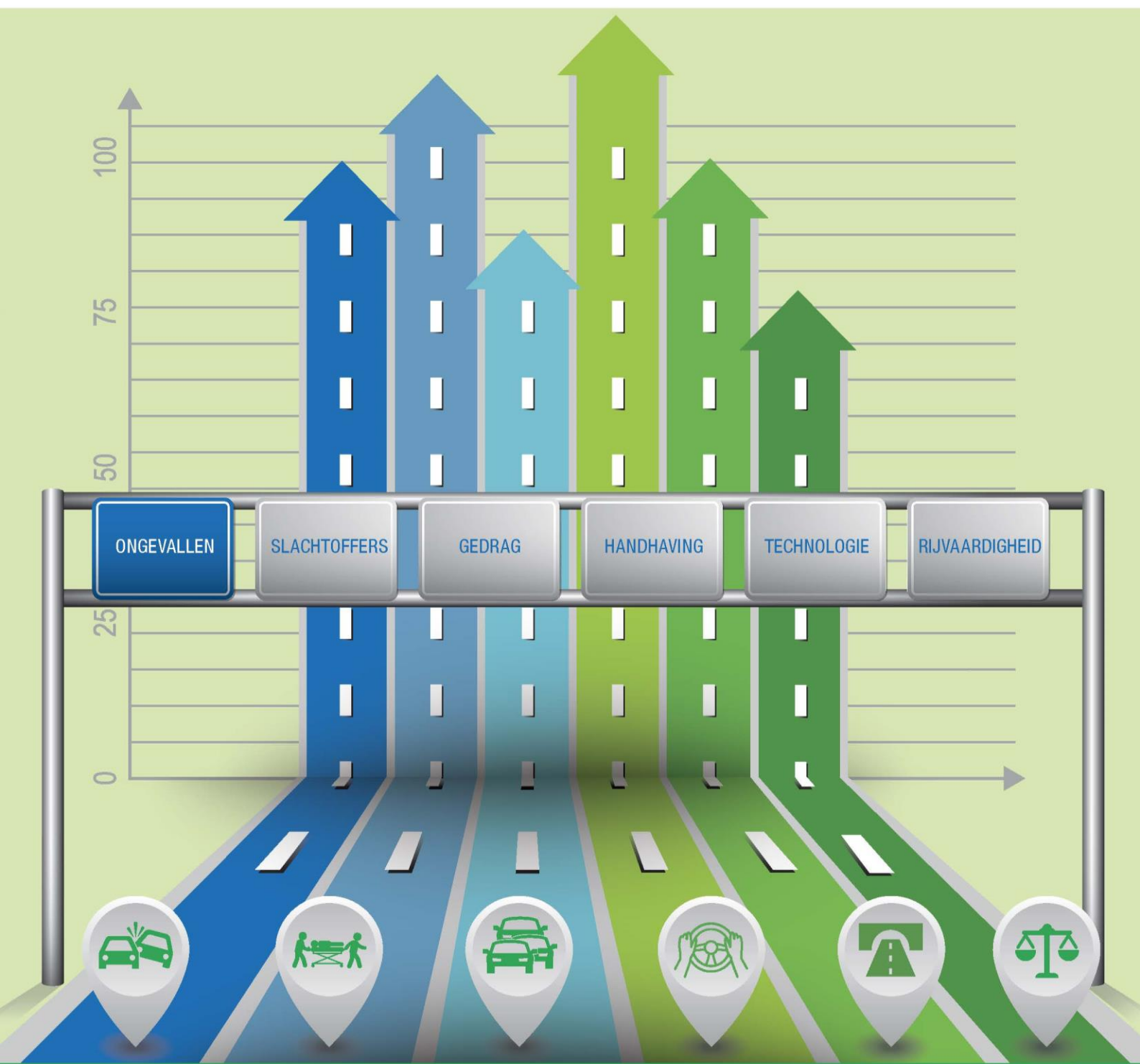


STATISTISCH RAPPORT 2016

VERKEERSONGEVALLEN



Statistisch Rapport 2016 Verkeersongevallen

Statistisch rapport 2016 – R2017-S-01-NL

D/2017/0779/2

Auteur: Quentin Lequeux

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 9/02/2017

Gelieve naar dit document te refereren als: Lequeux, Q. (2017) *Statistisch Rapport 2016 Verkeersongevallen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Lequeux, Q. (2017) *Rapport statistique 2016 Accidents de la route*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het BIVV. Het BIVV kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

De vermelde cijfers afkomstig van FOD Economie, AD Statistiek stemmen overeen met de officiële ongevalencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 20/07/2016.

INHOUD

SCOPE.....	1
1. ALGEMEEN	2
1.1. OMVANG VAN DE PROBLEMATIEK	3
1.2. EVOLUTIE.....	6
1.3. WEGGEBRUIKERS	10
2. PERIODE.....	11
2.1. ALGEMEEN	11
2.2. MAAND	12
2.3. WEEK	14
2.4. DAG EN UUR.....	16
3. LOCATIE	17
3.1. GEWESTEN EN PROVINCIES	17
3.2. WEGTYPE.....	21
4. ONGEVALSKENMERKEN.....	23
4.1. TYPE VAN AANRIJDING.....	24
4.2. VERPLAATSINGSWIJZE.....	26
4.3. DODELIJKE ONGEVALLen OP AUTOSNELWEGEN	29
GEBRUIKTE TERMINOLOGIE.....	31
GEGEVENSBRONNEN	35

SCOPE

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het BIVV als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens over verkeersongevallen in België samengevat.

Hoewel de meeste bronnen die in dit rapport gebruikt worden een verschillende definitie hanteren van een verkeersongeval, wordt dit begrip over het algemeen afgebakend als “een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel”. De precieze definities van de verschillende bronnen kunnen in de terminologielijst achteraan teruggevonden worden. In dit rapport worden zowel verkeersongevallen besproken die lichamelijk letsel veroorzaken als ongevallen die enkel materiële schade tot gevolg hebben.

De kenmerken van verkeersongevallen die behandeld worden, zijn:

- ▶ de evolutie van het aantal verkeersongevallen op korte en op lange termijn;
- ▶ de kenmerken van de weggebruikers die betrokken zijn bij verkeersongevallen;
- ▶ het moment waarop verkeersongevallen zich voordoen;
- ▶ de locatie waar verkeersongevallen zich voordoen;
- ▶ de ongevalskenmerken en oorzaken van verkeersongevallen.

Dit rapport heeft gebruik gemaakt van gegevens van verschillende bronnen. De voornaamste bron is de nationale ongevallendatabank van de FOD Economie AD Statistiek die een grote hoeveelheid data bevat over verkeersongevallen met letselschade. Deze cijfers worden aangevuld met gegevens die naast letselongevallen ook verkeersongevallen met enkel materiële schade omvatten. Deze gegevens zijn o.m. afkomstig van de verzekeringsmaatschappijen (het aantal schadegevallen), de politierechtbanken (het aantal veroordeelden voor het veroorzaken van een verkeersongeval) en het fonds voor arbeidsongevallen (het aantal arbeidsongevallen tijdens een werkverplaatsing of op weg van/naar het werk). Daarnaast wordt er ook gebruik gemaakt van enkele studies van het BIVV die focussen op meer specifieke aspecten van verkeersongevallen. Ten slotte bevat dit rapport ook informatie over verkeersongevallen o.b.v. zelfgerapporteerd gedrag afkomstig uit een vragenlijstonderzoek van het BIVV. Op het einde van het rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

We moeten er op wijzen dat het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers vermeld in dit rapport zeer waarschijnlijk onderschat wordt : niet alle verkeersongevallen zijn opgenomen in de gebruikte databanken omdat ze niet systematisch gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit is geen typisch Belgisch fenomeen; alle landen die ongevallenstatistieken opmaken worden hiermee geconfronteerd.

Ten slotte moet nog vermeld worden dat de database met de cijfers die afkomstig zijn van de FOD Economie AD Statistiek op drie verschillende manieren werd samengesteld. Tot en met 2013 werd de databank samengesteld o.b.v. de verkeersongevallenformulieren (VOF's) die de politie invult na een letselongeval. Toen er na de politiehervorming in 2002 een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal PV's, werd er een wegingscoëfficiënt ingevoerd en toegepast op de ongevallencijfers tussen 2005 en 2013. Deze weging werd niet toegepast voor de dodelijke ongevallen en de ongevallen vastgesteld door de federale politie. In dit rapport wordt er voor de cijfers tussen 2005 en 2013 steeds gebruik gemaakt van de gewogen cijfers van de FOD Economie AD Statistiek. Vanaf 2014 werd de databank niet meer samengesteld o.b.v. VOF's, maar o.b.v. PV's. Hierdoor worden niet enkel de vaststellingen ter plaatse opgenomen, maar ook de aangiftes op het bureau die voordien geschat werden via de wegingscoëfficiënt. Voor de cijfers van 2004 en vroeger wordt er gebruik gemaakt van ongewogen cijfers. Abrupte veranderingen in de aantallen letselongevallen en niet-dodelijke slachtoffers die waargenomen worden tussen deze drie verschillende registratieperiodes kunnen mogelijk het gevolg zijn van de verschillende methode om de database samen te stellen. Dit geldt zowel voor de absolute als voor de relatieve cijfers.

1. ALGEMEEN

Dit hoofdstuk geeft enkele algemene statistieken over verkeersongevallen. Het vangt aan met een blik op de omvang van de problematiek van verkeersongevallen. Het eerste deel geeft statistieken over:

- ▶ de kerncijfers van 2006 tot en met 2015 ;
- ▶ de verkeersveiligheidsindicatoren van 2006 tot en met 2015 ;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van de betrokkenheid bij een verkeersongeval ;
- ▶ de situering van ‘verkeersongevallen’ binnen de belangrijkste doodsoorzaken van 2014 voor verschillende leeftijdscategorieën.

Ten slotte bevat dit deel een overzichtstabel met de letselongevallenstatistieken van 2015.

Het tweede deel van dit hoofdstuk geeft weer hoe verkeersongevallen zijn geëvolueerd in de tijd. Er wordt een evolutie op korte termijn (2006-2015) gegeven van:

- ▶ het aantal letselongevallen en de ernst ervan;
- ▶ het aantal doden 30 dagen, vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft opgesteld ;
- ▶ het ongevalsrisico ;
- ▶ schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ van de verzekeringsmaatschappijen;
- ▶ het aantal arbeidsongevallen in het verkeer (vanaf 2010);
- ▶ het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag.

Er wordt een evolutie op lange termijn (1973-2015) gegeven van:

- ▶ de absolute aantallen letselongevallen en doden 30 dagen;
- ▶ de relatieve aantallen letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers ten opzichte van het referentiejaar 1973.

Het derde deel geeft ten slotte enkele statistieken over de weggebruikers die betrokken zijn bij een verkeersongeval. Er worden figuren gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal slachtoffers naargelang de leeftijd en het geslacht;
- ▶ de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ van de verzekeringsmaatschappijen, naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde.

Wat betreft de kenmerken van de slachtoffers van verkeersongevallen, kan er meer informatie gevonden worden in het statistisch rapport ‘Slachtoffers’ dat vanaf dit jaar zal verschijnen.

1.1. Omvang van de problematiek

Tabel 1 : Kerncijfers (2006-2015)

Deze tabel geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor de periode van 2006 tot 2015. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als degene met letselschade. Omdat er ook meerdere voertuigen aansprakelijk kunnen gesteld worden in één verkeersongeval, komt dit aantal niet helemaal overeen met het aantal verkeersongevallen. Een letselongeval is een verkeersongeval dat geregistreerd wordt door de politie en waarbij minstens één persoon (al dan niet dodelijk) gewond is geraakt. Alle gebruikte definities kunnen achteraan teruggevonden worden in de terminologielijst.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolutie 2014-2015 (Gemiddelde jaarlijkse evolutie 2006-2015)
Schadegevallen (geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen)	328.887	344.817	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	354.975	+2,5% (+0,9%)
Letselgevallen (geregistreerd door de politie)	49.182	49.815	48.827	47.798	45.918	47.945	44.234	41.279	41.481	40.303	-2,8% (-2,1%)
Gewonden	65.273	65.844	64.438	62.721	60.362	62.861	57.763	53.967	53.248	51.839	-2,6% (-2,5%)
Doden 30 dagen	1.073	1.071	944	943	841	862	770	724	727	732	+0,7% (-4,0%)

Bronnen: Assuralia, *Evolutie van de schade frequentie in de BA motorrijtuigenverzekering*, 2016 ; FOD Economie, *AD Statistiek*

Tabel 2 : Verkeersveiligheidsindicatoren (2006-2015)

Deze tabel geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de periode van 2006 tot 2015. Dit zijn relatieve cijfers waarbij de kerncijfers in verhouding worden gesteld met blootstellingsgegevens (zoals het aantal afgelegde voertuigkilometers, het aantal afgelegde reizigerskilometers en de populatie) of het aantal letselongevallen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolutie 2014-2015 (Évolution annuelle moyenne 2006-2015)
Ongevalsrisico (aantal letselongevallen/ miljard afgelegde voertuigkilometers)	510	504	501	487	465	481	442	422*	418	402	-3,9% (-2,6%)
Overlijdensrisico** (aantal doden 30 dagen/ miljard afgelegde reizigerskilometers)	7,5	7,3	6,4	6,4	5,7	5,7	5,1	4,6	/	/	/
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen/ miljoen inwoners)	102	101	88	88	78	78	69	65	65	65	+0,2% (-4,7%)
Ernst van de letselongevallen (aantal doden 30 dagen/ 1000 letselongevallen)	21,8	21,5	19,3	19,7	18,3	18,0	17,4	17,5	17,5	18,2	+3,6% (-1,9%)

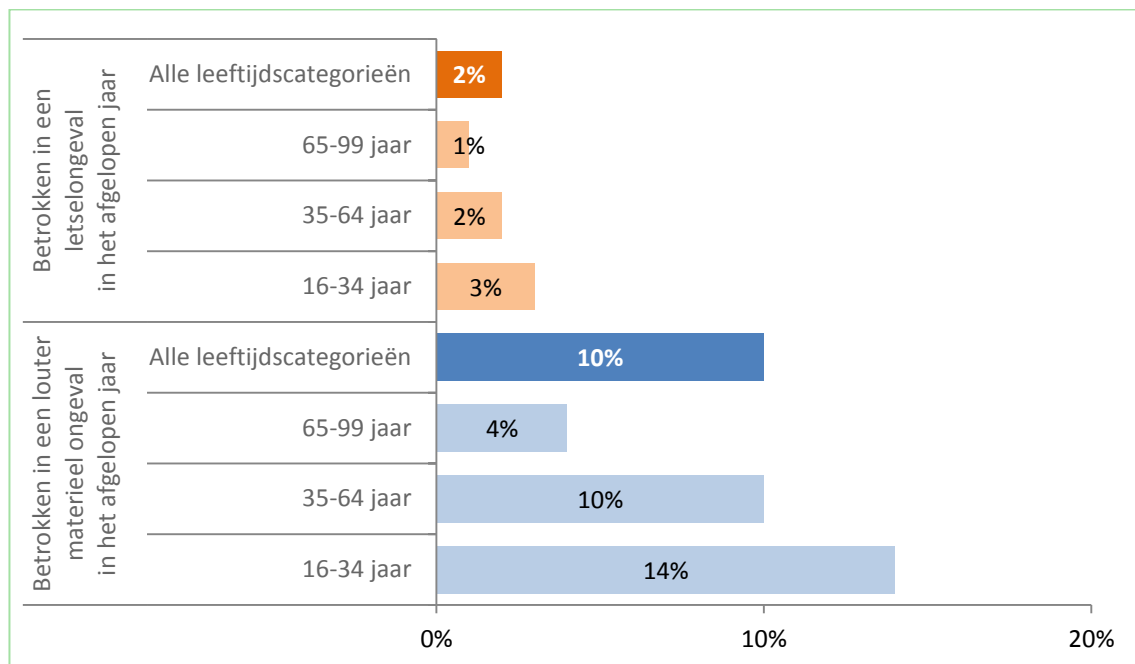
* De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast.

** Het aantal reizigerskilometers van 2014-2015 was nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.

Bronnen: FOD Economie, *AD Statistiek*; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 1 : De zelfgerapporteerde prevalentie van betrokkenheid bij een verkeersongeval per leeftijdscategorie (2016)

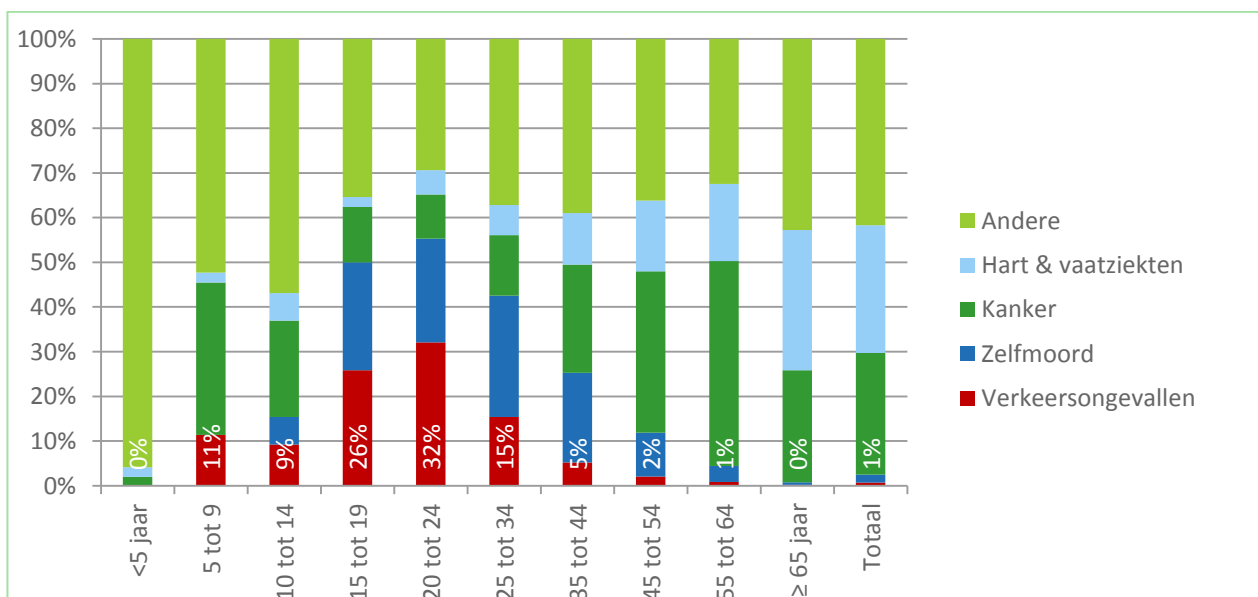
Deze figuur bevat de antwoorden uit de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête die uitgevoerd werd in 2016 waarin de respondenten (alle weggebruikerstypes) werden gevraagd of ze het afgelopen jaar betrokken waren in een letselongeval of in een louter materieel ongeval.



Bron: BIVV, Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2016

Figuur 2 : Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2014)

Deze figuur situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2014 waren 1% van alle overlijdens te wijten aan verkeersongevallen. De onderstaande figuur geeft de verdeling per leeftijdscategorie weer waaruit blijkt dat deze verdeling heel verschillend is voor de verschillende leeftijdscategorieën.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Tabel 3 : De letselongevallenstatistieken van 2015 in één oogopslag

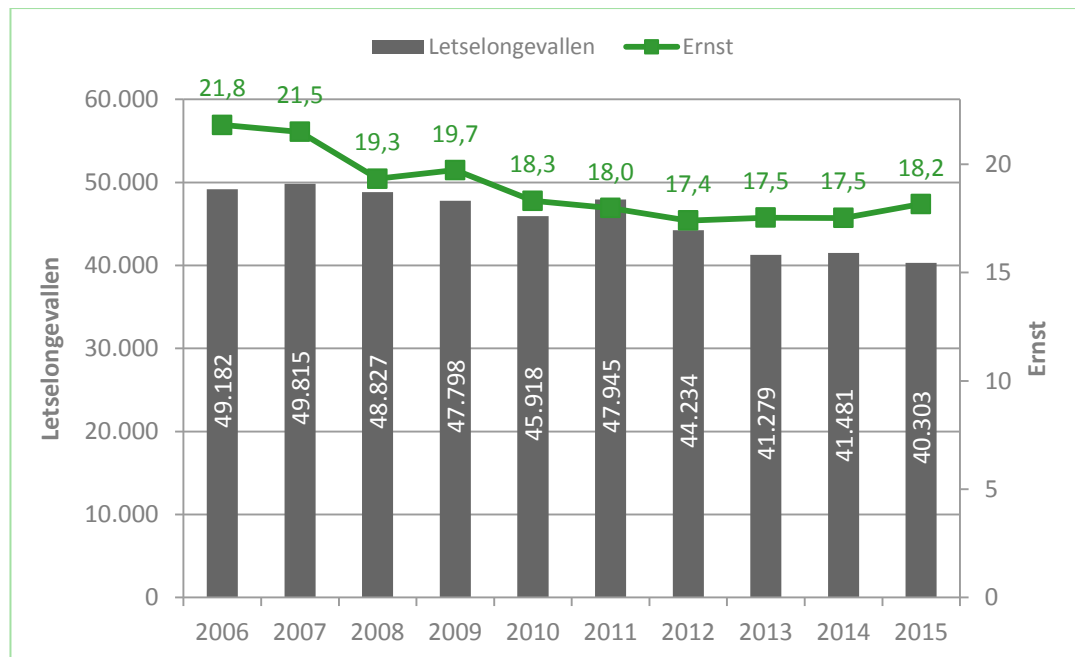
			Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal Slachtoffers	Aandeel Slachtoffers	Ongevalle- ernst	
Totaal			40.303	732	51.839	52.571	100%	18,2	
Tijdsup	Periode van de week	Weekdag	27.442	368	34.656	35.024	67%	13,4	
		Weeknacht	2.163	82	2.646	2.728	5%	37,9	
		Weekenddag	7.602	158	10.518	10.676	20%	20,8	
		Weekendnacht	3.091	120	4.017	4.137	8%	38,8	
		Onbekend	5	4	2	6	0%	/	
	Schemering	1.729	34	2.193	2.227	4%	19,7		
	Nacht, geen openbare verlichting	1.085	64	1.470	1.534	3%	59,0		
	Nacht, ontstoken openb. verlichting	7.943	210	10.277	10.487	20%	26,4		
Onbekend	3.104	23	3.672	3.695	7%	/			
Omstandigheden	Weersomstandighe- den	Normaal	29.637	571	38.669	39.240	75%	19,3	
		Bijzonder (neerslag, mist, wind...)	4.577	106	6.028	6.134	12%	23,2	
		Onbekend	6.089	55	7.142	7.197	14%	/	
	Nat, plassen	7.463	174	9.872	10.046	19%	23,3		
	Ijzel, sneeuw	468	7	625	632	1%	/		
	Proper	7.056	168	9.340	9.508	18%	23,8		
	Vuil (zand, grind, bladeren)	243	6	297	303	1%	/		
	Onbekend	5.749	45	6.713	6.758	13%	/		
		Vlaams Gewest	25.080	378	32.171	32.549	62%	15,1	
	Plaats	Gewest	Waals Gewest	11.462	326	15.194	15.520	30%	28,4
			Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3.761	28	4.474	4.502	9%	7,4
			Limburg	3.155	64	4.384	4.448	8%	20,3
Oost-Vlaanderen		6.708	97	8.406	8.503	16%	14,5		
Vlaams-Brabant		3.408	55	4.452	4.507	9%	16,1		
West-Vlaanderen		5.105	82	6.494	6.576	13%	16,1		
Waals-Brabant		1.137	20	1.445	1.465	3%	17,6		
Henegouwen		4.036	119	5.406	5.525	11%	29,5		
Luik		3.618	80	4.719	4.799	9%	22,1		
Luxemburg		1.037	59	1.377	1.436	3%	56,9		
Namen		1.634	48	2.247	2.295	4%	29,4		
Buiten bebouwde kom		11.816	370	16.463	16.833	32%	31,3		
Binnen bebouwde kom		20.920	224	25.333	25.557	49%	10,7		
Onbekend		4.356	36	5.164	5.200	10%	/		
Op kruispunt		13.081	142	17.049	17.191	33%	10,9		
Rotonde		474	5	529	534	1%	/		
Onbekend		5	5	0	5	0%	/		
31 km/u - 50 km/u		20.731	234	25.305	25.539	49%	11,3		
51 km/u - 70 km/u		7.474	187	10.350	10.537	20%	25,0		
71 km/u - 90 km/u		4.141	177	5.970	6.147	12%	42,7		
Meer dan 90 km/u		2.766	100	4.203	4.303	8%	36,2		
Onbekend		3.022	20	3.529	3.549	7%	/		
Type		Ongevalstype	Eenzijdige ongevallen	10.034	363	12.233	12.596	24%	36,2
Betrokkenen		Verplaatsingswijze	Voetgangers	4.701	92	4.673	4.765	9%	19,6
	Fietsters		9.166	83	9.237	9.320	18%	9,1	
	Bromfietsters		3.824	19	3.762	3.781	7%	5,0	
	Motorfietsters		3.093	100	3.099	3.199	6%	32,3	
	Auto-inzittenden		32.666	362	27.509	27.871	53%	11,1	
	Lichte vrachtwageninzittenden		3.524	37	1.610	1.647	3%	10,5	
	Vrachtwageninzittenden		2.155	16	491	507	1%	7,4	
	Autobussen/autocarinzittenden		661	3	498	501	1%	/	
	Andere/onbekend	/	20	960	980	2%	/		
	Vrouwen	24.143	179	22.202	22.381	43%	7,4		
	Onbekend	/	3	586	589	1%	/		
	18 tot 24 jaar	11.752	101	9.213	9.314	18%	8,6		
	25 tot 39 jaar	20.254	178	14.766	14.944	28%	8,8		
	40 tot 59 jaar	20.750	190	14.164	14.354	27%	9,2		
	60 jaar en ouder	10.022	224	6.648	6.872	13%	22,4		
	Onbekend	/	3	593	596	1%	/		

Bron: FOD Economie, AD Statistiek

1.2. Evolutie

Figuur 3 : Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan (2006-2015)

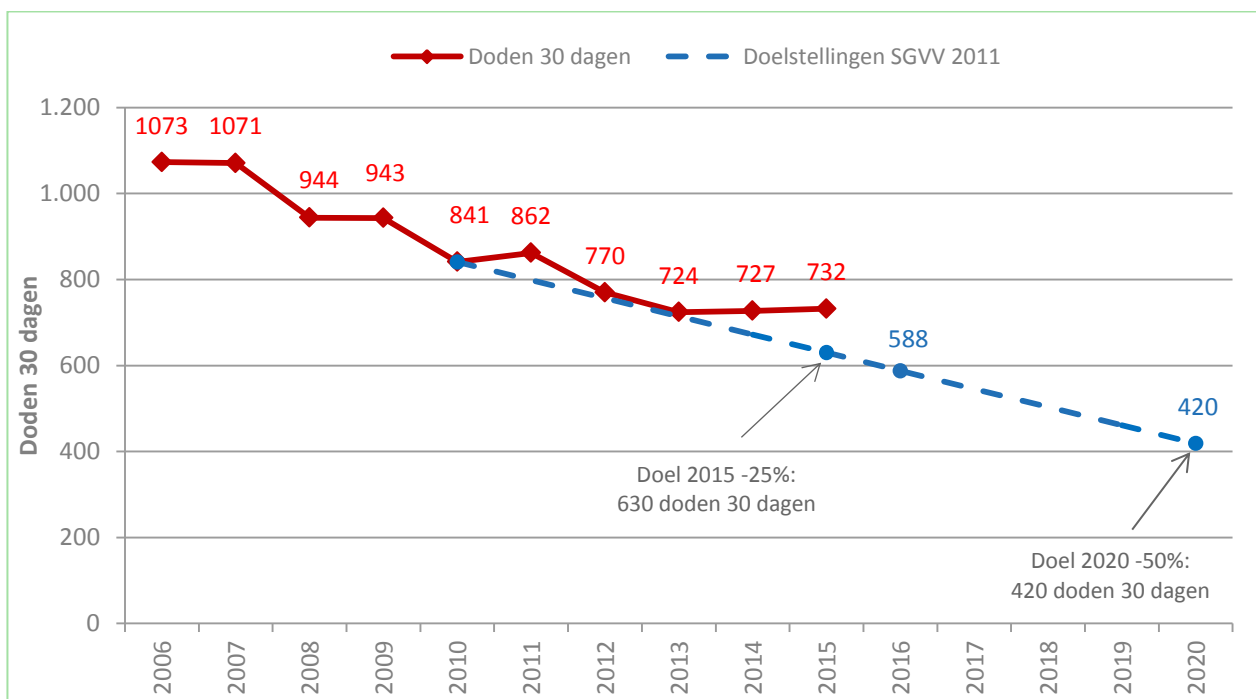
Deze figuur geeft voor de periode van 2006 tot 2015 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en de ernst ervan. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 4 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2006-2020)

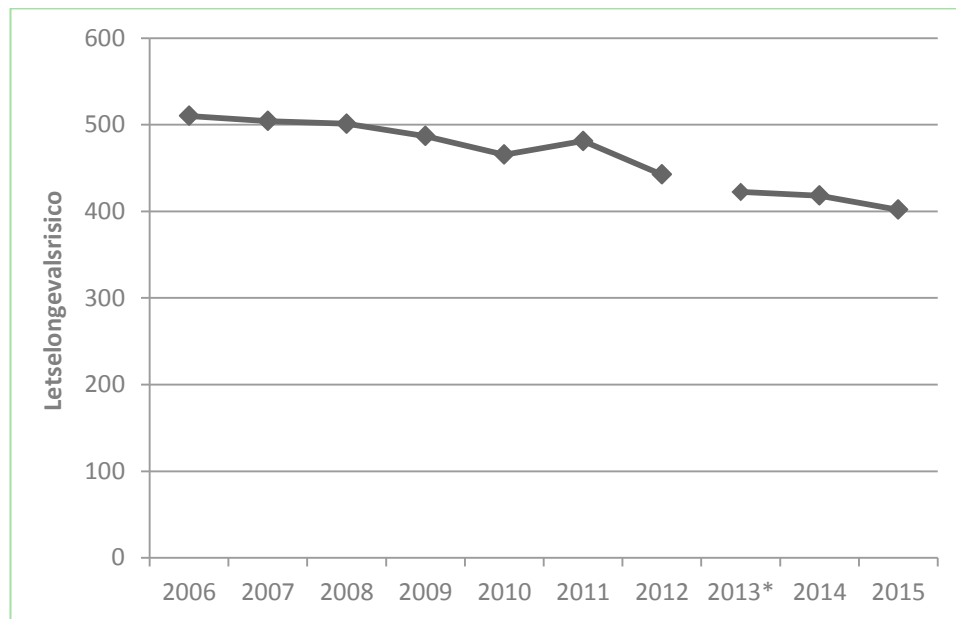
Deze figuur geeft voor de periode van 2006 tot 2015 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft vooropgesteld. Deze doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 840 doden 30 dagen. De doelstellingen stelden dat tegen 2015 een daling van 25% (maximum 630 doden 30 dagen) moest gerealiseerd worden. Dit objectief werd niet behaald. Verder stellen de doelstellingen dat er een daling van 50% moet gerealiseerd worden tegen 2020 (maximum 420 doden 30 dagen).



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 5 : Evolutie van het letselongevalsrisico (2006-2015)

Deze figuur geeft voor de periode van 2006 tot 2015 de evolutie weer van het ongevalsrisico. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers.

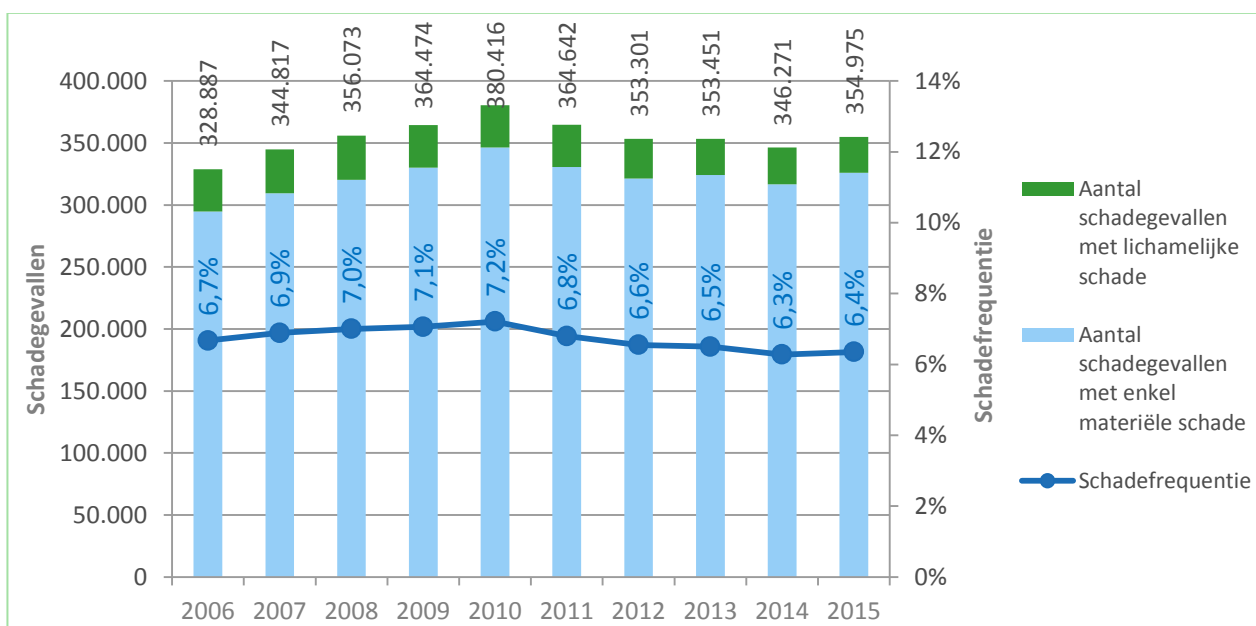


* De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast.

Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 6 : Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2006-2015)

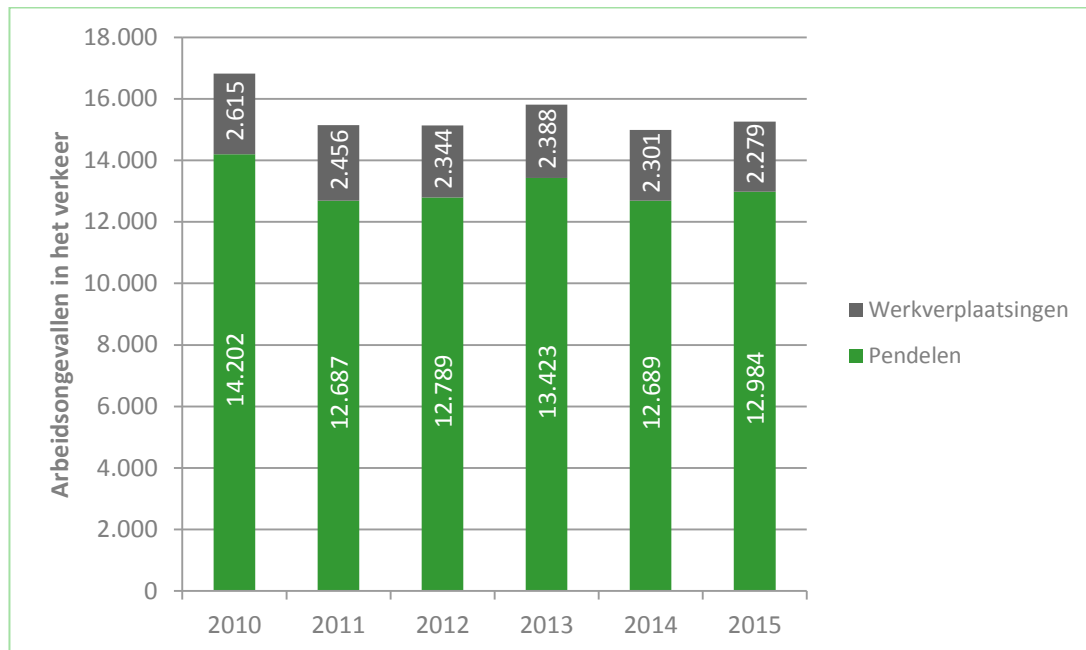
Deze figuur geeft voor de periode van 2006 tot 2015 de evolutie weer van enerzijds het aantal schadegevallen en anderzijds de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. In de figuur zijn de schadegevallen opgesplitst naar verkeersongevallen met enkel materiële schade en verkeersongevallen met letselschade. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens.



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de B.A motorrijtuigenverzekering, 2016

Figuur 7 : Evolutie van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer (2010-2015)

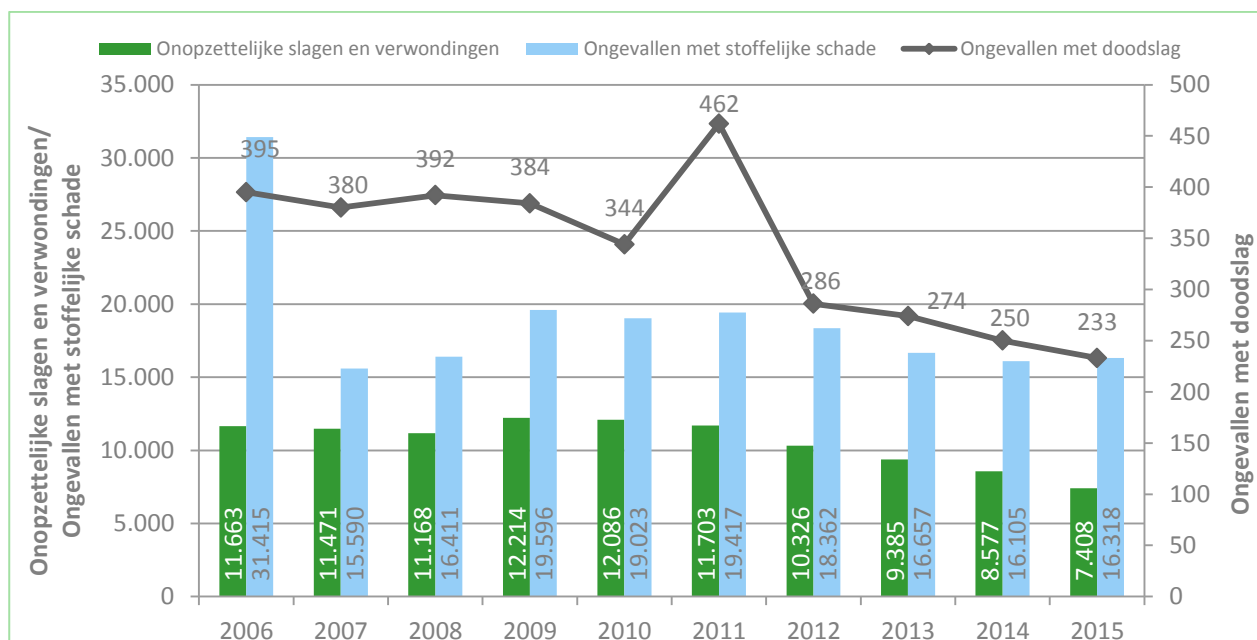
Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot 2015 de evolutie weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector dat zich heeft voorgedaan in het verkeer. Deze zijn opgesplitst naar de arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvonden tijdens het pendelen en de arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvonden tijdens werkverplaatsingen. Deze cijfers zijn gebaseerd op cijfers van het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris; voordien: FAO). Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen.



Bron: Fedris

Figuur 8 : Evolutie van het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag (2006-2015)

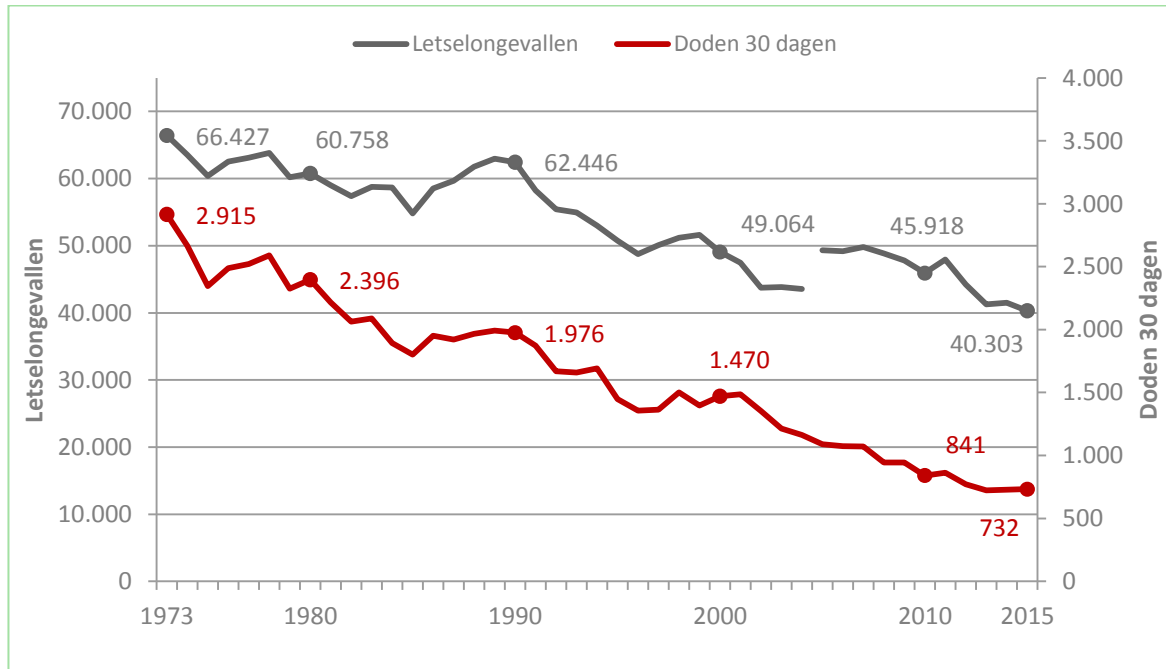
Deze figuur geeft voor de periode van 2006 tot 2015 de evolutie weer van het aantal veroordeelden door de politierechtbank. Deze rechtbank is o.a. bevoegd voor de bestrafing van verkeersinbreuken. In de figuur wordt er een opdeling gemaakt van het aantal veroordeelden voor ongevallen met doodslag, onopzettelijke slagen en verwondingen (ongevallen met gewonden) en ongevallen met stoffelijke schade.



Bron: FOD Justitie, Statistieken

Figuur 9 : Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (1973-2015)

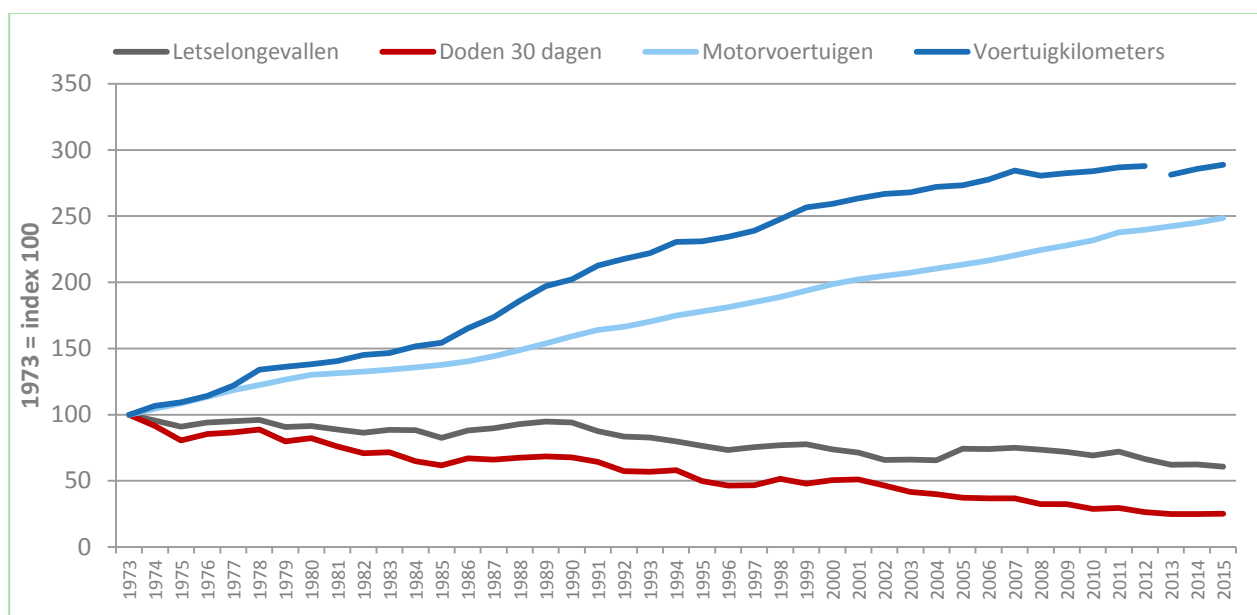
Deze figuur geeft voor de periode van 1973 tot 2015 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. Op de linker as wordt het aantal letselongevallen weergegeven en op de rechter as het aantal doden 30 dagen. Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen, bij de doden 30 dagen werd er immers geen wegingscoëfficiënt gebruikt.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 10 : Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2015)

Deze figuur geeft voor de periode van 1973 tot 2015 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en de afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast. De evolutie wordt weergegeven ten opzichte van het referentiejaar 1973 dat in de figuur gelijkgesteld wordt aan index 100. Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen, bij de doden 30 dagen werd er immers geen wegingscoëfficiënt gebruikt.

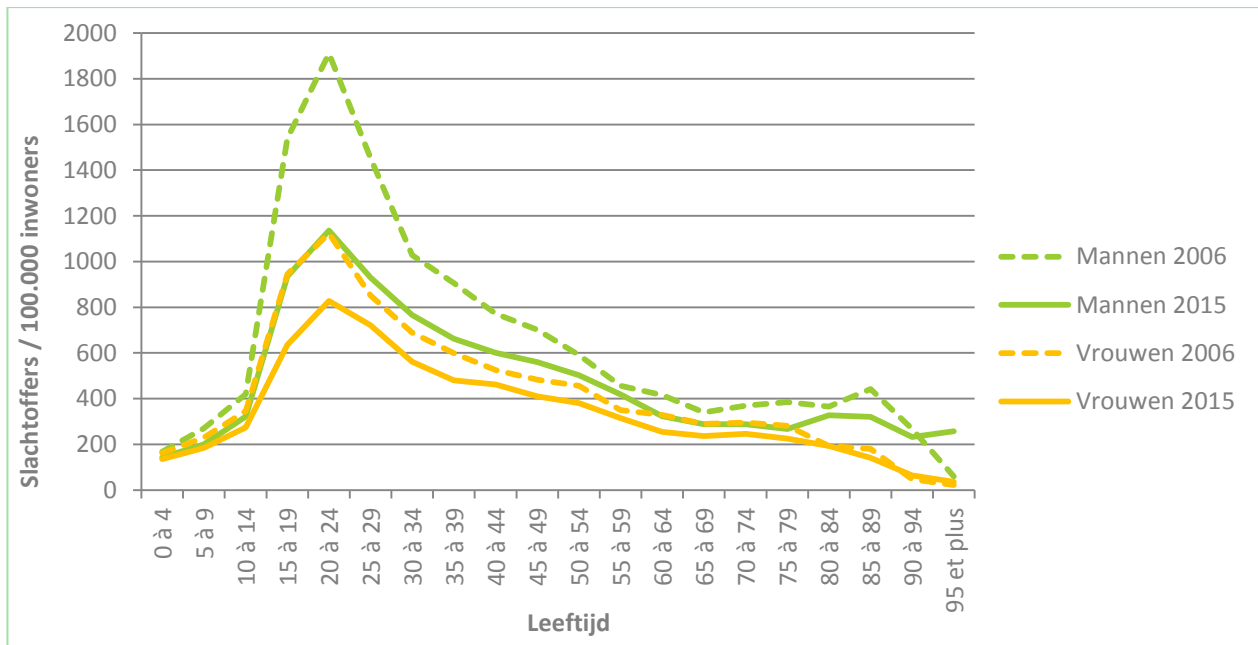


Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

1.3. Weggebruikers

Figuur 11 : Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2006-2015)

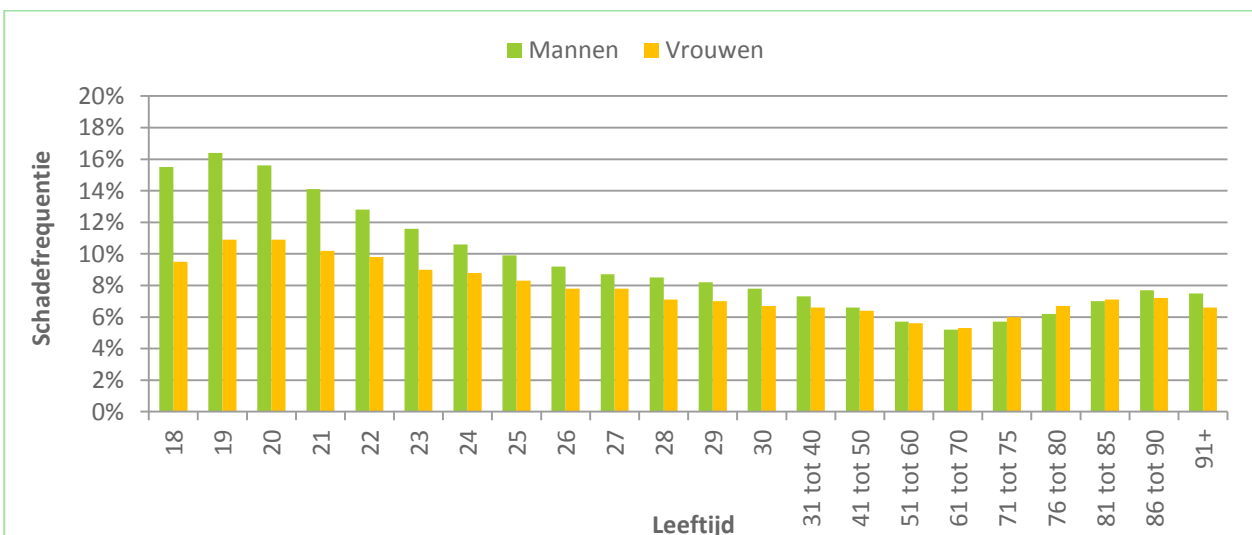
Deze figuur geeft een vergelijking weer tussen 2006 en 2015 van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en hetzelfde geslacht. Door het aantal slachtoffers te geven per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en geslacht wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd en geslacht de figuur beïnvloedt.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 12 : Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken', naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2012 - 2015)

Deze figuur geeft voor de periode van 2012 tot 2015 de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens.



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2016

2. PERIODE

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de periode waarin ze gebeuren.

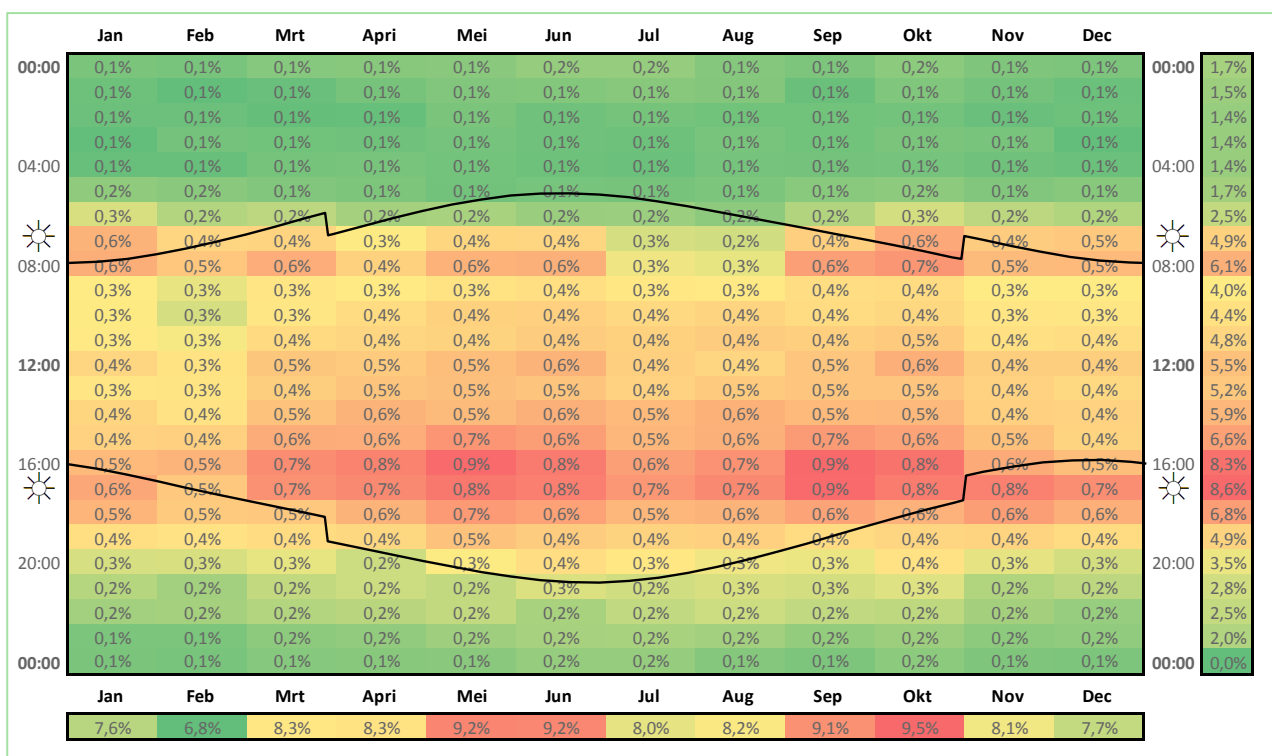
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag ;
- de verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden van het jaar ;
- de verdeling van het aantal slachtoffers over de maanden van het jaar, volgens de verplaatsingswijze ;
- de verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers, over de verschillende periodes van de week ;
- de verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg, per leeftijdscategorie van de bestuurder, volgens de periode van de week ;
- de verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week ;
- de verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week.

2.1. Algemeen

Figuur 13 : Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2011-2015)

Deze figuur geeft voor de periode van 2011 tot en met 2015 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag. De groene cellen wijzen op minder letselongevallen, terwijl de rode cellen wijzen op een grotere concentratie van letselongevallen. De zwarte lijnen geven de zonsopgang en de zonsondergang weer. In elke zwarte lijn bevinden zich twee bruuske veranderingen, deze geven de verandering van zomeruur en winteruur weer. De balk rechts geeft de verdeling weer per uur van de dag en de balk onderaan geeft de verdeling weer per maand van het jaar.

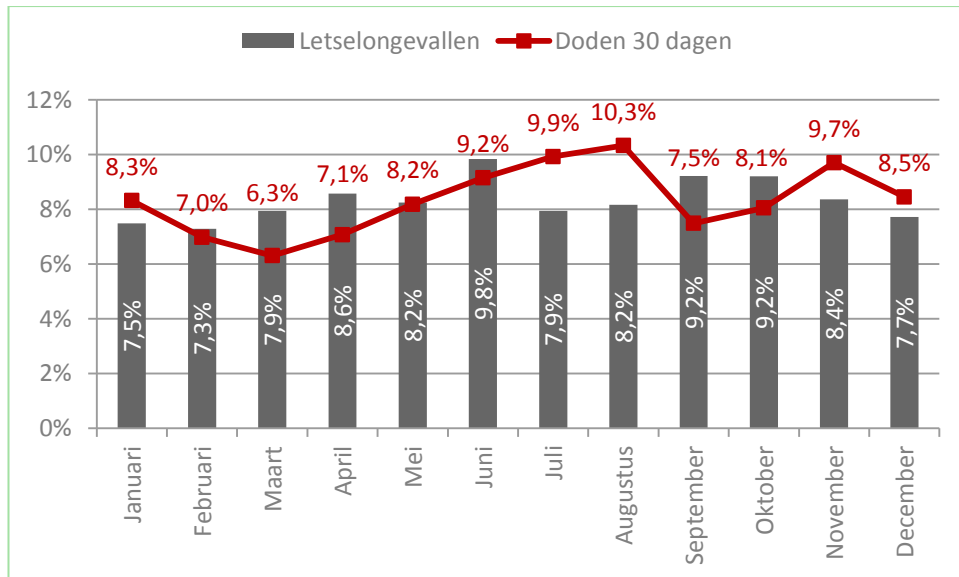


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

2.2. Maand

Figuur 14 : Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden (2015)

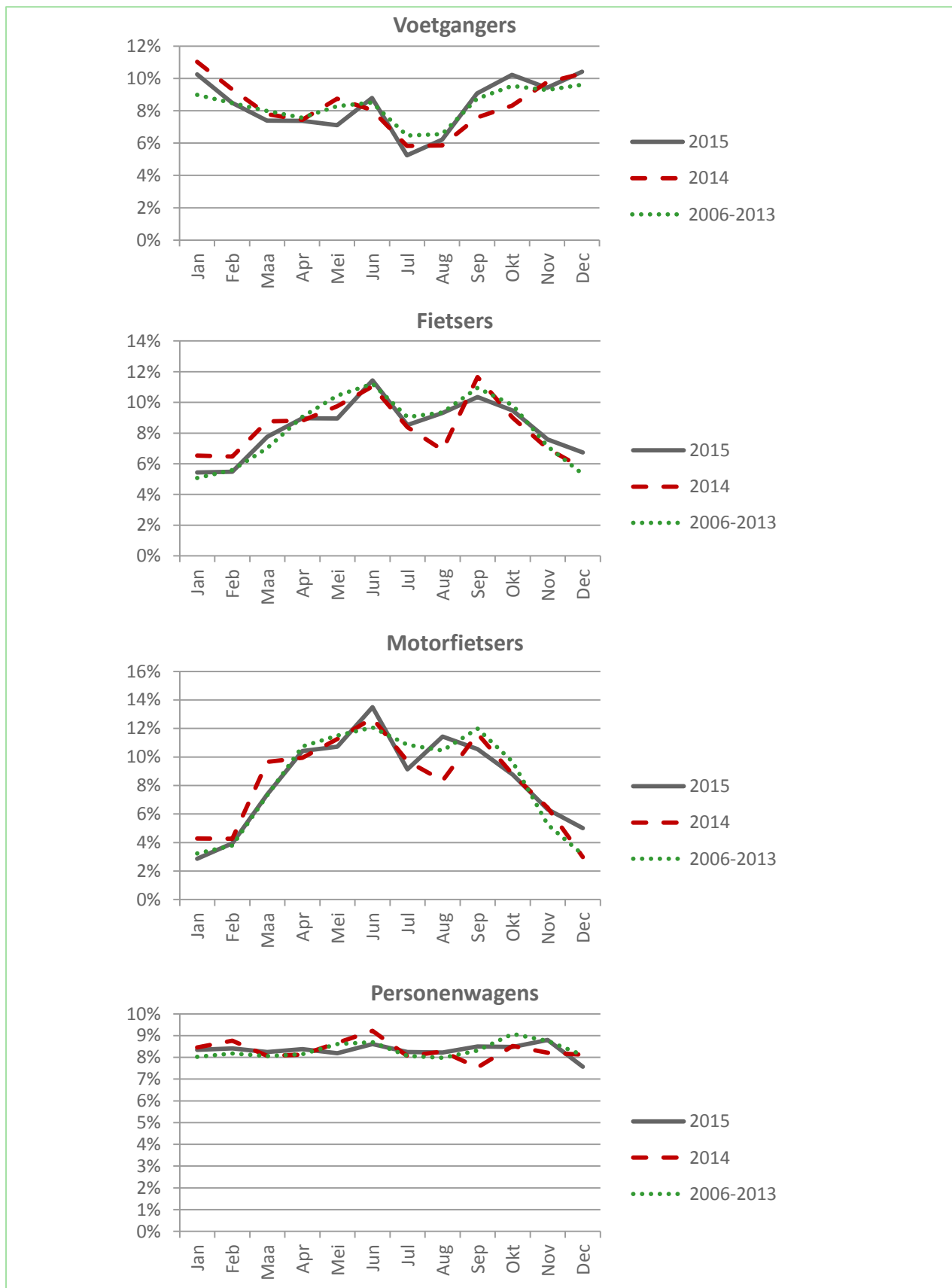
Deze figuur geeft voor 2015 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Het absolute aantal letselongevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 15 : Evolutie van de verdeling van het aantal slachtoffers over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (2006-2013, 2014 en 2015)

Deze figuur geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aantal slachtoffers over de maanden van het jaar in de periode van 2006 tot 2013, in 2014 en in 2015. Het absolute aantal letselongevallen per maand is in deze figuur voor elke verplaatsingswijze gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.

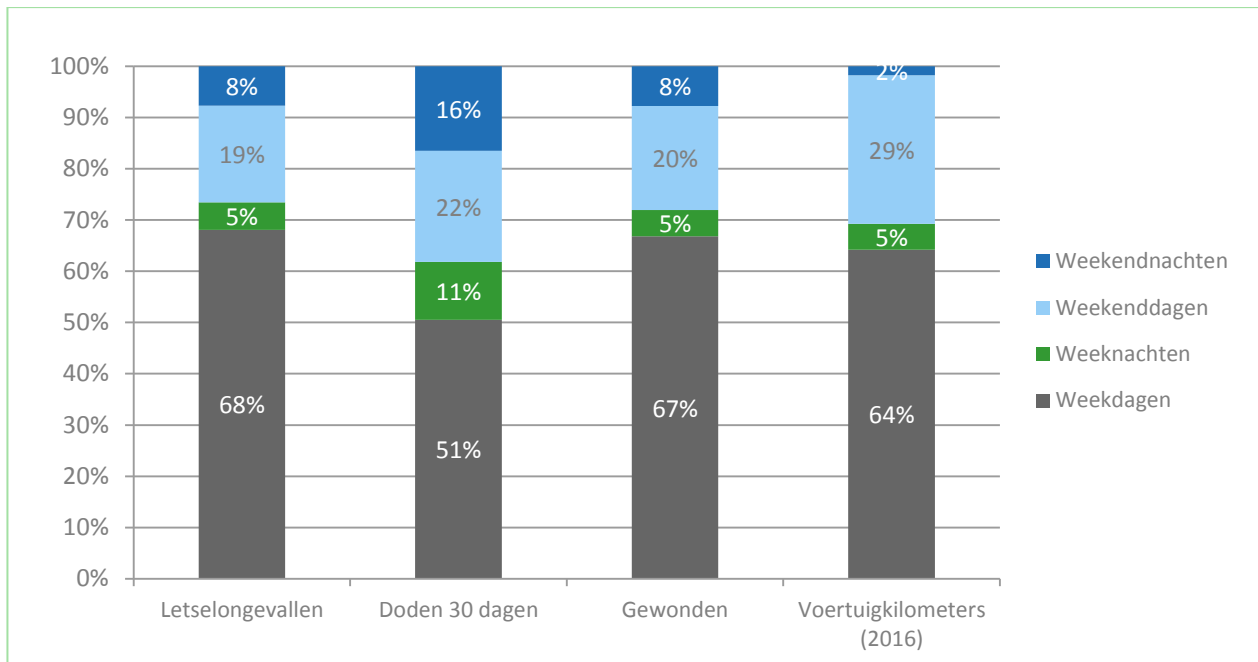


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

2.3. Week

Figuur 16 : Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2015)

Deze figuur geeft voor 2015 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende tijdstippen van de week. De cijfers van 2016 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers¹ over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel van de ongevallen of slachtoffers groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers dat er in die periode gereden wordt, is deze periode oververtegenwoordigd in ongevallen en slachtoffers.

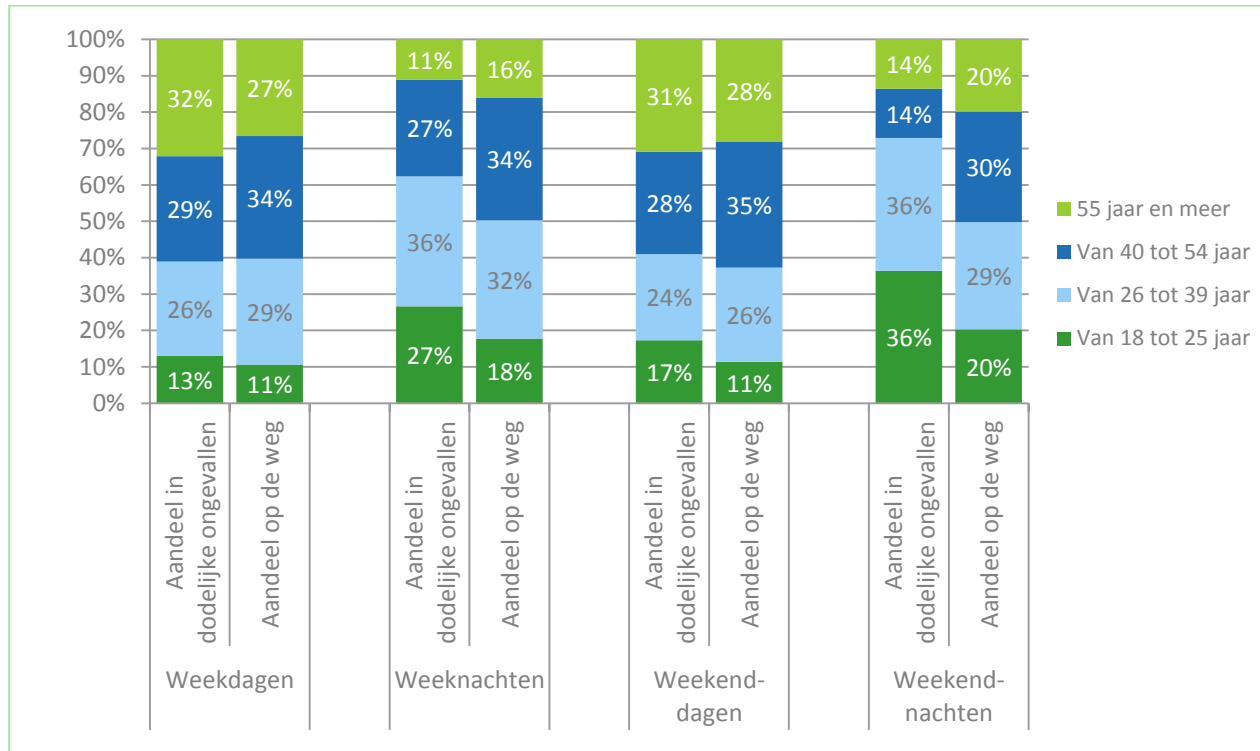


Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek ; Monitor, 2017

¹ Het aantal voertuigkilometers afgelegd door motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en autobussen/autocars.

Figuur 17 : Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2014-2015)

Deze figuur geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van enerzijds de betrokkenheid in dodelijk ongevallen en anderzijds de aanwezigheid op de weg over de verschillende leeftijdscategorieën van de autobestuurder. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2014 en 2015. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting ‘rijden onder invloed’ die het BIVV in 2015 heeft uitgevoerd. Wanneer het aandeel op de weg van autobestuurders van een bepaalde leeftijdscategorie kleiner is dan hun aandeel in dodelijke ongevallen, dan zijn bestuurders van deze leeftijdscategorie oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen.



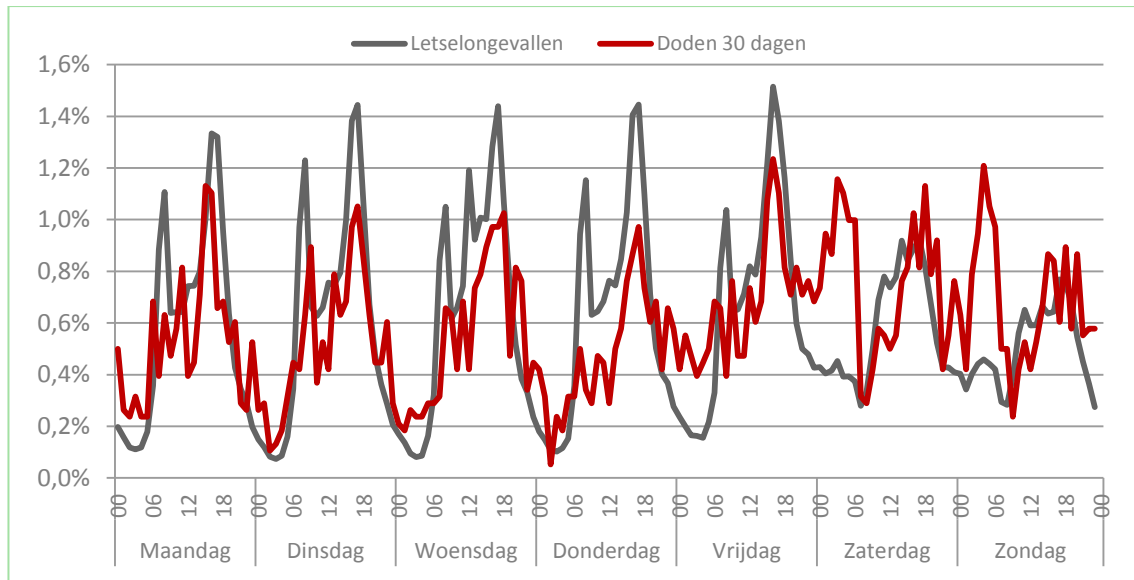
Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; BIVV, Gedragsmeting 'Alcohol' 2015²

² Focant, N. (2016). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

2.4. Dag en uur

Figuur 18 : Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2011-2015)

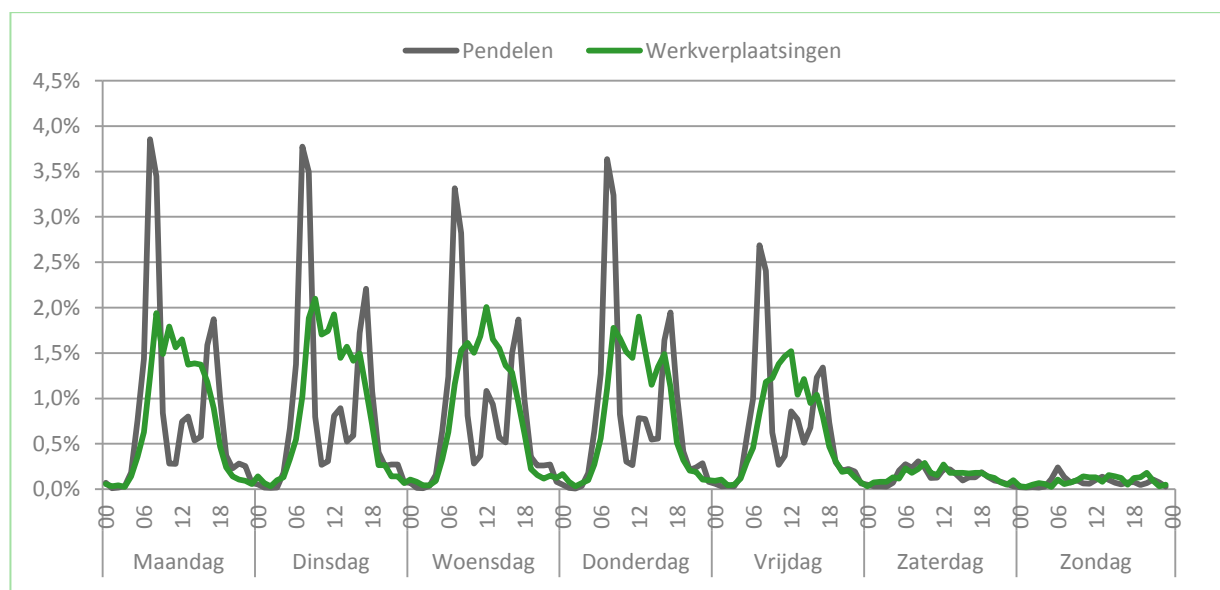
Deze figuur geeft voor de periode van 2011 tot en met 2015 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur 0,60% van het totale aantal letselongevallen of doden 30 dagen bevatten. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 19 : Verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week (2010-2014)

Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot en met 2014 de verdeling weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector die zich voordoen in het verkeer over de verschillende uren van de week. Er wordt een opsplitsing gemaakt tussen arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvinden tijdens het pendelen en arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvinden tijdens werkverplaatsingen. Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur 0,60% van het totaal aantal pendel- of werkverplaatsingsongevallen bevatten. Deze cijfers zijn afkomstig van een studie van het BIVV en zijn gebaseerd op cijfers van het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris). Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.



Bron: Fedris

3. LOCATIE

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de locatie waar ze gebeuren.

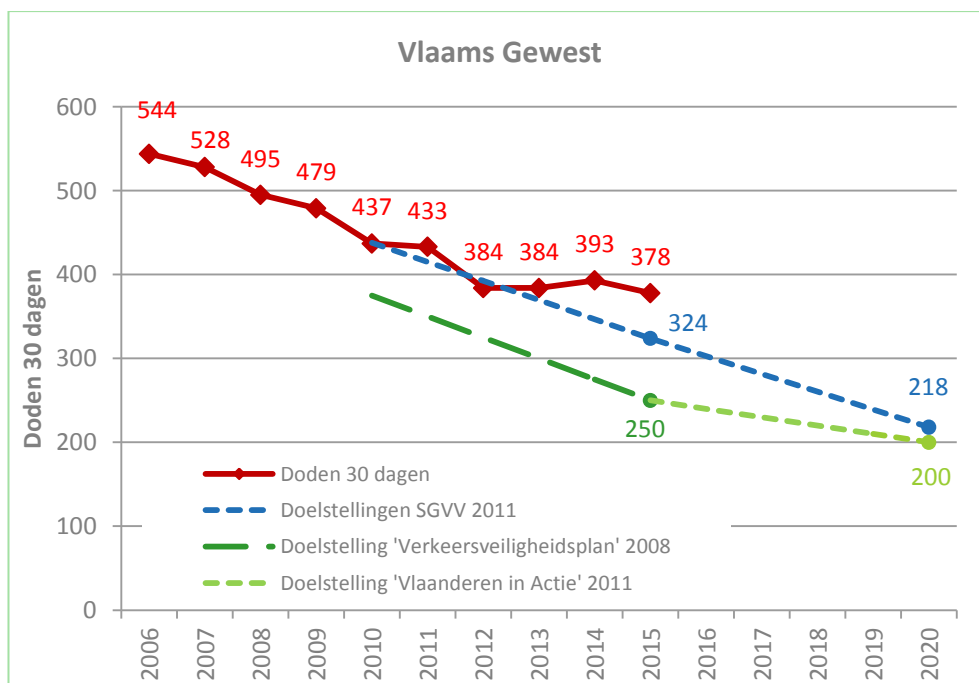
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal doden 30 dagen voor elk gewest, vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2011 heeft opgesteld en anderzijds de gewestelijke doelstellingen;
- ▶ de evolutie van het ongevalsrisico volgens het gewest;
- ▶ de verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland;
- ▶ de ernst van letselongevallen, volgens de provincie;
- ▶ de mortaliteit, volgens de provincie;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, volgens het gewest;
- ▶ de ongevallensernt, per wegtype, volgens het gewest;
- ▶ de verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, opgesplitst naar de ongevallen die zich voordoen op of buiten kruispunten.

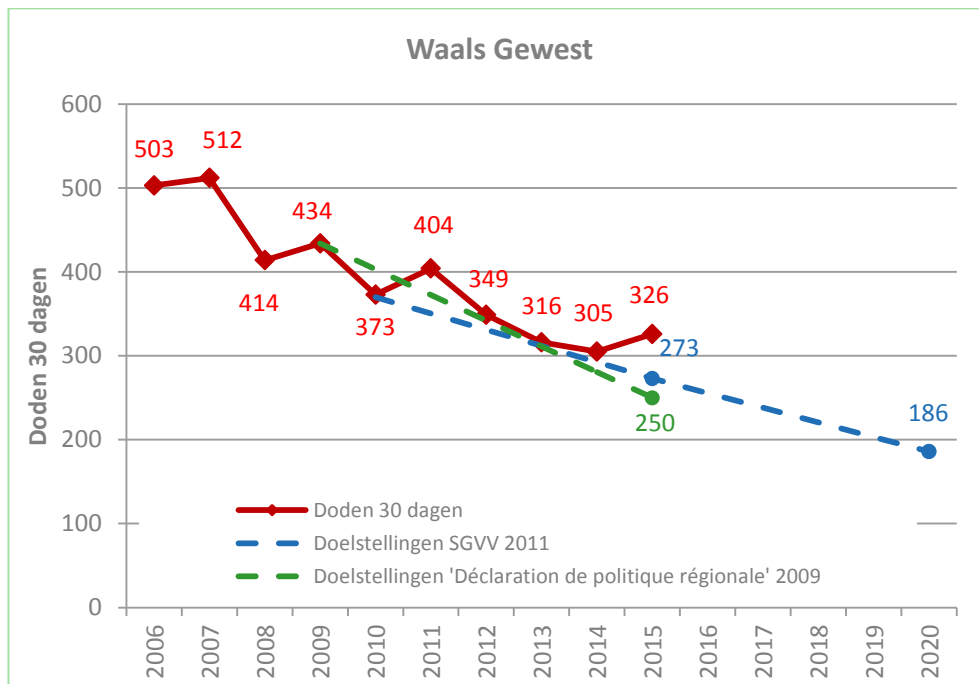
3.1. Gewesten en provincies

Figuur 20 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2006-2020)

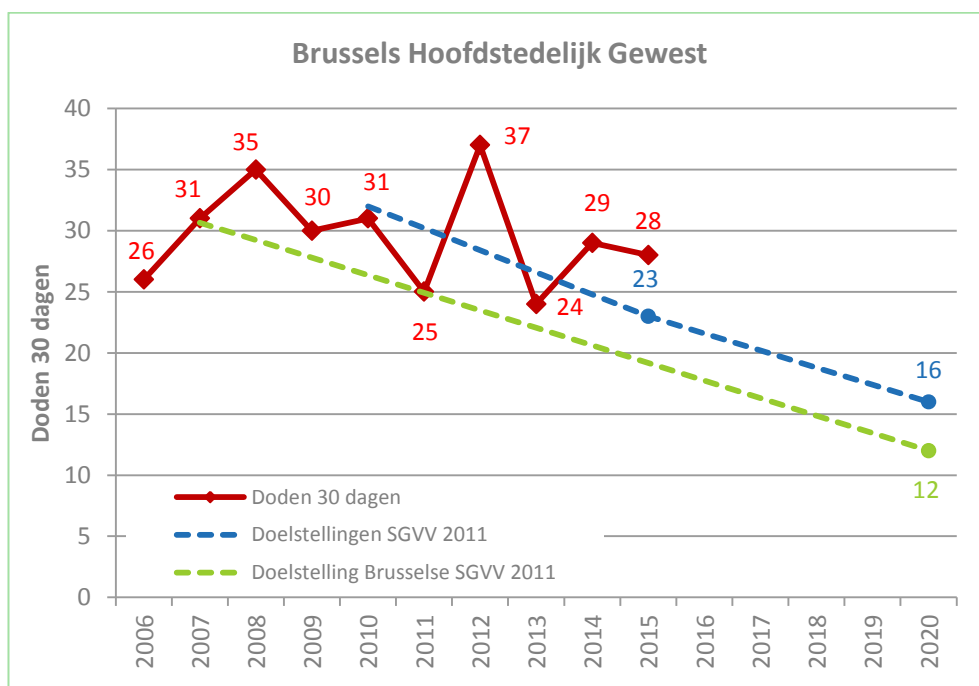
Deze figuren geven voor elk gewest, voor de periode van 2006 tot 2015, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft opgesteld en anderzijds met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek



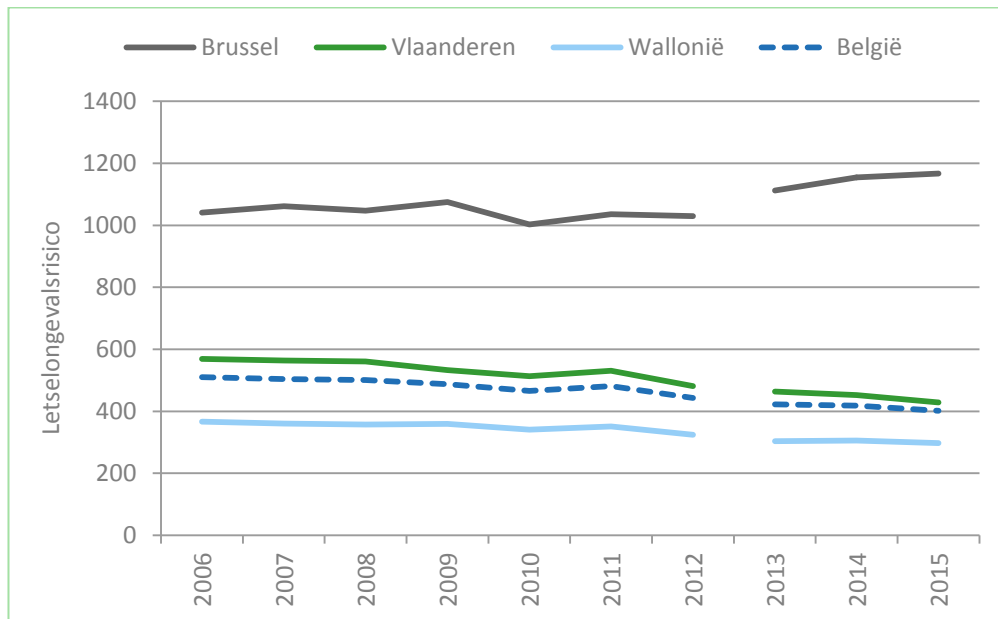
Bron: FOD Economie, AD Statistiek



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 21 : Evolutie van het letselongevalsrisico, naargelang het gewest (2006-2015)

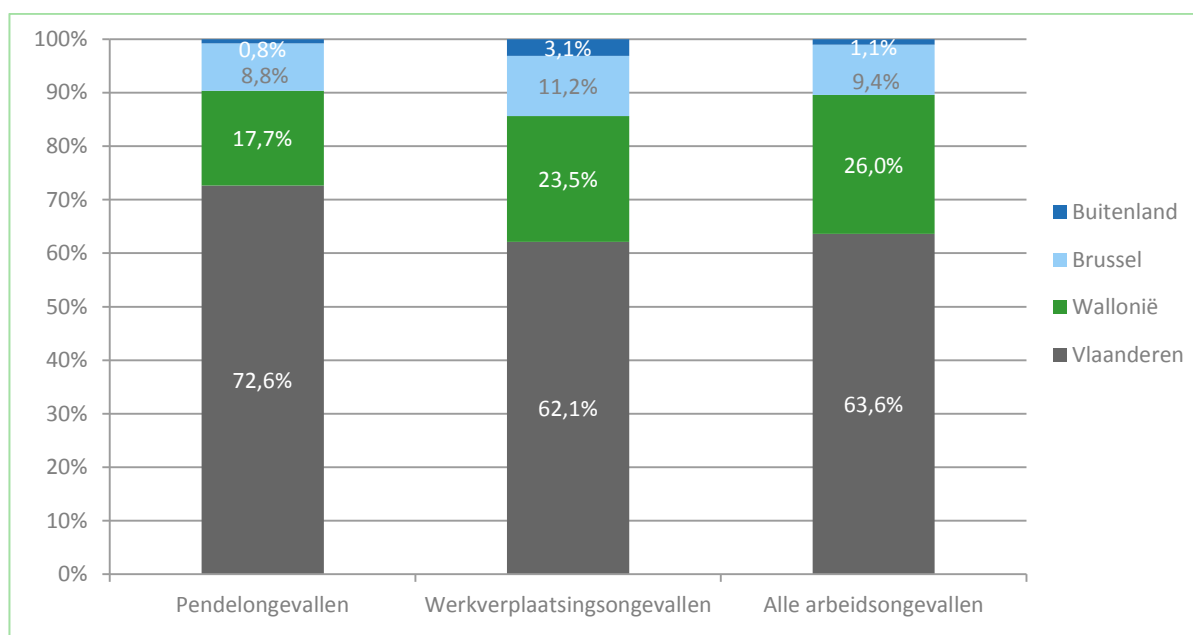
Deze figuur geeft de evolutie weer tussen 2006 en 2015 van het letselongevalsrisico voor de verschillende gewesten en voor België. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast, hierdoor kan het ongevalsrisico dat berekend werd vanaf 2013 niet vergeleken worden met de jaren ervoor.



Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 22 : Verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland (2015)

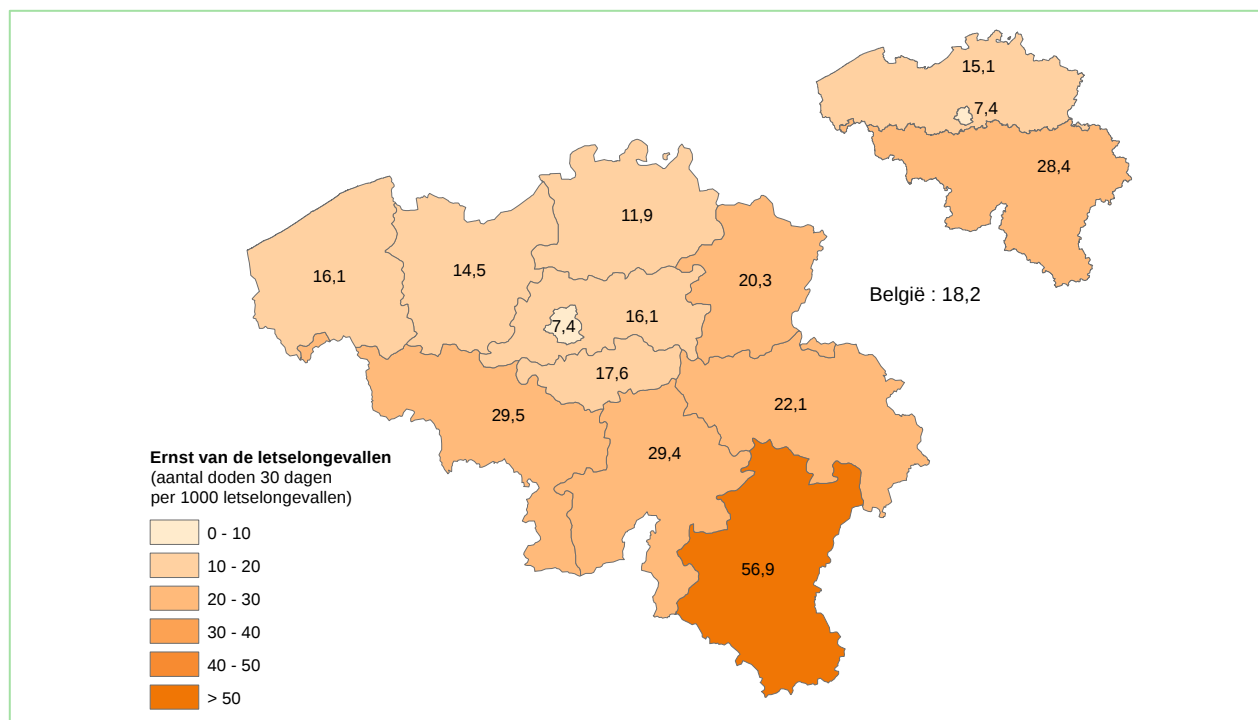
Deze figuur geeft voor 2015 de verdeling weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector in het verkeer tijdens het pendelen, het aantal arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen en het totale aantal arbeidsongevallen over de verschillende gewesten en het buitenland. Deze cijfers zijn gebaseerd op cijfers van het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris). Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen.



Bron: Fedris

Figuur 23 : Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2015)

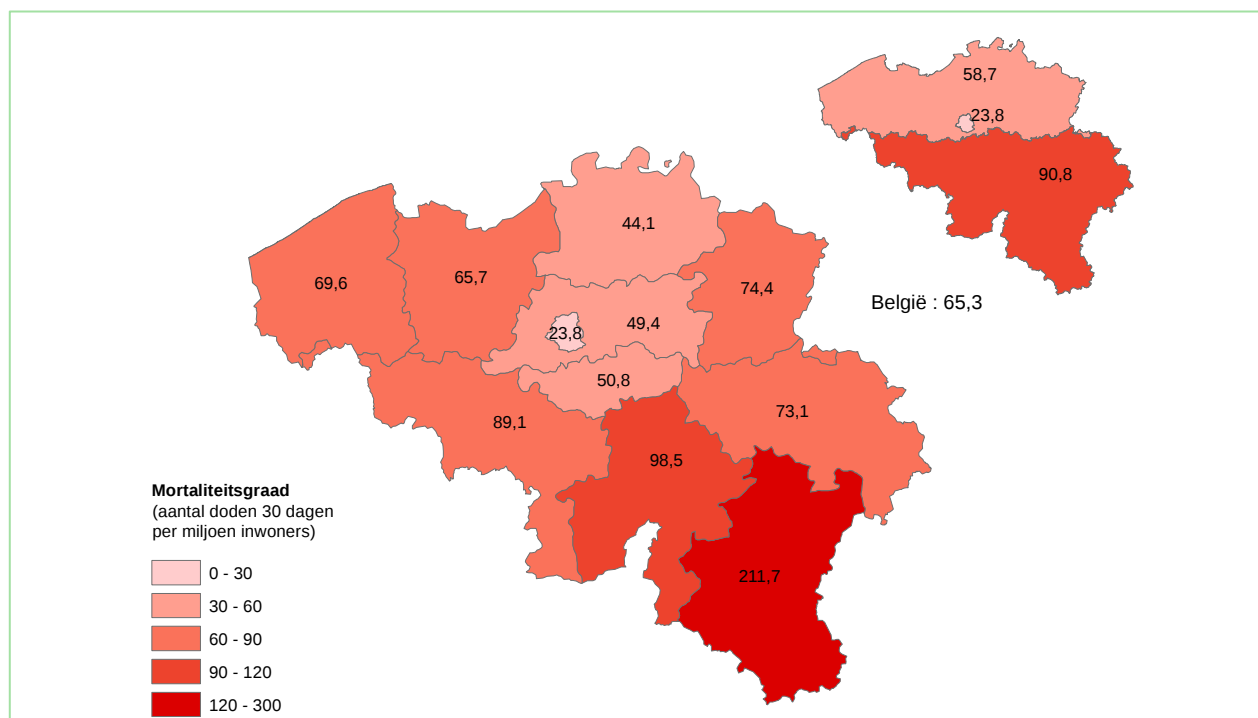
Deze figuur geeft voor 2015 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkerdere stukken wijzen op een grotere ernst.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 24 : Mortaliteit, naargelang de provincie (2015)

Deze figuur geeft voor 2015 de mortaliteit weer voor elke provincie. Mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen in verkeersongevallen per miljoen inwoners.

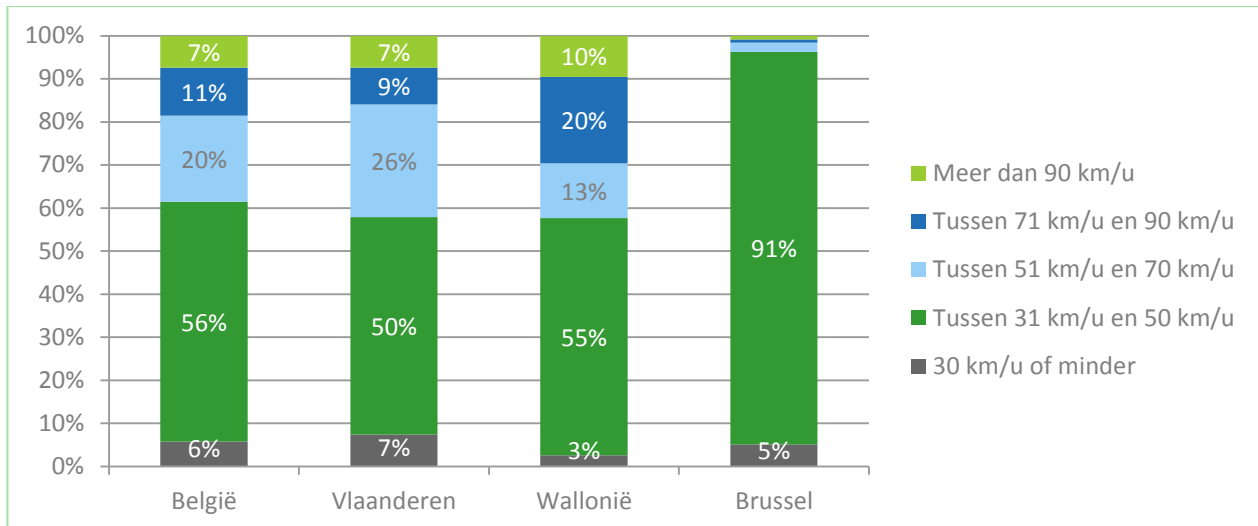


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

3.2. Wegtype

Figuur 25 : Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2015)

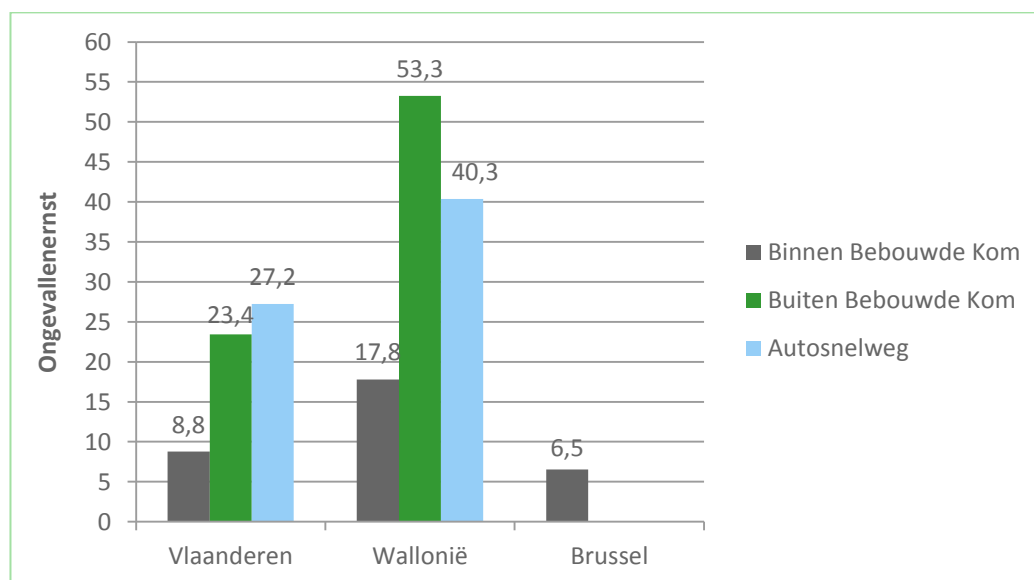
Deze figuur geeft voor 2015 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 26 : Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest (2015)

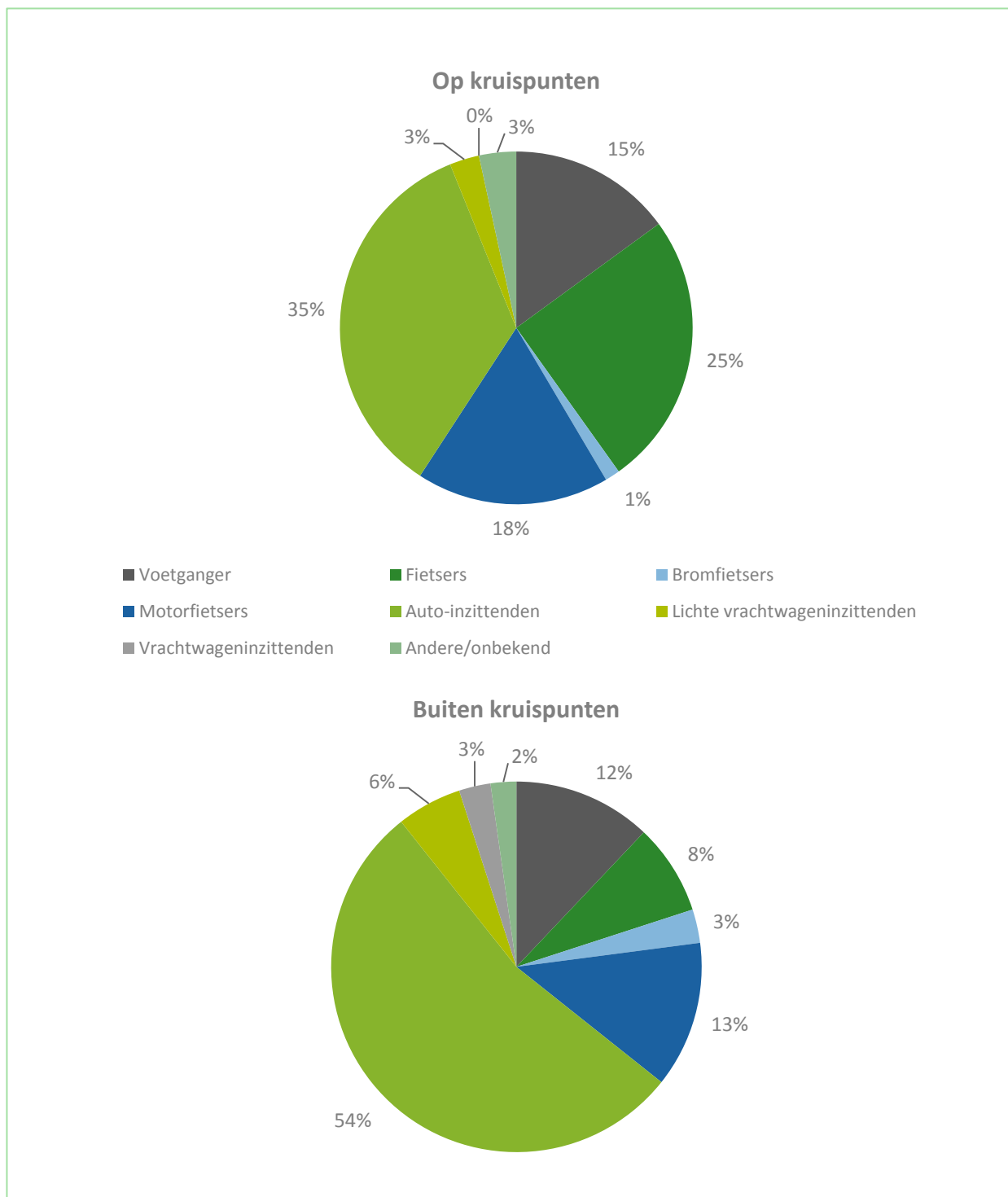
Deze figuur geeft voor 2015 de ongevallenernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevallenernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 27 : Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond (2015)

Deze figuur geeft voor 2015 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, enerzijds op kruispunten en anderzijds buiten kruispunten.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4. ONGEVALSKENMERKEN

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de kenmerken van het ongeval. Er is een onderverdeling gemaakt naar het type van de aanrijding, de verplaatsingswijze van de weggebruikers en de ongevalsfactoren bij dodelijke ongevallen op de autosnelweg.

Het eerste deel van dit hoofdstuk beschrijft de verdeling van verkeersongevallen in functie van het type van de aanrijding. Er worden statistieken gepresenteerd over:

- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende aanrijdingstypes, volgens de verplaatsingswijze;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende aanrijdingstypes volgens het wegtype;
- ▶ het aandeel eenzijdige letselongevallen volgens het tijdstip van de week.

Het tweede deel van dit hoofdstuk behandelt de verdeling van de verkeersongevallen in functie van de verplaatsingswijze van de betrokken weggebruikers. Er worden statistieken gepresenteerd over:

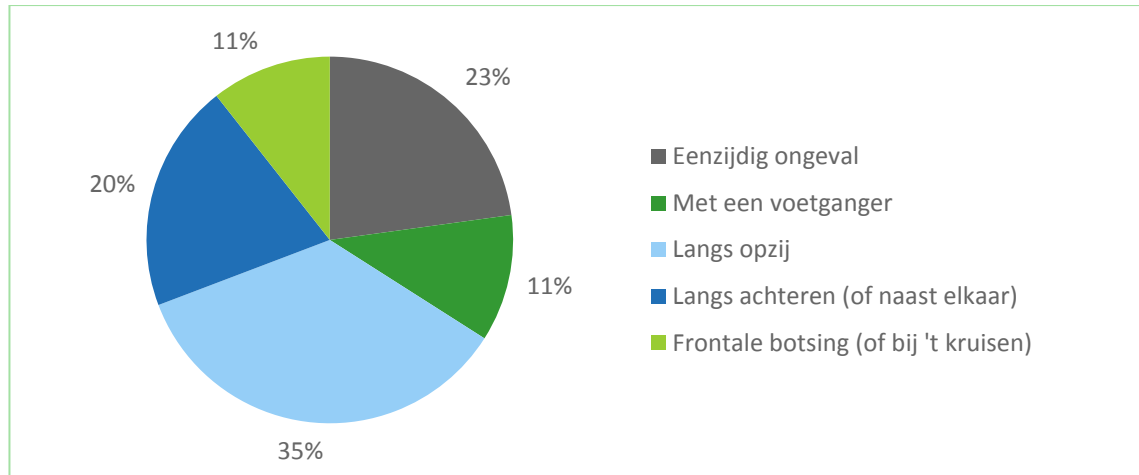
- ▶ de verdeling van de slachtoffers over de verschillende verplaatsingswijzen, volgens het gewest;
- ▶ de ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikertype;
- ▶ het relatief risico van elke weggebruiker om ernstige of dodelijke verwondingen op te lopen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder;
- ▶ de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen' van de verzekeringsmaatschappijen, volgens de voertuigcategorie;
- ▶ het aantal en het aandeel van de letselongevallen volgens de botsingspartners.

Het derde deel van dit hoofdstuk behandelt de ongevalsfactoren die aan de basis liggen van verkeersongevallen. Over het algemeen is het zeer moeilijk om de oorzaken van verkeersongevallen in kaart te brengen. De nationale ongevallendatabase van FOD Economie, AD Statistiek laat niet toe om de precieze ongevalsoorzaak te achterhalen. Een manier om de ongevalsfactoren van verkeersongevallen te analyseren, is via een diepte-analyse van de processen-verbaal. Dit is door het BIVV gebeurd voor ongevallen op autosnelwegen tussen 2014 en 2015. De resultaten van deze studie worden in het derde deel van dit hoofdstuk gepresenteerd.

4.1. Type van aanrijding

Figuur 28 : Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding (2015)

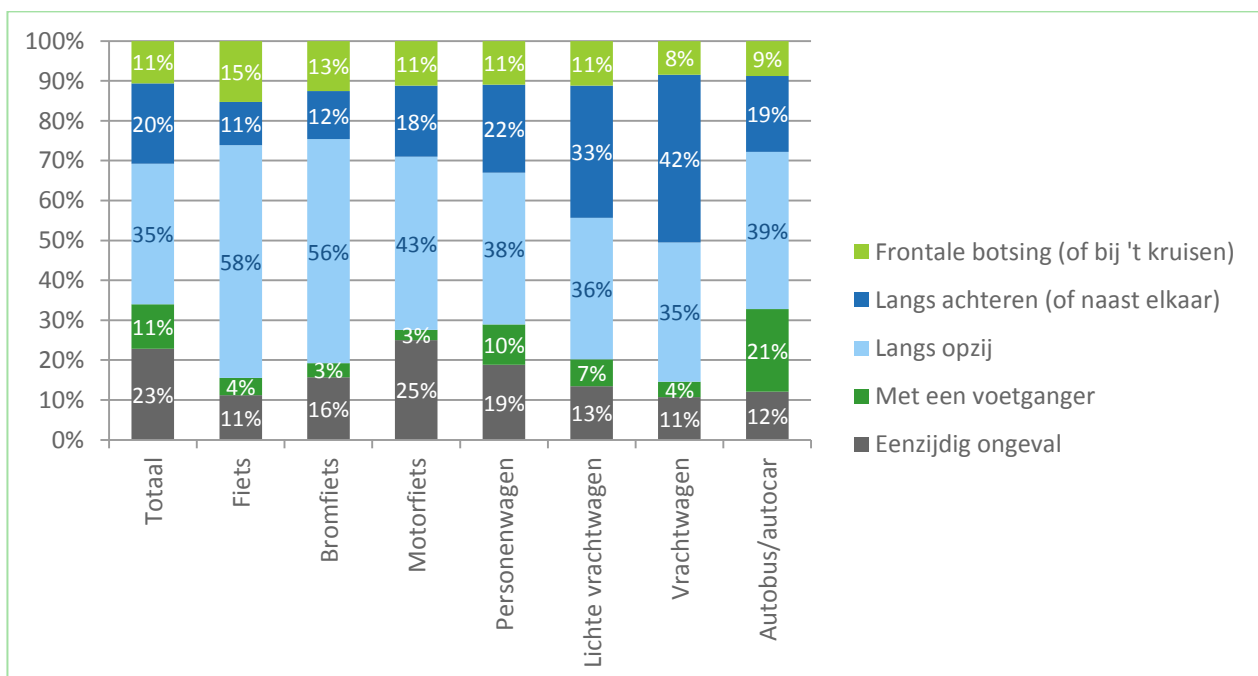
Deze figuur geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 29 : Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze (2015)

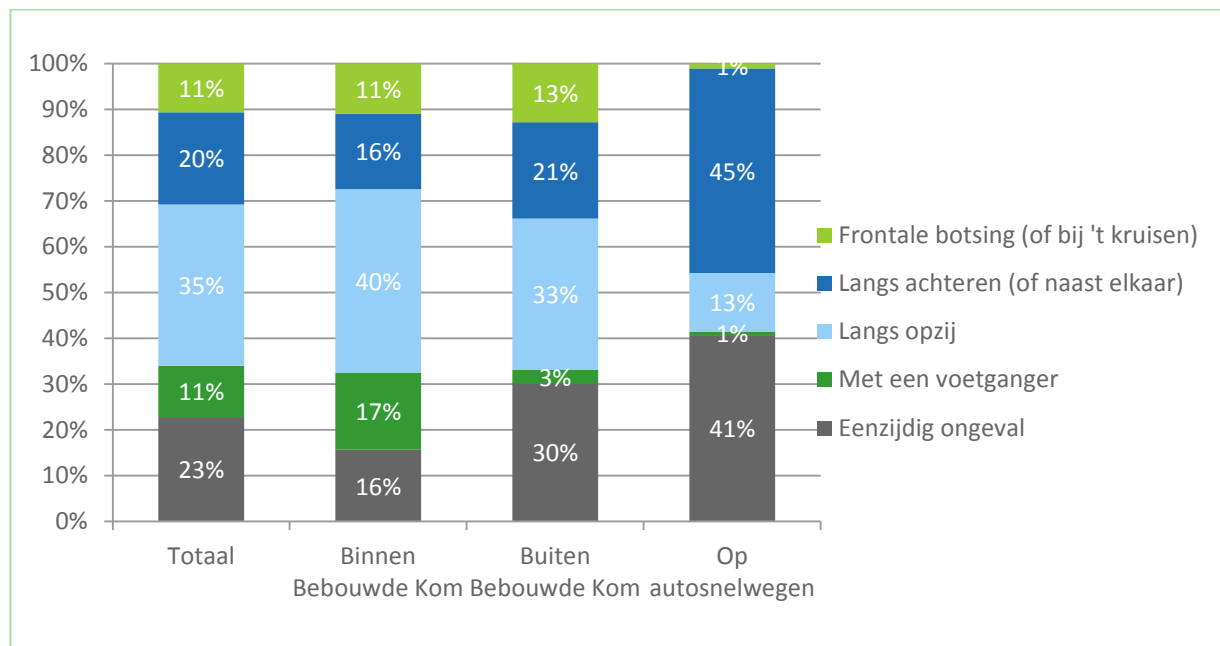
Deze figuur geeft voor elke verplaatsingswijze de verdeling in 2015 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 30 : Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype (2015)

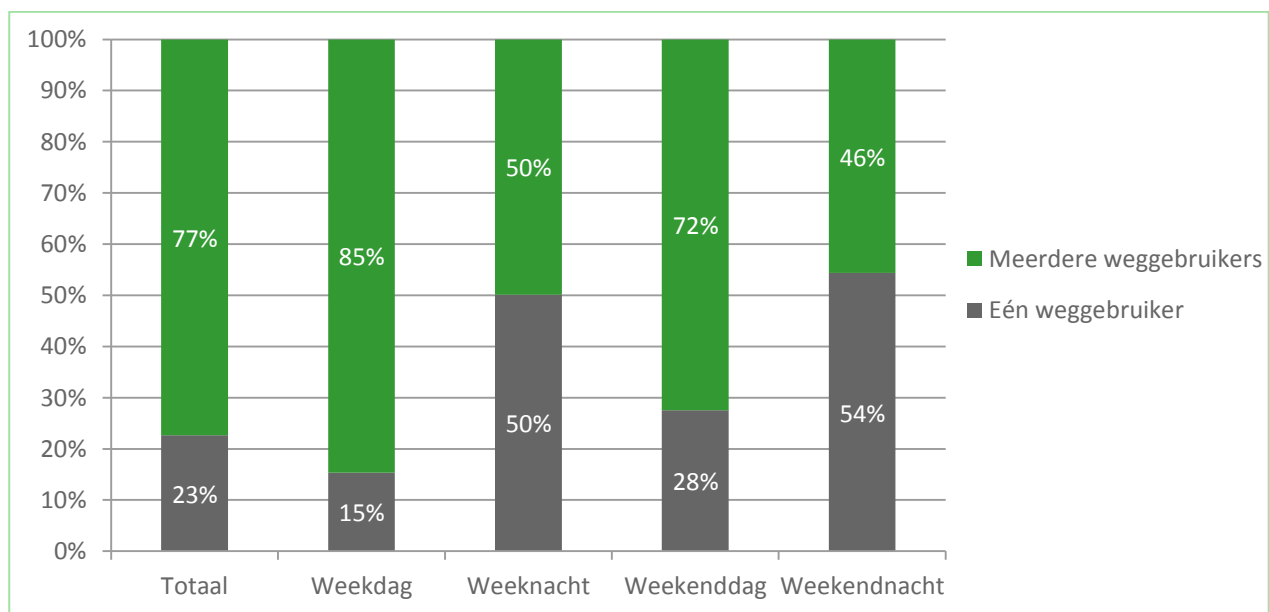
Deze figuur geeft voor elk wegtype de verdeling in 2015 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 31 : Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week (2015)

Deze figuur geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2015. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken was. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.

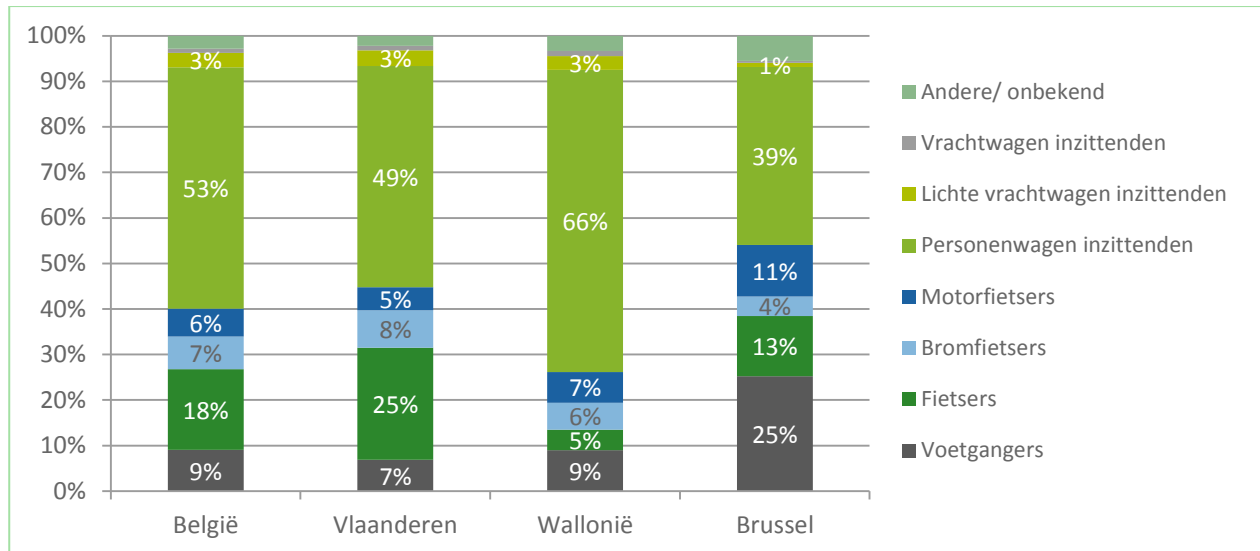


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4.2. Verplaatsingswijze

Figuur 32 : Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2015)

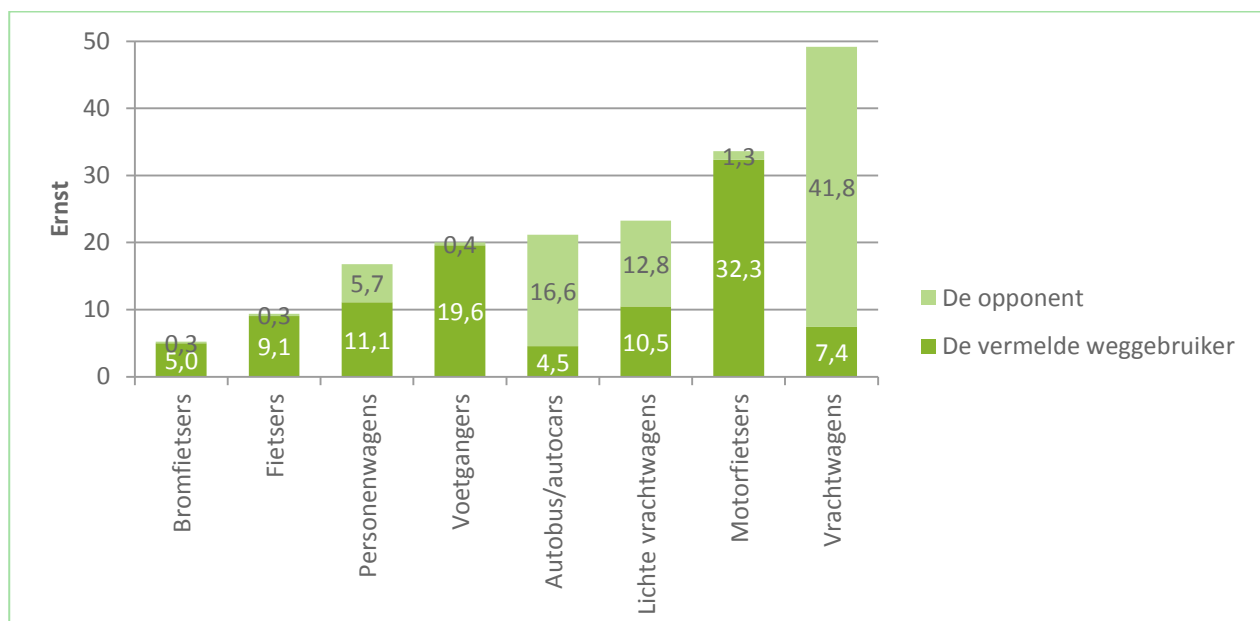
Deze figuur geeft voor elk gewest en voor België in totaal, de verdeling weer van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, in 2015.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 33 : Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype (2015)

Deze figuur geeft voor 2015 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de vermelde weggebruiker en de ernst voor de opponent die bij het letselongeval betrokken is. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. De donker- en lichtgroene delen van de balken geven de specifieke ernst weer. Het donkergroene deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het lichtgroene deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de tegenpartij.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Tabel 4 : Relatief risico van elke weggebruiker op ernstige of dodelijke verwondingen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder

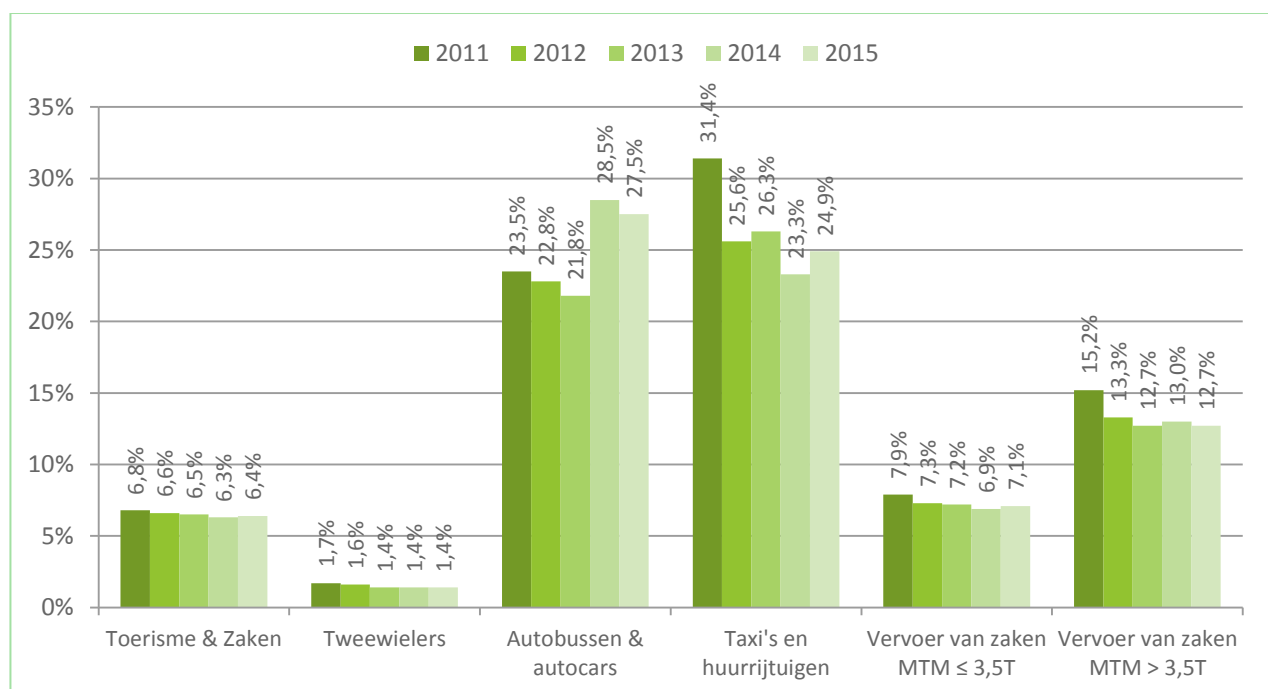
Deze tabel geeft de relatieve risico's weer op ernstige of dodelijke verwondingen (MAIS3+) per afgelegde kilometer in het verkeer, voor de verschillende leeftijdscategorieën en verplaatsingswijzen. Het risico voor elke groep is daarbij in relatie gezet met het risico van een gemiddelde autobestuurder; een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner risico en een getal groter dan 1 op een groter risico. Sommige risicowaarden kunnen niet met voldoende betrouwbaarheid geschat worden, daarom zijn sommige cellen leeg gelaten. De cijfers m.b.t. de verwondingen zijn gebaseerd op gegevens van FOD Economie AD Statistiek en FOD Volksgezondheid en dateren van 2007 tot en met 2011. De cijfers m.b.t. de afgelegde afstanden zijn afkomstig van BELDAM en dateren van 2009.

	Voetganger	Fietser	Brom/ motorfietser	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Passagier van bus & tram	Alle weggebruikers
6 - 14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15 - 17	7,7	10,5	278,1		1,4	-	4,1
18 - 24	4,9	8,0	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
65 - 74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Bron: BIVV, @Risk, 2014

Figuur 34 : Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naargelang de voertuigcategorie (2011-2015)

Deze figuur geeft de evolutie weer tussen 2011 en 2015 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemo-toriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De voertuigcategorieën die worden gebruikt zijn: 'toerisme & zaken' (voornamelijk personenwagens), 'tweewielers' (bromfietsen en motorfietsen), autobussen & autocars, taxi's & huurrijtuigen (huurwagens), vervoer van zaken MTM ≤ 3,5T (lichte vrachtwagens), vervoer van zaken MTM > 3,5T (vrachtwagens).



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2016

Figuur 35 : Het aantal en aandeel van de letselgevallen volgens de 'botsingspartners' (van de eerste aanrijding) (2013)

Volgende tabellen geven voor 2013 het aantal en het aandeel van de letselgevallen weer volgens de verplaatsingswijze van de betrokken weggebruikers in de eerste aanrijding. De eerste figuur geeft het absolute aantal letselgevallen weer, terwijl de tweede figuur het aandeel in het totale aantal letselgevallen weergeeft. Voor elke weggebruiker geeft elke rij of elke kolom het aantal of aandeel letselgevallen weer volgens de 'botsingspartner', dit is de andere weggebruiker betrokken in de aanrijding. Op het einde van elke rij of kolom kan het totale aantal of aandeel letselgevallen waarbij het betreffende weggebruikerstype betrokken was, teruggevonden worden.

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Bus/autocar	Andere/ Onbekend	Geen botsingspartner	Totaal
Voetganger	0	283	151	52	3170	180	76	137	133	3	4186
Fietser	283	508	232	95	5117	462	195	70	105	847	7915
Bromfietser	151	232	35	30	2685	228	74	24	35	601	4095
Motorfietser	52	95	30	53	2013	157	52	7	41	770	3271
Personen- wagen	3170	5117	2685	2013	10942	1615	1119	292	538	6772	34264
Lichte vrachtwagen	180	462	228	157	1615	128	150	29	38	422	3409
Vrachtwagen	76	195	74	52	1119	150	125	19	22	188	2020
Bus/autocar	137	70	24	7	292	29	19	14	12	50	654
Andere/ Onbekend	133	105	35	41	538	38	22	12	33	148	1104
Geen botsingspartner	3	847	601	770	6772	422	188	50	148	0	9801
Totaal	4186	7915	4095	3271	34264	3409	2020	654	1104	9801	

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motor-fietser	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Bus/ autocar	Andere/ Onbekend	Geen botsingspartner	Totaal
Voetganger	0,0%	0,7%	0,4%	0,1%	7,7%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,0%	10,1%
Fietser	0,7%	1,2%	0,6%	0,2%	12,4%	1,1%	0,5%	0,2%	0,3%	2,1%	19,2%
Bromfietser	0,4%	0,6%	0,1%	0,1%	6,5%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	1,5%	9,9%
Motorfietser	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	4,9%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	1,9%	7,9%
Personen- wagen	7,7%	12,4%	6,5%	4,9%	26,5%	3,9%	2,7%	0,7%	1,3%	16,4%	83,0%
Lichte vrachtwagen	0,4%	1,1%	0,6%	0,4%	3,9%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	1,0%	8,3%
Vrachtwagen	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	2,7%	0,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,9%
Bus/autocar	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,6%
Andere/ Onbekend	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	2,7%
Geen botsingspartner	0,0%	2,1%	1,5%	1,9%	16,4%	1,0%	0,5%	0,1%	0,4%	0,0%	23,7%
Totaal	10,1%	19,2%	9,9%	7,9%	83,0%	8,3%	4,9%	1,6%	2,7%	23,7%	

Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4.3. Dodelijke ongevallen op autosnelwegen

Deze gegevens zijn afkomstig van een onderzoek van het BIVV op basis van de processen-verbaal van 158 dodelijke ongevallen op Belgische autosnelwegen die gebeurden in de periode van 2014 tot en met 2015.

Tabel 5: Overzicht van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015)

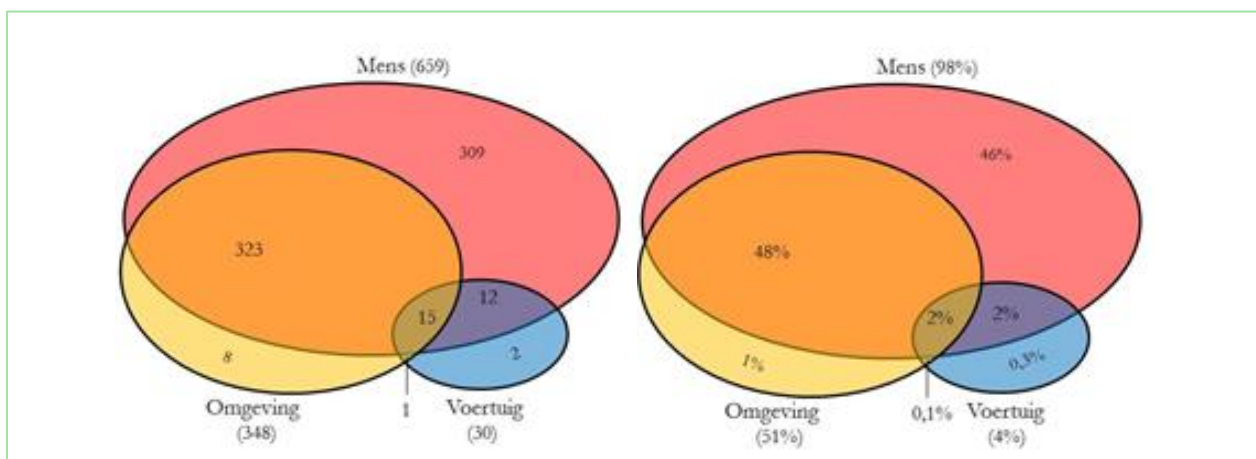
Deze tabel geeft de belangrijkste oorzaken weer van dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Deze factoren werden bepaald per ongeval en niet per weggebruiker. Voor een derde van de onderzochte ongevallen kon geen oorzaak vastgesteld worden door een gebrek aan informatie in de PV's.

	#	%
Afleiding, aandacht en andere oorzaken	30	29,4%
Rijgeschiktheid	26	25,5%
Inhalen	11	10,8%
Fout tijdens het rijden in druk verkeer	9	8,8%
Onaangepaste of overdreven snelheid	6	5,9%
Verkeerd weggebruik	5	4,9%
Staat van de weg	5	4,9%
Verkeerd gedrag van een voetganger	4	3,9%
Technische gebreken	3	2,9%
Obstakels op de weg	1	1,0%
Lading	1	1,0%
Stilstaand verkeer	1	1,0%

Bron: BIVV, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

Figuur 36 : Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg (2014-2015)

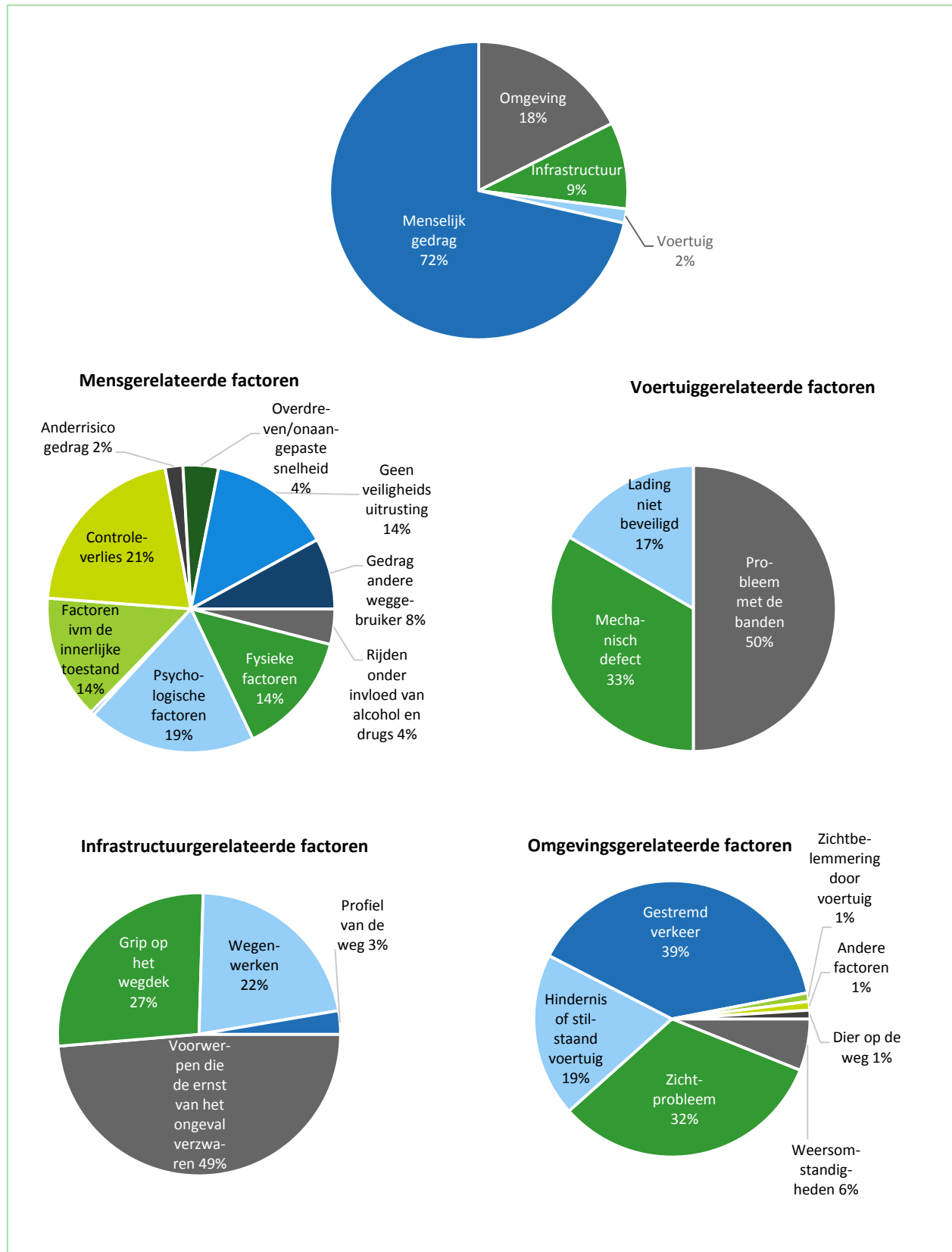
Deze figuur toont de interactie van de verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg. De ongevalsfactoren die toegeschreven werden aan de bestuurders en voetgangers betrokken in één ongeval werden samengevoegd. De figuur geeft weer in hoeveel ongevallen minstens één menselijke factor, minstens één voertuigfactor of minstens één omgevingsfactor voorkomt. Daarnaast toont de figuur ook in hoeveel ongevallen de interacties van de verschillende factoren voorkomen. De categorie 'omgeving' omvat ook de factoren die te maken hebben met de infrastructuur.



Bron: BIVV, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

Figuur 37 : Aandeel van verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015)

Volgende figuren geven de belangrijkste oorzaken weer van dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Voor elke bestuurder en voetganger betrokken in zo'n ongeval werden alle ongevalsfactoren die een rol speelden bij het tot stand komen van het ongeval en alle factoren die de ernst van het ongeval hebben beïnvloed, opgesomd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen menselijk gedrag, voertuig, infrastructuur en omgeving.



Bron: BIVV, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

GEBRUIKTE TERMINOLOGIE

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

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

Burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers/ BA-dossiers

In België is het verplicht om voor elk motorrijtuig een verzekering 'burgerlijke aansprakelijkheid' af te sluiten. Elk dossier behandelt de terugbetaling van de schade in een verkeersongeval waarvoor een verzekerd voertuig (gedeeltelijk) aansprakelijk is gesteld.

Schadegeval

Een verkeersongeval waarbij een verzekerd motorrijtuig aansprakelijk is gesteld. Het gaat zowel om verkeersongevallen met lichamelijke schade als verkeersongevallen met enkel materiële schade. Elk voertuig dat aansprakelijk is gesteld, wordt beschouwd als een schadegeval, ook wanneer meerdere voertuigen in één verkeersongeval gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld.

Schadefrequentie

Het aantal schadegevallen waarbij het verzekerde voertuig in fout of gedeeltelijk in fout is gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode.

Toerisme & Zaken

Personenwagens en enkele lichte vrachtwagens

Dode 30 dagen

Elke persoon die tijdens een verkeersongeval overlijdt of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Dodelijk (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen

Eenzijdig ongeval

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

Ernst van de ongevallen

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

Totale ernst

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

Specifieke ernst

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De totale ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal doden 30 dagen (vrachtwageninzittenden en opponenten) in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen.

Fedris

Het Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) en het Fonds voor de beroepsziekten zijn gefusioneerd tot het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris).

Arbeidsongeval in het verkeer

Een verkeersongeval dat gebeurt wanneer men zich verplaatst naar of voor het werk.

Pendel-ongeval

Een verkeersongeval dat gebeurt tijdens woon-werk verplaatsingen.

Werkverplaatsingsongeval

Een verkeersongeval dat gebeurt tijdens werkactiviteiten.

FOD Economie AD Statistiek

Het grootste deel van de ongevallengegevens in dit statistisch rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie (FOD

Economie). In principe zijn deze ongevalleengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden.

VOF

Verkeersongevallenformulier. Dit wordt ingevuld door de politie na de vaststelling van een letselongeval.

Proces-Verbaal

Een proces-verbaal is een document dat de politie opmaakt. Het bevat alle vaststellingen, opsporingen en afgelegde verklaringen met betrekking tot een misdrijf.

(On)gewogen cijfers

De ongevallestatistieken van AD Statistiek die in dit rapport worden gebruikt zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval. De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien zijn de ongevallestatistieken op basis van de VOF's vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen. Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. Enkel wanneer er cijfers van 2004 of vroeger worden gebruikt, wordt er gebruik gemaakt van ongewogen cijfers. Vanaf 2014 wordt de databank samengesteld o.b.v. PV's en is de weging dus niet meer noodzakelijk. De cijfers bevatten dan naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes die op het bureau werden gedaan.

FOD Volksgezondheid

Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Gewonde

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt (met of zonder ziekenhuisopname), maar hierbij niet om het leven komt.

Letselongeval vs. materieel ongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt. Een materieel ongeval is een verkeersongeval dat enkel materiële schade veroorzaakt.

MAIS 3+

Afkorting voor Maximum Abbreviated Injury Scale. Wanneer een verkeersslachtoffer meerdere letsels heeft, dan krijgt ieder letsel een waarde uit de AIS-schaal toegekend. Dit is een schaal om de ernst van een letsel uit te drukken. De MAIS-waarde van een patiënt stemt overeen met de hoogste opgetekende AIS-waarde voor deze patiënt. Net als de AIS-ernstschaal kent de MAIS-ernstschaal zes ernstniveaus: licht (1), matig (2), ernstig (3), zeer ernstig (4), kritisch (5) en dodelijk (6). MAIS 3+ wordt gebruikt als alternatieve indicator voor ernstig gewonden.

Onderregistratie

Niet alle verkeersongevallen komen in de databanken terecht omdat ze niet gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit zorgt voor een onderschatting van het werkelijk aantal ongevallen en slachtoffers.

Ongevalsrisico

Het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers

Overlijdensrisico

Het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers

Politierechtbank

De politierechtbank is een strafrechtbank die uitspraken doet over onder andere verkeersovertredingen, verkeersmisdrijven en alle vorderingen tot burgerrechtelijke vergoeding van schade ontstaan uit een verkeersongeval.

Veroordeelden

De beklaagden die werden veroordeeld.

Ongeval met doodslag

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) een dodelijk letsel wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 418 en 419 van het Strafwetboek

Onopzettelijk slagen of verwondingen

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) een niet-dodelijk letsel wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 418 en 420 van het Strafwetboek.

Ongeval met stoffelijke schade

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) stoffelijke schade wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 52.2 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

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.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Slachtoffer

Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

Tijdstip**Dag**

De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.

Week

De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.

Weekend

Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

Verkeersongeval

Een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel. Afhankelijk van de bron verschilt de precieze definitie van een verkeersongeval:

- ▶ *FOD Economie, AD Statistiek:*
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.
- ▶ *Assuralia:*
Een ongeval op de openbare weg waarin ten minste één gemotoriseerd voertuig aansprakelijk is gesteld. Wanneer meerdere voertuigen aansprakelijk worden gesteld in één verkeersongeval, telt dit als meerdere schadegevallen.
- ▶ *Fedris:*
Een ongeval op de openbare weg, dat gebeurt tijdens een werkverplaatsing of op weg van/naar het werk. Wanneer er meerdere slachtoffers in één arbeidsongeval in het verkeer vallen, telt dit als meerdere ongevallen.
- ▶ *Politierechtbank:*
Een ongeval waarbij voertuigen betrokken zijn of tussen twee voetgangers. Deze omvatten ook ongevallen op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek en ongevallen met treinen. Deze omvatten echter geen opzettelijke misdrijven.
- ▶ *FOD Volksgezondheid:*
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Weggebruikers

Personen die zich in het verkeer begeven, te voet of met een voertuig.

Bestuurder vs. Passagier

Een bestuurder is elke weggebruiker van de openbare weg die actief deelneemt aan het verkeer. Een passagier neemt in tegenstelling tot een bestuurder niet actief deel aan het verkeer en rijdt passief mee met een andere weggebruiker. Conform deze definitie worden voetgangers meegerekend in de categorie bestuurders.

Opponent/botsingspartner

Dit is de tegenpartij in een botsing.

Voetganger

Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.

Bromfiets

Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.

Motorfiets

Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

Personenwagen

Een personenwagen, een auto voor dubbel gebruik, een minibus of een kampeerwagen.

Lichte vrachtwagen

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.

Vrachtwagen

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo, of trekker met of zonder oplegger.

Zelfgerapporteerde prevalentie

Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag.

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Tabel 6: Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia, Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2016	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekerings-maatschappijen.	Kenmerken en evolutie van de schadegevallen en de schadefrequentie in de BA-dossiers van de verzekering voor motorvoertuigen.	Verzameling van de gegevens uit de BA-dossiers van (85 tot 90% van) alle verzekerings-maatschappijen. De cijfers worden gewogen om een schatting te krijgen voor heel België.	▶ Vanaf 2001 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2015	Assuralia Assuralia (2016). Evolutie van de schade-frequentie 2006-2015 in de BA motorrijtuigen verzekering Link naar het rapport
BIVV, @Risk, 2014	Risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer voor verschillende groepen weggebruikers.	Het relatieve risico om ernstige verwondingen op te lopen in het verkeer op basis van het verplaatsingsgedrag en de aanwezigheid in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep. Ernstige verwondingen zijn gedefinieerd als 'MAIS3+', dit zijn verwondingen met langdurige (soms levenslange) fysieke of mentale beperkingen voor de slachtoffers.	De verplaatsings- en aanwezigheidsgegevens zijn gebaseerd op BELDAM. Dit is een onderzoek dat via enquêtes de afgelegde afstanden en het aantal minuten in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep, in kaart heeft gebracht. De letselgegevens zijn afkomstig van FOD Economie AD Statistiek en FOD Volksgezondheid.	▶ België	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid 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. Link naar het rapport

BIVV, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017	Kenmerken en ongevalsfactoren van dodelijke ongevallen op de autosnelweg.	Een verzameling van variabelen die te maken hebben met dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Deze variabelen omvatten o.a. de omstandigheden (het tijdstip, de plaats, het weer, de verlichting), kenmerken van de infrastructuur, kenmerken van de voertuigen, kenmerken van de weggebruikers en de ongevalsfactoren.	Analyse van de PV's van de politie, opgemaakt naar aanleiding van dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen.	▶ Vorige studie 2009-2013 ▶ Huidige studie 2014-2015 ▶ België	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Sloomans, F. (2017). De dodelijke tol van autosnelwegen. Analyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen in de periode 2014-2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum. [In press]
Monitor, 2017	Aantal afgelegde voertuigkilometers	Zelfgerapporteerd mobiliteitsgedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen	Online survey met 10.000 Belgische respondenten, waarvan 2.000 jonger dan 18 jaar.	▶ 2016 en 2017 (lopend) ▶ België	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid & FOD Mobiliteit en Transport Monitor Project (2017). Nationale enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid [Project lopend.] Link naar het project
BIVV, Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2016	Zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer.	Zelfgerapporteerd gedrag en risicoperceptie van verschillend risicogedrag door alle weggebruikers, op basis van het gewest en de leeftijd.	Online survey met 1000 Belgische respondenten	▶ Vanaf 2012 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2016	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2016). Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2016. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Link naar de enquête

Fedris	Arbeidsongevallen (zowel met lichamelijk letsel als met enkel materiële schade) die gebeuren tijdens het werk of op weg van/naar het werk.	Een verzameling van gegevens m.b.t. de arbeidsongevallen in het verkeer die zijn overkomen aan loontrekkende werknemers en die de werkgevers aan de verzekeringsondernemingen hebben gemeld. Arbeidsongevallen met zelfstandigen of uit de publieke sector zijn hierin niet inbegrepen. De gegevens omvatten o.a. kenmerken van de slachtoffers, de plaats, het tijdstip, de sector, de gevolgen van de ongevallen en de opgelopen letsels.	De databank van het Fedris wordt ingevuld met de data die de verzekeringsondernemingen, aan wie de werkgever het arbeidsongeval moet bekendmaken, aanleveren.	▶ Vanaf 2004 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2015	Federaal agentschap voor beroepsrisico's Link naar de statistieken
FOD Economie, AD Statistiek	Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van verkeersslachtoffers	Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie een VOF of PV heeft ingevuld. De variabelen in deze databank bevatten o.a. de plaats, het tijdstip, de ongevalsomstandigheden, de betrokken voertuigen en kenmerken van de slachtoffers.	De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallenformulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan FOD Economie AD Statistiek die deze valideert en controleert. Op basis van de overlijdensformulieren van de Parketten worden de 'dodelijk gewonden' toegevoegd. Voor de cijfers vanaf 2014 werd de databank samengesteld o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.	▶ Vanaf 1973 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2015	FOD Economie, AD Statistiek Link naar de statistieken
	De voornaamste doodsoorzaken	Voornaamste (oorspronkelijke) doodsoorzaken, per geslacht, leeftijdscategorie en gewest.	Samenvoeging van twee bronnen: ▶ Het Rijksregister der natuurlijke personen (dat de kenmerken van de overledenen beschrijft)	▶ Vanaf 1998 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2014	FOD Economie, AD Statistiek Link naar de statistieken

				De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak)	
FOD Justitie, Statistieken	Het aantal veroordeelden die (deels) verantwoordelijk zijn voor een verkeersongeval met hetzij doden, hetzij gewonden, hetzij stoffelijke schade.	Het aantal betichten, veroordeelden en vrijgesprokenen van verkeersinbreuken die onder de correctionele bevoegdheid vallen van de politierechtbank. Dit zijn o.a. de ongevallen met doodslag, onvrijwillig slagen en verwondingen (ongevallen met gewonden) en ongevallen met stoffelijke schade).		- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2015	FOD Justitie, Statistieken (2015). Statistieken van de hoven en de rechtbanken Link naar de statistieken
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers en reizigerskilometers	Aantal kilometers afgelegd door alle motorvoertuigen of weggebruikers (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen. Per wegtype, gewest en voertuigtype.	Verkeerstellingen	- Vanaf 1970 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2013 (reizigerskilometers) ; 2015 (voertuigkilometers)	FOD Mobiliteit en Vervoer Link naar de statistieken

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid jaarlijks een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het BIVV zoals de brochures “Kernindicatoren verkeersveiligheid”, de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

