

Onderzoeksrapport nr. 2018-S-01-NL

Statistisch rapport 2018

Verkeersongevallen 2017



Statistisch rapport 2018

Verkeersongevallen 2017

Onderzoeksrapport nr. 2018-S-01-NL

Auteurs: Lequeux Quentin & Leblud Julien

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute - Kenniscentrum

Publicatiedatum: 11/04/2019

D/2018/0779/86

Gelieve naar dit document te refereren als: Lequeux, Q. & Leblud, J. (2019). Statistisch Rapport 2018 - Verkeersongevallen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Dit rapport is tevens verschenen in het Frans onder de titel: Lequeux, Q. & Leblud, J. (2019). Rapport statistique 2018 - Accidents de la route 2017. Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre Connaissance de Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het Vias institute. Het Vias institute 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) stemmen overeen met de officiële ongevallencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 04/07/2018.

Dit statistisch rapport kwam tot stand dankzij de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Inhoud

Scope.....	4
1. Algemeen	6
1.1. Omvang van de problematiek	7
1.2. Evolutie	11
1.3. Weggebruikers	16
1.4. Europese vergelijking.....	18
2. Periode.....	21
2.1. Algemeen	21
2.2. Maand	22
2.3. Week.....	24
2.4. Dag en uur	26
3. Locatie	28
3.1. Gewesten en provincies	28
3.2. Wegtype.....	32
4. Ongevalskenmerken	35
4.1. Type van aanrijding	36
4.2. Verplaatsingswijze	38
4.3. Dodelijke ongevallen op autosnelwegen	43
4.4. Rijden onder invloed van alcohol.....	45
Conclusie.....	46
Gebruikte terminologie	47
Gegevensbronnen	52

Scope

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Vias institute worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het Vias institute 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) die een grote hoeveelheid data bevat over verkeersongevallen met letsel schade. 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 Vias institute 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 Vias institute. 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). 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 2008 tot en met 2017;
- de verkeersveiligheidsindicatoren van 2008 tot en met 2017;
- de zelfgerapporteerde prevalentie van de betrokkenheid bij een verkeersongeval;
- de situering van 'verkeersongevallen' binnen de belangrijkste doodsoorzaken van 2015 voor verschillende leeftijdscategorieën.

Ten slotte bevat dit deel een overzichtstabel met de letselongevallenstatistieken van 2017.

Het tweede deel van dit hoofdstuk geeft weer hoe verkeersongevallen zijn geëvolueerd in de tijd. Er wordt een evolutie op korte termijn (2008-2017) 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 2011);
- 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 (1973-2017) 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.

1.1. Omvang van de problematiek

Kerncijfers

Tabel 1 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor de periode van 2008 tot 2017¹. 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.

In België blijven de aantallen schadegevallen, letselongevallen en verkeersslachtoffers op korte en middellange termijn gunstig evolueren. Vergeleken met 2016 noteren we een afname van het aantal schadegevallen met bijna 4%. We zien voorts een daling van het aantal letselongevallen (-5,2%), van het aantal gewonden (-5,5%) en van het aantal doden 30 dagen (-8,2%).

Tabel 1. Kerncijfers (2008-2017) :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolutie 2016-2017 (Gemiddelde jaarlijkse evolutive 2008-2017)
Schadegevallen (geregistreerd door de verzekerings- maatschappijen)	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	354.975	356.268	342.876	-3,8% (-0,4%)
Letselgevallen (geregistreerd door de politie)	48.703	47.619	45.745	47.761	44.259	41.347	41.474	40.300	40.123	38.020	-5,2% (-2,7%)
Gewonden	62.961	61.382	59.022	61.311	56.319	53.112	53.237	51.831	51.258	48.451	-5,5% (-2,8%)
Doden 30 dagen	980	956	850	884	827	764	745	762	670	615	-8,2% (-4,9%)

Bronnen : Evolutie van de schade frequentie 2008-2017 in de BA motorrijtuigenverzekering;
Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Verkeersveiligheidsindicatoren

Tabel 2 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de periode van 2007 tot 2016. 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. Ook de evolutie van deze verkeersveiligheidsindicatoren blijft op korte en middellange termijn gunstig. De cijfers tonen over de voorbije tien jaar een algemeen dalende trend van het ongevalsrisico, van de mortaliteit en van de ernst van de letselongevallen.

¹ De ongevalscijfers werden in 2018 geüpdatet. Dit verklaart waarom de cijfers in Tabel 1 lichtjes kunnen afwijken van de ongevalscijfers in de vorige statistische rapporten.

Tabel 2. Verkeersveiligheidsindicatoren (2008-2017) :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolutie 2016-2017 (Gemiddelde jaarlijkse evolutie 2008-2017)
Ongevalsrisico (aantal letselongevallen/ miljard afgelegde voertuigkilometers)	500	485	464	479	443	423*	418	402	395	/**	n/a
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen/ miljoen inwoners)	92	89	78	81	75	69	67	68	59	54	-8,6% (-5,5%)
Ernst van de letselongevallen (aantal doden 30 dagen/ 1000 letselongevallen)	20,1	20,1	18,6	18,5	18,7	18,5	18,0	18,9	16,7	16,2	-3,1% (-2,3%)

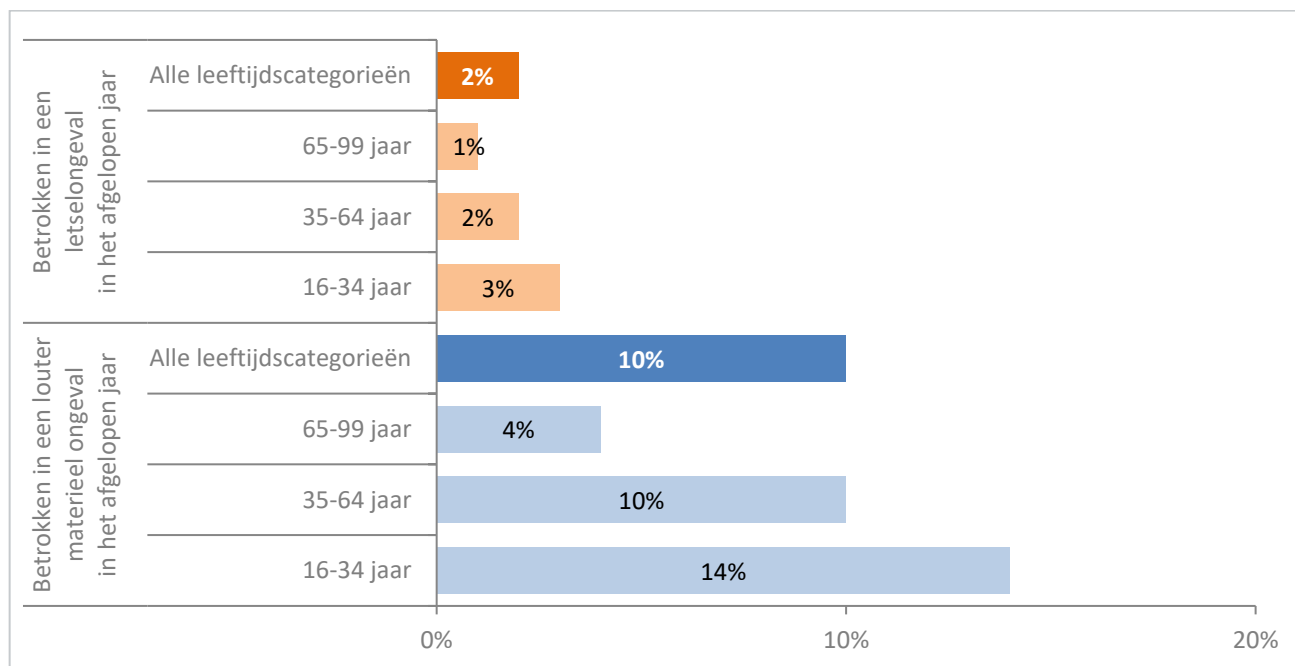
* De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast.

** Het aantal voertuigkilometers afgelegd in 2017 was nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.

Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer.

De zelfgerapporteerde prevalentie van betrokkenheid bij een verkeersongeval per leeftijdscategorie

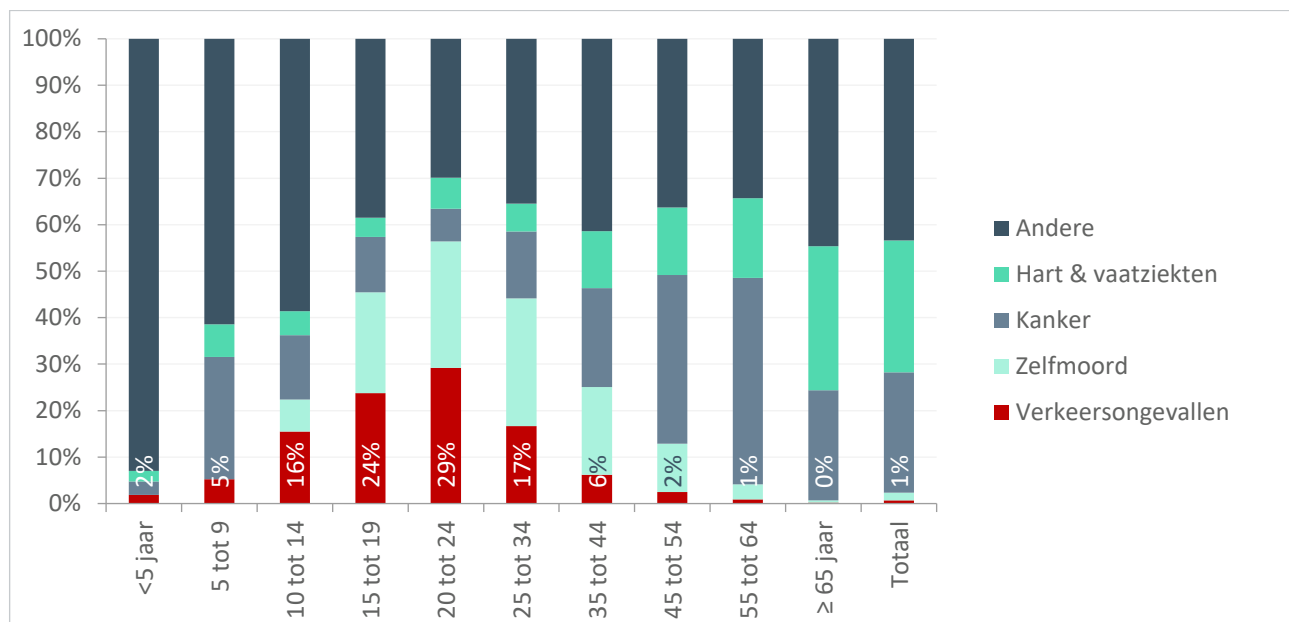
Figuur 1 bevat de antwoorden uit de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête die uitgevoerd werd in 2016 waarin de respondenten (alle weggebruikerstypes) werden gevraagd of ze het afgelopen jaar betrokken waren in een letselongeval of in een louter materieel ongeval. De figuur vergelijkt de antwoorden die werden verzameld in het kader van de nationale verkeersonveiligheidsenquête van 2016 omtrent verkeersonveiligheid. Deze resultaten tonen aan dat jongeren meer betrokken zijn bij ongevallen dan ouderen, ongeacht of het om ongevallen met enkel materiële schade dan wel letselongevallen gaat.

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

Bron: Vias institute, Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2016

Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie

Figuur 2 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2015 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. We stellen vast dat jongeren van 20 tot 24 jaar een groter percentage overlijdens kennen die te wijten zijn aan verkeersongevallen (29% van alle overlijdens) dan andere leeftijdscategorieën.



Figuur 2 : Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2015)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tabel 3. De letselongevallenstatistieken van 2017 in één oogopslag :

			Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Gewon- den	Totaal Slachtof- fers	Aandeel Slachtof- fers	Onge- vallen- ernst*
Tijds- ruimte	Totaal		38.020	615	48.451	49.066	100%	16,2
	Periode van de week	Weekdag	26.064	367	32.519	32.886	67%	14,1
		Weeknacht	2.026	49	2.561	2.610	5%	24,2
		Weekenddag	7.161	103	9.691	9.794	20%	14,4
		Weekendnacht	2.769	96	3.680	3.776	8%	34,7
	Licht-gesteldheid	Dag	25.939	341	33.045	33.386	68%	13,1
		Schemering	1.813	34	2.247	2.281	5%	18,8
		Nacht, geen openb. verlichting	1.067	59	1.389	1.448	3%	55,3
		Nacht, met openb. verlichting	7.888	171	10.361	10.532	21%	21,7
		Onbekend	1.313	10	1.409	1.419	3%	/
	Weersomstandigheden	Normaal	29.799	502	38.435	38.937	79%	16,8
		Bijzonder (regen, mist, wind...)	4.830	98	6.261	6.359	13%	20,3
		Onbekend	3.391	15	3.755	3.770	8%	/
	Staat van de weg	Droog	22.699	356	29.096	29.452	60%	15,7
		Nat, plassen	7.819	163	10.188	10.351	21%	20,8
		Ijzel, sneeuw	637	8	840	848	2%	12,6
		Proper	6.861	148	9.022	9.170	19%	21,6
		Vuil (zand, grind, bladeren,...)	253	3	308	311	1%	11,9
		Onbekend	3.000	7	3.250	3.257	7%	/
	Gewest	Vlaams Gewest	23.235	302	29.478	29.780	61%	13,0
		Waals Gewest	10.939	289	14.394	14.683	30%	26,4
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3.846	24	4.579	4.603	9%	6,2
	Provincie	Antwerpen	6.595	92	8.211	8.303	17%	13,9
		Limburg	2.739	35	3.668	3.703	8%	12,8
		Oost-Vlaanderen	6.339	63	8.041	8.104	17%	9,9
		Vlaams-Brabant	3.052	40	3.892	3.932	8%	13,1
		West-Vlaanderen	4.510	72	5.666	5.738	12%	16,0
		Waals-Brabant	1.074	19	1.346	1.365	3%	17,7
		Henegouwen	3.823	97	5.149	5.246	11%	25,4
		Luik	3.550	78	4.590	4.668	10%	22,0
		Luxemburg	933	34	1.238	1.272	3%	36,4
Ruimte- type	Wegtype	Namen	1.559	61	2.071	2.132	4%	39,1
		Autosnelwegen	3.172	98	4.743	4.841	10%	30,9
		Buiten bebouwde kom	11.491	308	15.775	16.083	33%	26,8
		Binnen bebouwde kom	21.892	205	26.395	26.600	54%	9,4
		Onbekend	1.465	4	1.538	1.542	3%	/
	Kruispunttype	Buiten kruispunt	25.443	476	32.218	32.694	67%	18,7
		Op kruispunt	11.549	126	15.039	15.165	31%	10,9
		Rotonde	1.028	13	1.194	1.207	2%	12,6
	Snelheidszone	30 km/u of minder	2.420	12	2.754	2.766	6%	5,0
		31 km/u - 50 km/u	20.278	203	24.583	24.786	51%	10,0
		51 km/u - 70 km/u	7.492	172	10.384	10.556	22%	23,0
		71 km/u - 90 km/u	2.851	120	4.078	4.198	9%	42,1
		Plus de 90 km/u	2.592	95	3.905	4.000	8%	36,7
		Onbekend	2.387	13	2.747	2.760	6%	/
	Ongevalstype	Eenzijdige ongevallen	8.806	257	10.565	10.822	22%	29,2
Plaats- type	Verplaatsingswijze	Voetgangers	5.645	95	4.572	4.667	10%	16,8
		Fietsters	9.199	77	9.220	9.297	19%	8,4
		Bromfietsters	3.161	25	3.073	3.098	6%	7,9
		Motorfietsters	2.982	77	2.980	3.057	6%	25,8
		Auto-inzittenden	30.559	288	25.419	25.707	52%	9,4
		Lichte vrachtwageninzittenden	3.467	29	1.519	1.548	3%	8,4
		Vrachtwageninzittenden	2.145	17	467	484	1%	7,9
		Autobussen/autocarinzittenden	637	1	480	481	1%	1,6
		Andere/onbekend	/	6	306	727	1%	/
	Geslacht	Mannen	32.270	458	27.101	27.559	56%	14,2
		Vrouwen	22.634	149	20.793	20.942	43%	6,6
		Onbekend	/	8	557	565	1%	/
	Leeftijd	0 tot 17 jaar	6.472	26	5.766	5.792	12%	4,0
		18 tot 24 jaar	10.607	77	8.107	8.184	17%	7,3
		25 tot 39 jaar	19.335	163	14.001	14.164	29%	8,4
		40 tot 59 jaar	19.618	163	13.371	13.534	28%	8,3
		60 jaar en ouder	9.972	180	6.642	6.822	14%	18,1
		Onbekend	/	6	564	570	1%	/

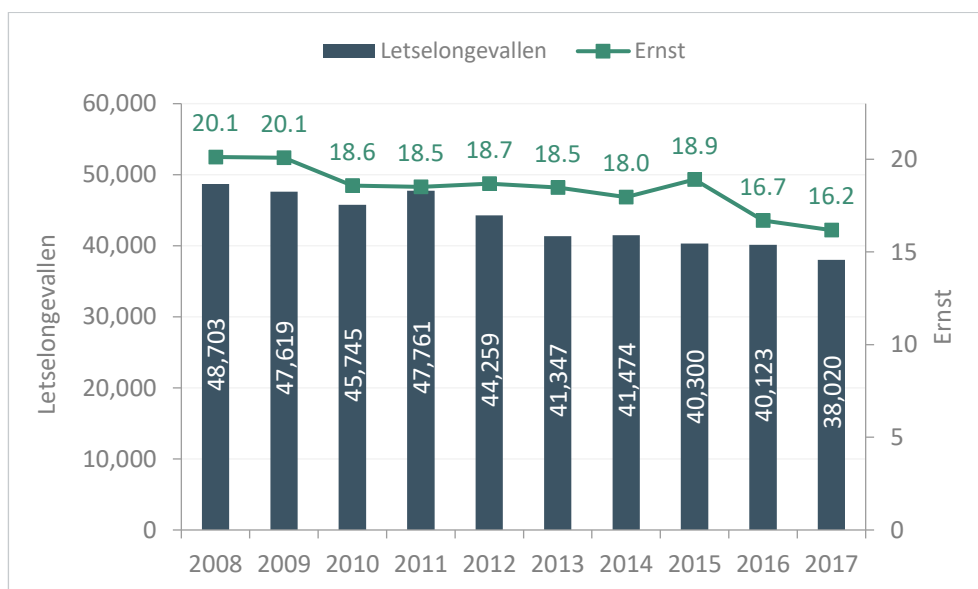
*De ongevallernerst werd niet berekend voor de categorieën « onbekend » of voor categorieën met minder dan 10 doden

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

1.2. Evolutie

Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan

Figuur 3 geeft voor de periode van 2008 tot 2017 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en de ernst ervan. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen sinds 2011. De ernst van de ongevallen kent een forse afname vanaf 2015.

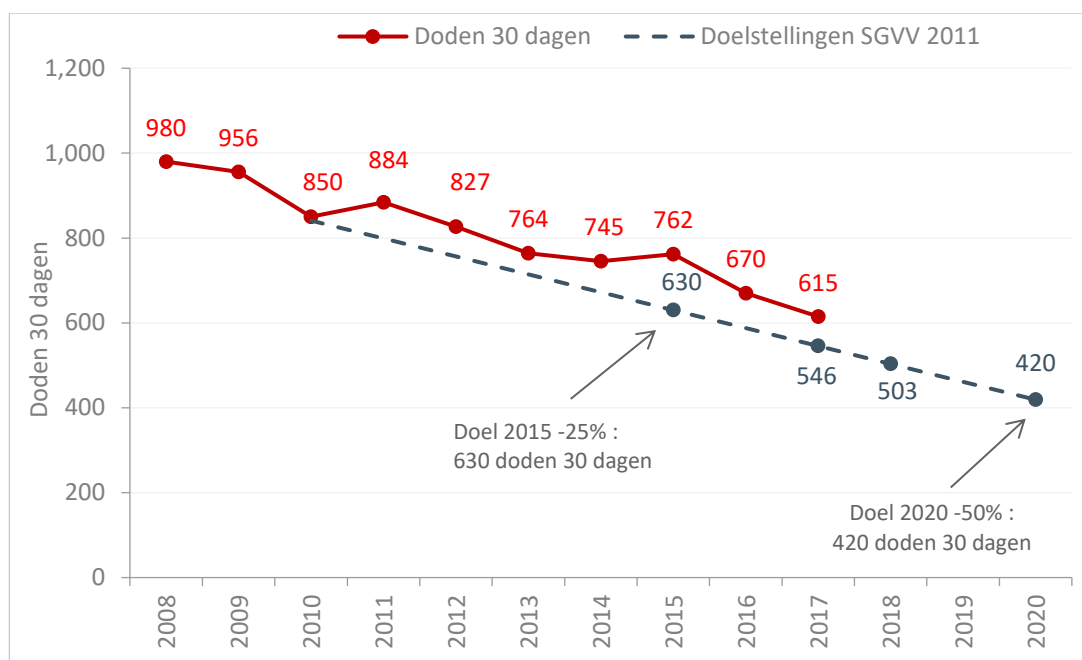


Figuur 3: Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan (2008-2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Figuur 4 geeft voor de periode van 2007 tot 2016 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 doelstelling om in 2015 een vermindering met 25% te realiseren ten opzichte van 2010 (maximaal 630 overlijdens binnen 30 dagen), werd niet bereikt. Ook in 2017 bleef het effectief geregistreerde aantal verkeersdoden boven de doelstelling (maximaal 546 doden 30 dagen). Tot slot willen we tegen 2020 nog een vermindering met 50% ten opzichte van 2010 realiseren (maximaal 420 doden 30 dagen).

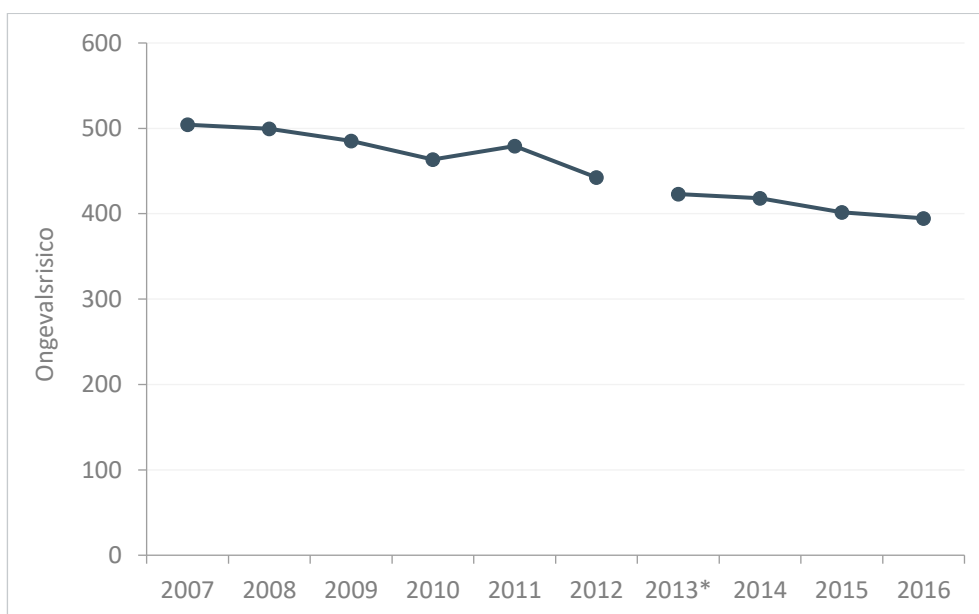


Figuur 4: Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Evolutie van het letselongevalsrisico

Figuur 5 geeft voor de periode van 2007 tot 2016 de evolutie weer van het ongevalsrisico. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers. Zoals eerder al vermeld, noteren we over de voorbije 10 jaar een globaal dalende trend (-22%) voor het ongevalsrisico.



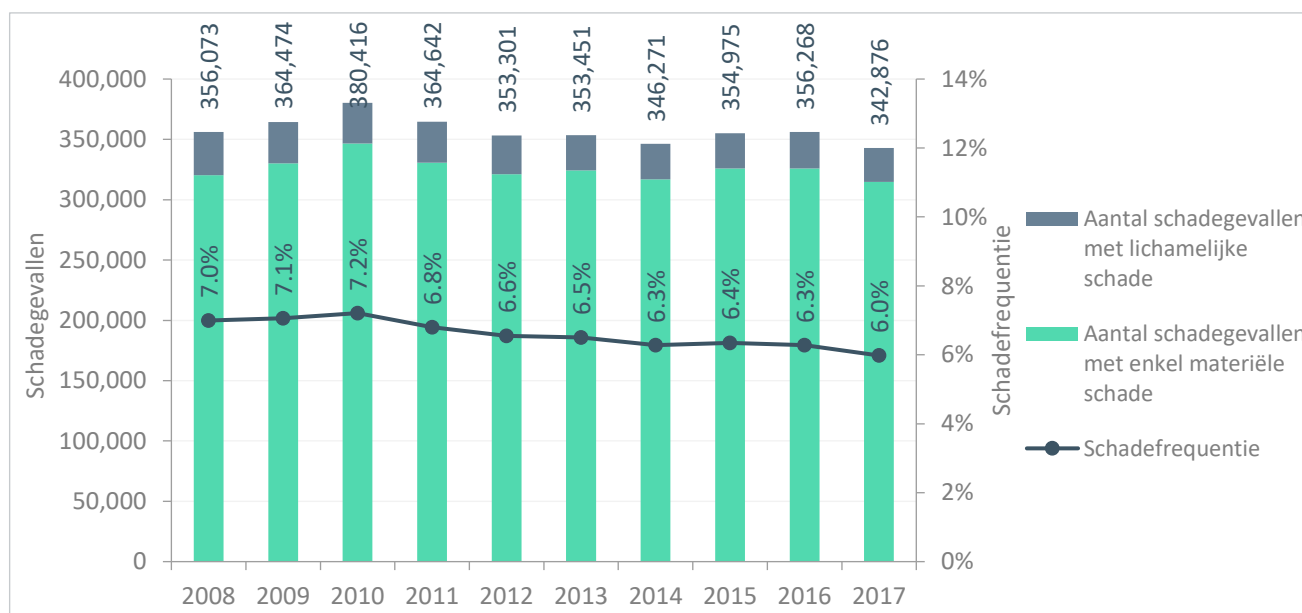
Figuur 5 : Evolutie van het letselongevalsrisico (2007-2016)

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

Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer.

Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen

Figuur 6 geeft voor de periode van 2008 tot 2017 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.

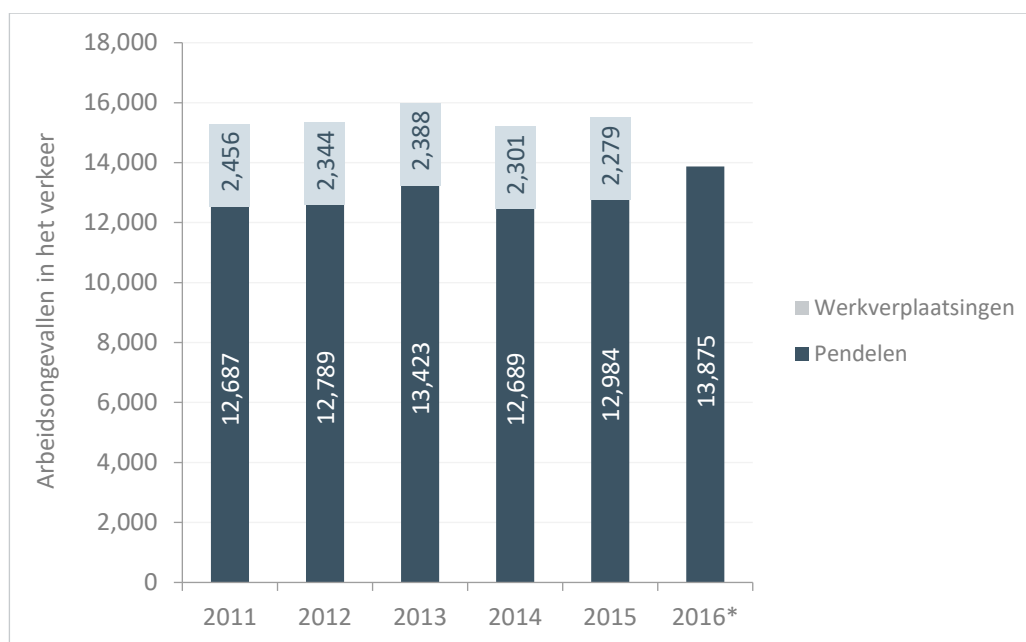


Figuur 6 : Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2008-2017)

Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2017

Evolutie van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer

Figuur 7 geeft voor de periode van 2011 tot 2016 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). 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 grafiek toont aan dat het aantal ongevallen tijdens arbeidsgerelateerde verplaatsingen door de jaren vrij weinig varieert. Merk ook op dat het aantal ongevallen in het woon-werkverkeer in 2016 zijn hoogste waarde van de voorbije jaren bereikt. Deze stijging is echter moeilijk te verklaren.



Figuur 7 : Evolutie van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer (2011-2016)

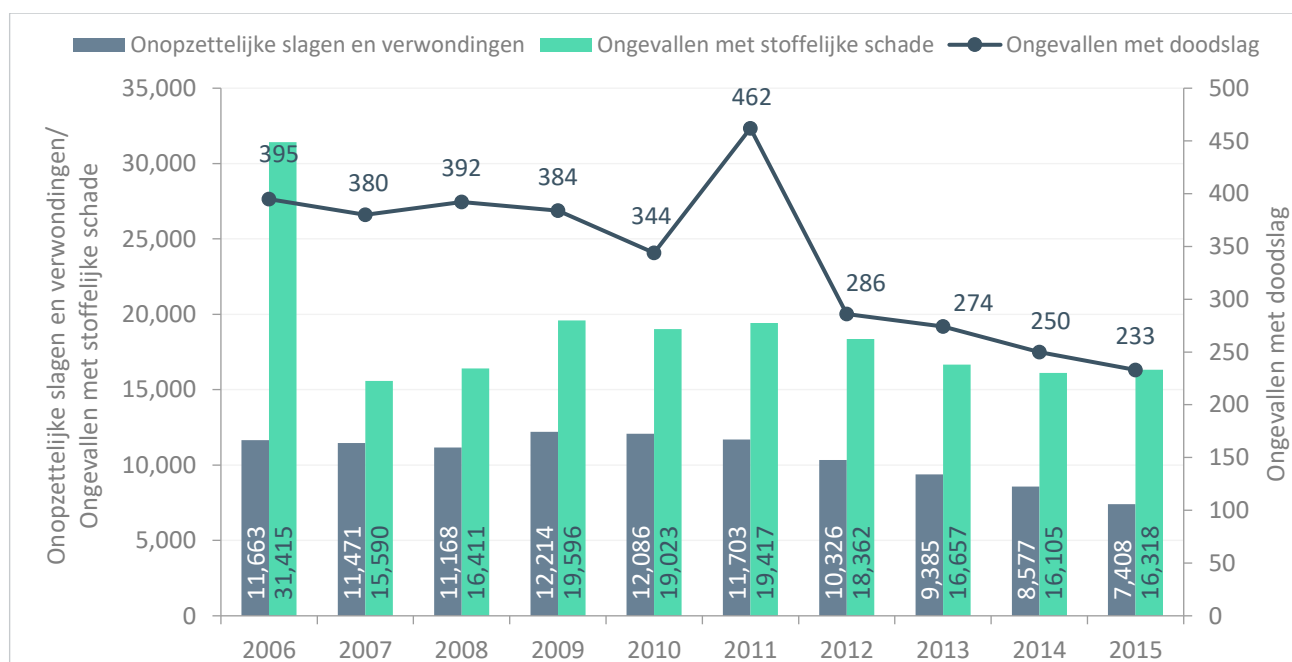
* Gegevens voor 2016 met betrekking tot de werkgerelateerde verplaatsingen zijn niet beschikbaar voor de private sector.

Bron: Fedris

Evolutie van het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag

Figuur 8 geeft voor de periode van 2006 tot 2015² 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. De grafiek toont sinds 2009 een daling van het aantal personen dat werd veroordeeld voor ongevallen met gewonden. Het aantal veroordeelden voor ongevallen met dodelijke afloop heeft sinds 2008 de neiging te dalen, ondanks een piek in 2011. Tot slot is het aantal veroordeelden voor ongevallen met enkel materiële schade tussen 2011 en 2014 gedaald, maar in 2015 weer licht gestegen.

² Als gevolg van de recente modernisering van de informatiesystemen van de politierechtbanken en rechtbanken van eerste aanleg, evenals hun aansluiting op het centrale strafregister, moeten de gegevens aangaande veroordelingen worden aangepast. Dat is de reden waarom de statistieken voor de recentste jaren (na 2015) tijdelijk niet beschikbaar zijn.

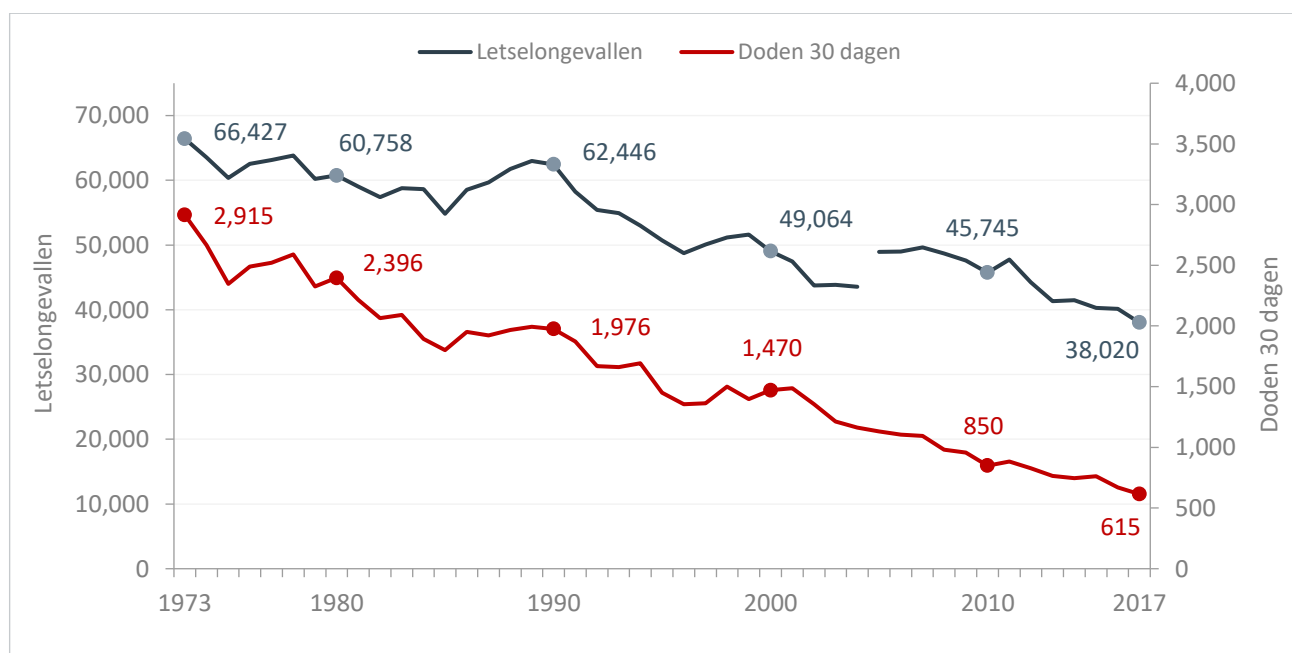


Figuur 8 : Evolutie van het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag (2006-2015)

Bron: FOD Justitie, Statistieken

Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen

Figuur 9 geeft voor de periode van 1973 tot 2017 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. Op de linkeras wordt het aantal letselongevallen weergegeven en op de rechteras 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. De evolutie – over de lange termijn – van het aantal letselongevallen en van het aantal verkeersdoden wijst op een algemene verbetering van de veiligheid op onze wegen over de laatste decennia.



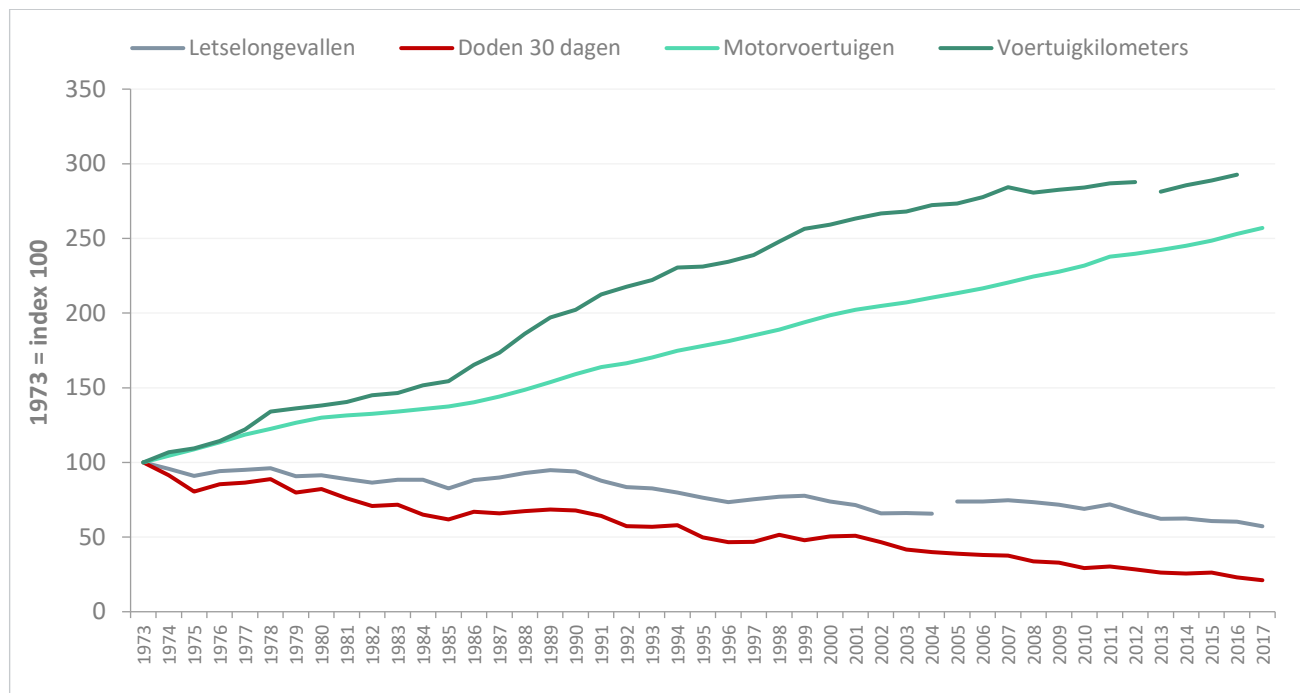
Figuur 9 : Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (1973-2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers

Figuur 10 geeft voor de periode van 1973 tot 2016 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.

De grafiek toont aan dat de aantallen letselongevallen en overlijdens binnen 30 dagen continu dalen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen.



Figuur 10 : Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2017)

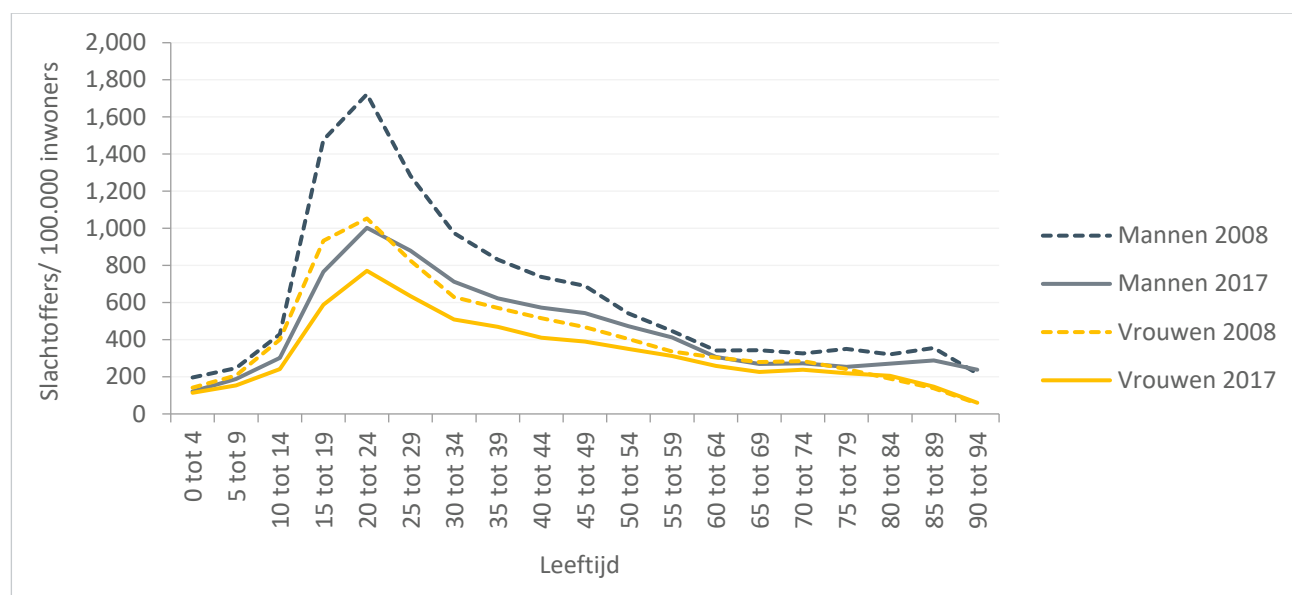
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer

1.3. Weggebruikers

Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht

Figuur 11 geeft een vergelijking weer tussen 2008 en 2017 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.

De grafiek toont een piek in het aantal verkeersslachtoffers bij de jongeren, vooral tussen 20 en 24 jaar. We zien ook dat het aantal mannelijke slachtoffers systematisch hoger is dan het aantal vrouwelijke slachtoffers, ongeacht de leeftijdscategorie. Merk tot slot op dat dit man-vrouwverschil in aantal slachtoffers bij nagenoeg alle leeftijdscategorieën in 2017 minder uitgesproken is dan in 2008.



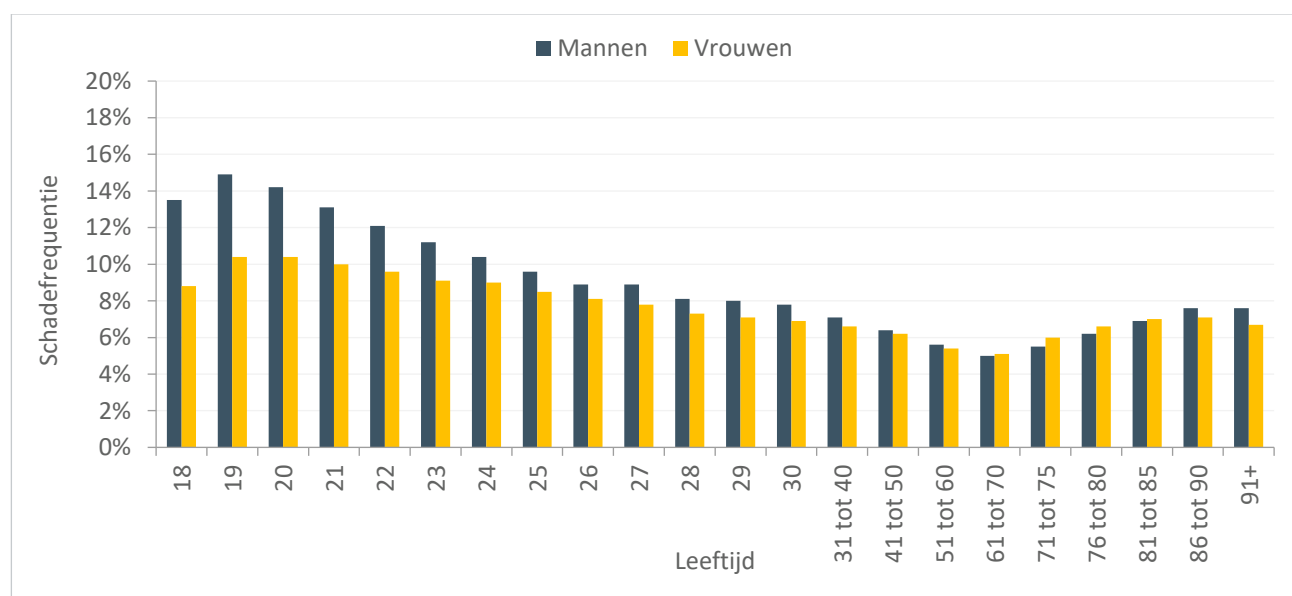
Figuur 11 : Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2008-2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken', naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde

Figuur 12 geeft voor de periode van 2014 tot 2017 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.

Het is interessant te noteren dat het verschil tussen mannen en vrouwen wat ongevalsrequentie aangaat, veel groter is bij de jonge bestuurders en daarna vervaagt naarmate de leeftijd van de bestuurders stijgt.



Figuur 12 : Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken', naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2014-2017)

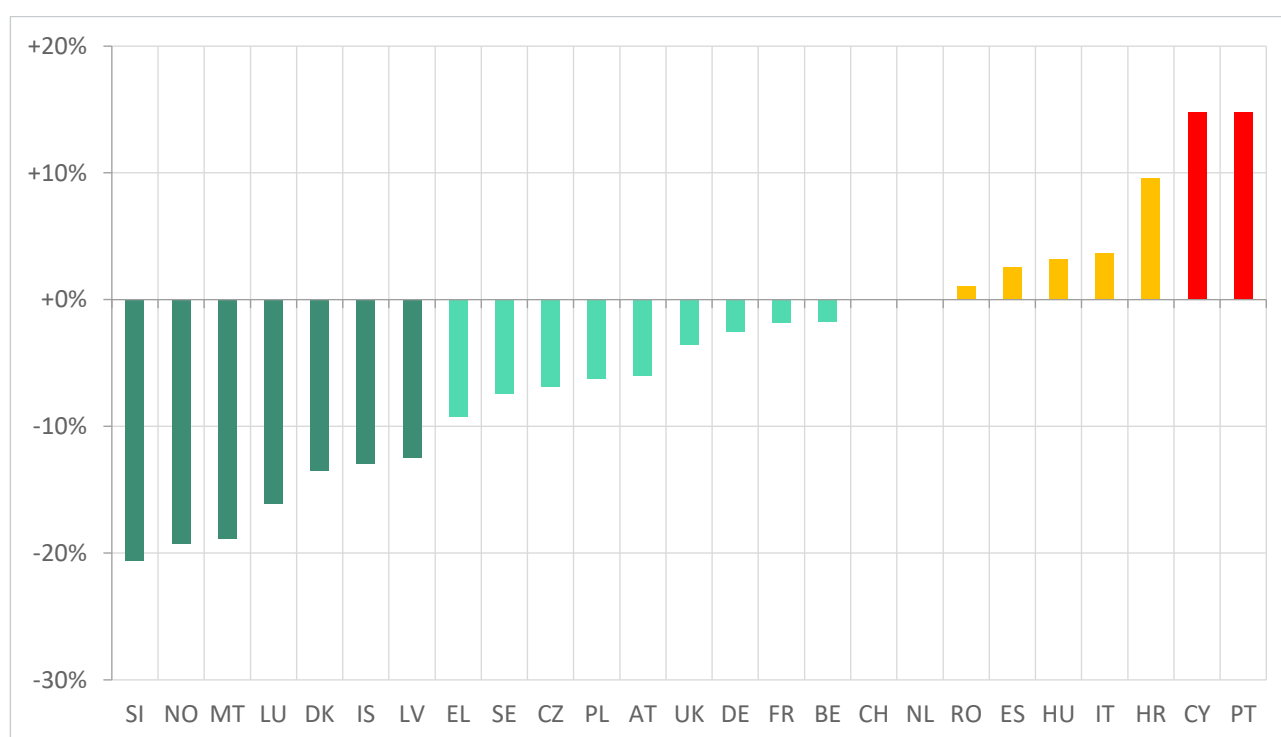
Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2017

1.4. Europese vergelijking

Alle landen van Europa willen vanzelfsprekend het aantal letselongevallen en dodelijke verkeersongevallen terugdringen. Als we de resultaten hier vergelijken met de buurlanden merken we bijvoorbeeld op dat de evolutie van het aantal letselongevallen tussen 2016 en 2017 in ons land (-5,2 %) gunstiger was dan in Duitsland (-1,8%) (Destatis, 2018) of Frankrijk, waar het zelfs licht toenam (+1,9 %) (ONISR³, 2018).

De European Transport Safety Council (ETSC) publiceert in dit verband regelmatig rapporten waaruit de vooruitgang naar voren treedt die veel Europese landen op dit vlak boeken. In 2017 bleek het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in België (55) hoger dan in Frankrijk (53), Duitsland (38) of Nederland (31) (CARE, 2018). Overigens ligt het gemiddeld aantal verkeersdoden per miljoen inwoners voor Europa op 50 (EU28) (ETSC, 2018).

Figuur 13 toont de evolutie, tussen 2016 en 2017, van het aantal overlijdens bij verkeersongevallen. Die evolutie loopt van land tot land sterk uit elkaar.



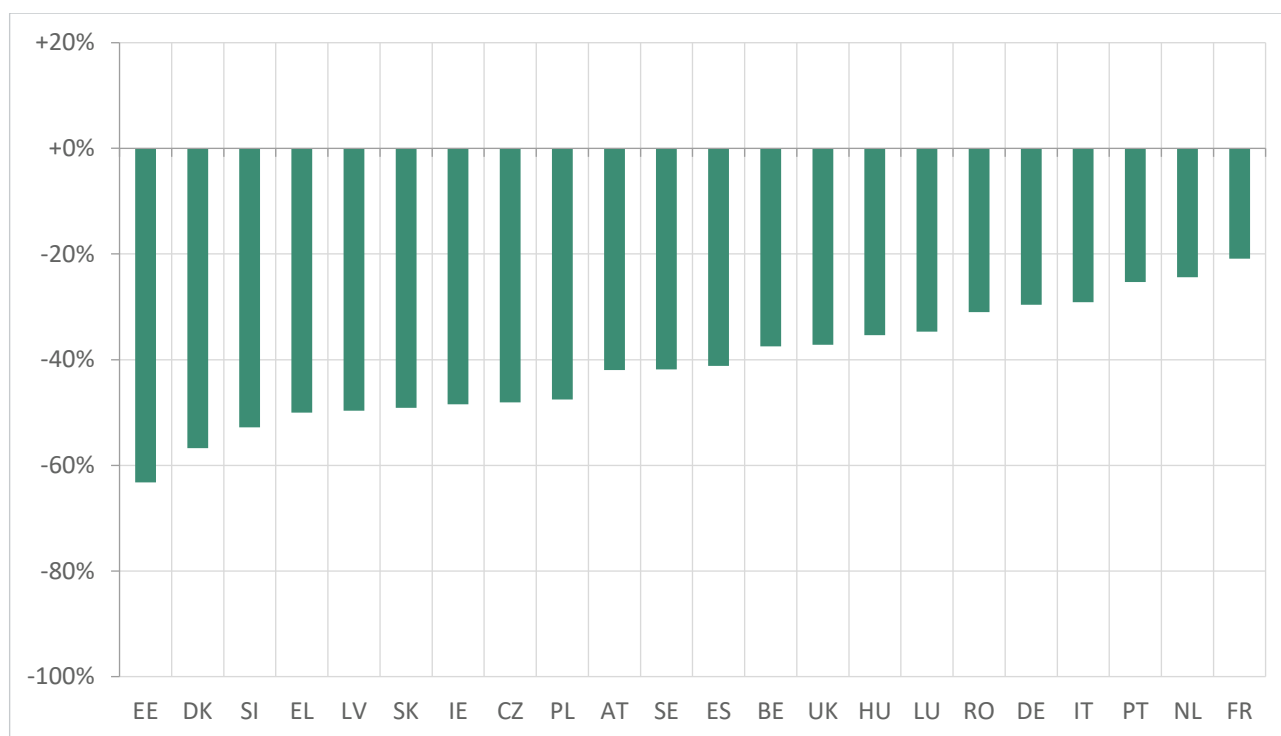
Figuur 13 : Relatieve evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen 2016 en 2017 in verschillende Europese landen.

Bronnen: CARE (aantal overlijdens); EUROSTAT (demografische gegevens); Vias institute (infografie).

Het land dat voor 2017 de gunstigste evolutie laat optekenen is Slovenië, met -21 % dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners. De slechtste cijfers waren voor Cyprus en Portugal, met een toename van 15 % van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners.

Figuur 14 geeft een globaal overzicht van de evolutie over 10 jaar van het aantal verkeersdoden per capita. De landen met de gunstigste evolutie vergeleken met 2008 zijn Estland (-63 %), gevolgd door Denemarken (-57 %) en Slovenië (-53 %).

³ La sécurité routière en France [Bilan de l'accidentalité de l'année 2017](#).



Figuur 14 : Relatieve evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen 2008 en 2017 in verschillende Europese landen.

Bronnen: CARE (aantal overlijdens); EUROSTAT (demografische gegevens); Vias institute (infografie).

Tabel 4 illustreert de evolutie van het aantal doden 30 dagen in Europa, afhankelijk van het type weggebruiker, tussen 2007 en 2016. De meeste Europese landen registreerden een duidelijke daling van het aantal doden voor alle categorieën weggebruikers, met uitzondering van de inzittenden van vrachtwagens, waar we een stijging met 25 % zagen van het aantal doden (binnen de 30 dagen). Anderzijds kregen we dalingen bij de voetgangers (18 %), bij de gemotoriseerde tweewielers (50 %) en bij de inzittenden van personenwagens (73 %).

De resultaten schommelen enorm van land tot land. Dat maakt het moeilijk om algemene trends te ontdekken. België behoort tot de landen waar het aantal doden 30 dagen voor alle categorieën van gebruikers is afgenomen.

Tabel 4: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2007-2016).

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden Personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	-32%	+30%	-23%	-49%	-33%
BE	-32%	-13%	-44%	-40%	-19%
BG	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
CH	-18%	-100%	-50%	-73%	+25%
CY	-44%	-54%	-55%	-50%	-62%
CZ	-28%	-8%	-33%	-41%	-25%
DE	-47%	-43%	-60%	-43%	-75%
DK	-42%	-69%	-71%	-73%	NA
EE	-42%	+13%	-43%	-56%	-45%
EL	-34%	-26%	-54%	-59%	-62%
ES	-40%	+18%	-49%	-38%	+17%
FI	-1%	+14%	-38%	-29%	-1%
FR	-46%	-4%	-59%	-52%	NA

HR	-47%	-54%	-55%	-52%	-68%
HU	+100%	NA	-33%	+18%	NA
IE	-9%	-22%	-50%	-36%	NA
IS	+14%	NA	-50%	-30%	NA
IT	-65%	-61%	+29%	-65%	NA
LT	+167%	NA	125%	+25%	NA
LU	-49%	-31%	-37%	-25%	-31%
LV	-35%	71%	-43%	-51%	-90%
MT	-56%	-46%	+17%	-45%	NA
NL	-21%	-4%	-52%	-46%	-41%
NO	-36%	-2%	-49%	-28%	-40%
PL	-28%	-33%	-41%	-51%	-33%
PT	-31%	-29%	-53%	-64%	-100%
RO	-30%	-24%	-47%	-43%	-19%
SE	-36%	-23%	-43%	-43%	-33%
SI	-32%	+30%	-23%	-49%	-33%
SK	-32%	-13%	-44%	-40%	-19%
UK	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
Europe	-18%	-100%	-50%	-73%	+25%

Source: CARE & Statbel

2. Periode

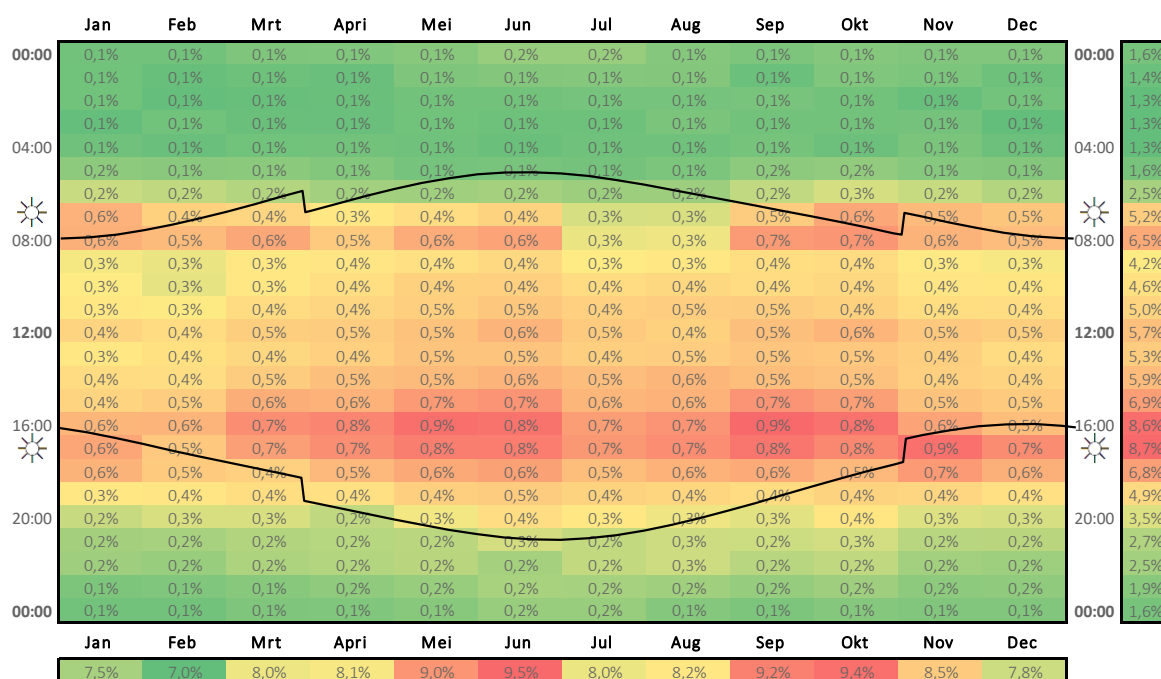
Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de periode waarin ze gebeuren. Er worden grafieken gepresenteerd over:

- 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

Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag

Figuur 15 geeft voor de periode van 2013 tot en met 2017 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 zomertijd en wintertijd 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.



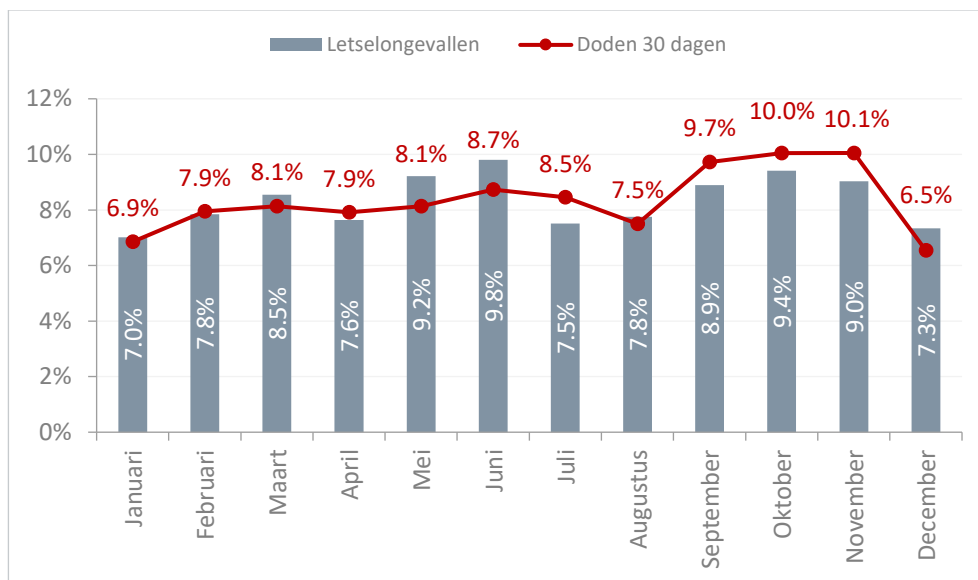
Figuur 15 : Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2013-2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.2. Maand

Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden

Figuur 16 geeft voor 2017 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.



Figuur 16 : Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden (2017)

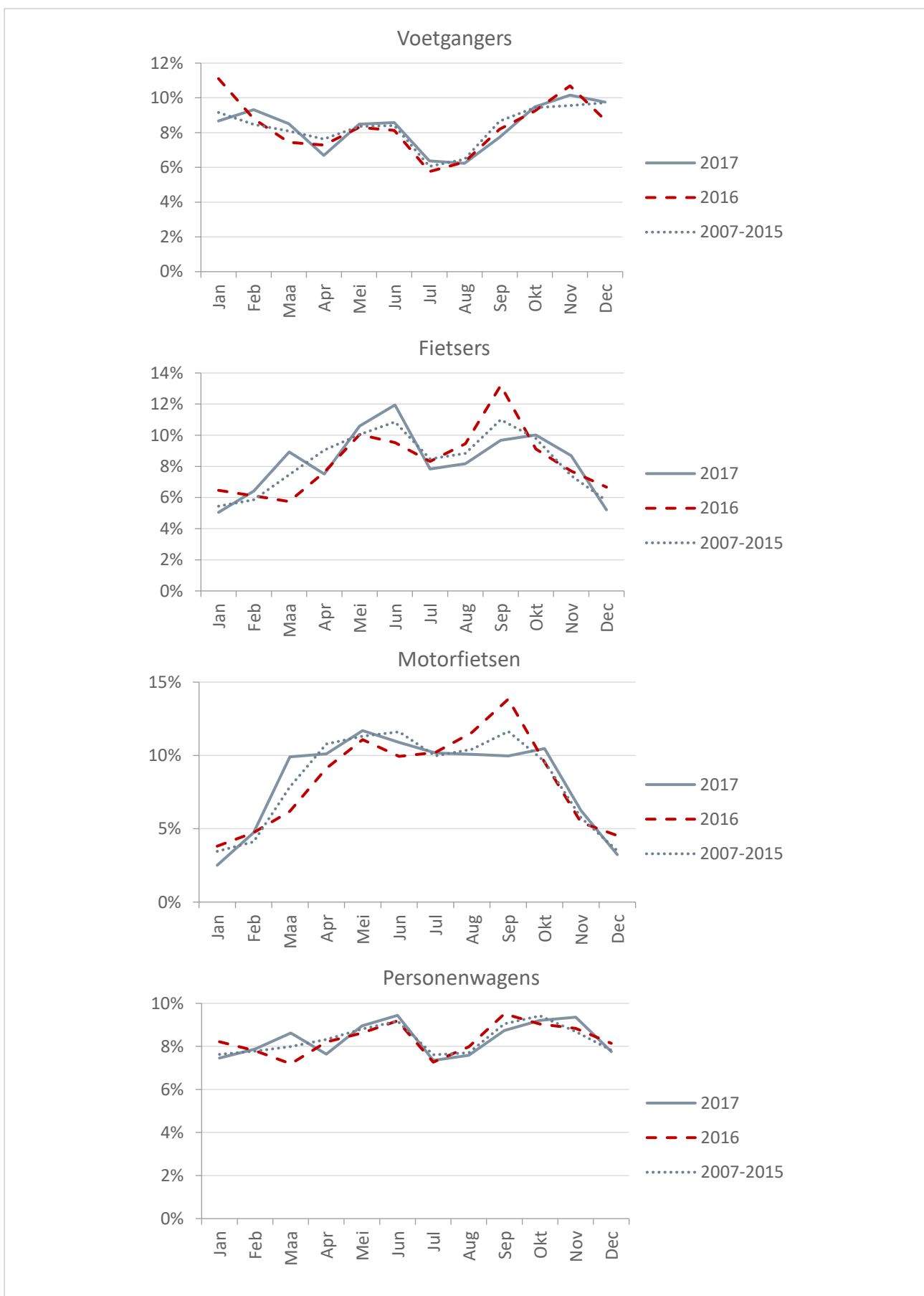
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Evolutie van de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze

Figuur 17 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2007 tot 2015, in 2016 en in 2017. 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%.

De grafieken tonen bijvoorbeeld aan dat zich in de wintermaanden duidelijk minder letselongevallen voordoen waarbij fietsers of motorfietsers betrokken zijn. Een verklaring is het feit dat deze weggebruikers meer geneigd zijn zich niet te verplaatsen met deze verplaatsingsmiddelen bij winterse weersomstandigheden⁴.

⁴ Focant N. & Martensen H. (2014). Zijn er meer verkeersongevallen als het regent ? Verkennende analyse van de invloed van de weersomstandigheden op het aantal verkeersongevallen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



Figuur 17 : Evolutie van de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (2007-2015, 2016 en 2017)

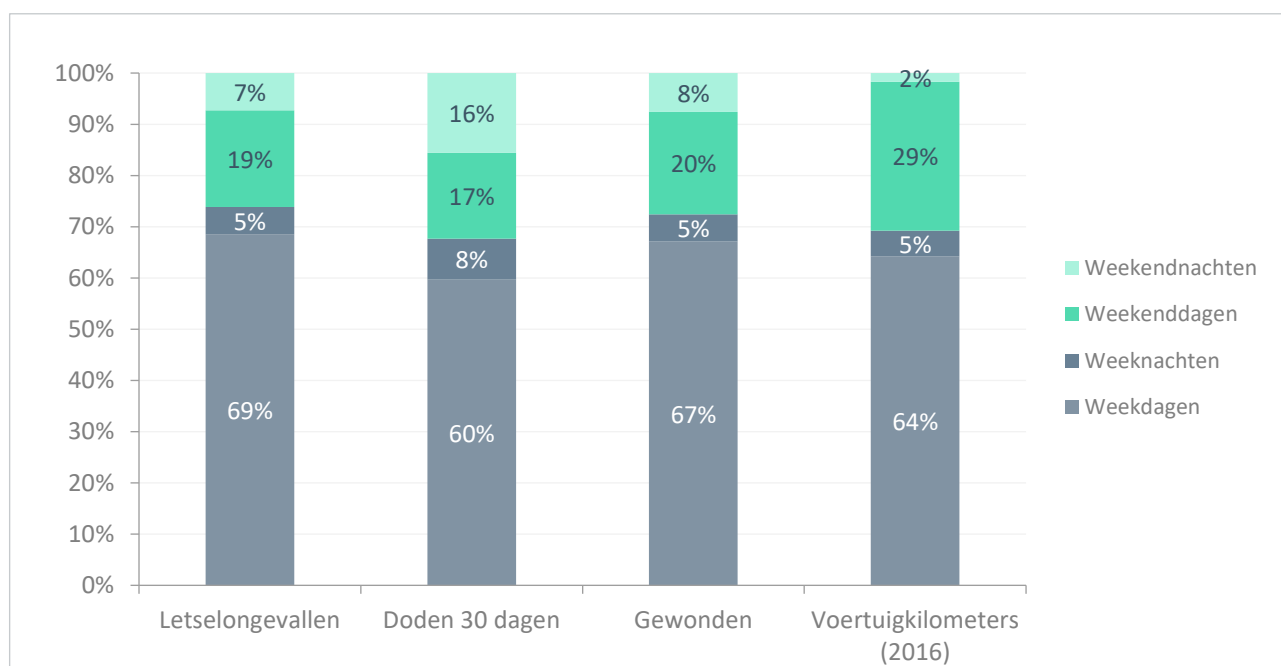
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3. Week

Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week

Figuur 18 geeft voor 2017 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 voertuigkilometers⁵ 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.

Deze figuur illustreert het feit dat de aantallen letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden relatief hoger liggen tijdens de weekendnachten. Omgekeerd is het aantal verkeersdoden op week- en weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.



Figuur 18 : Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2017)

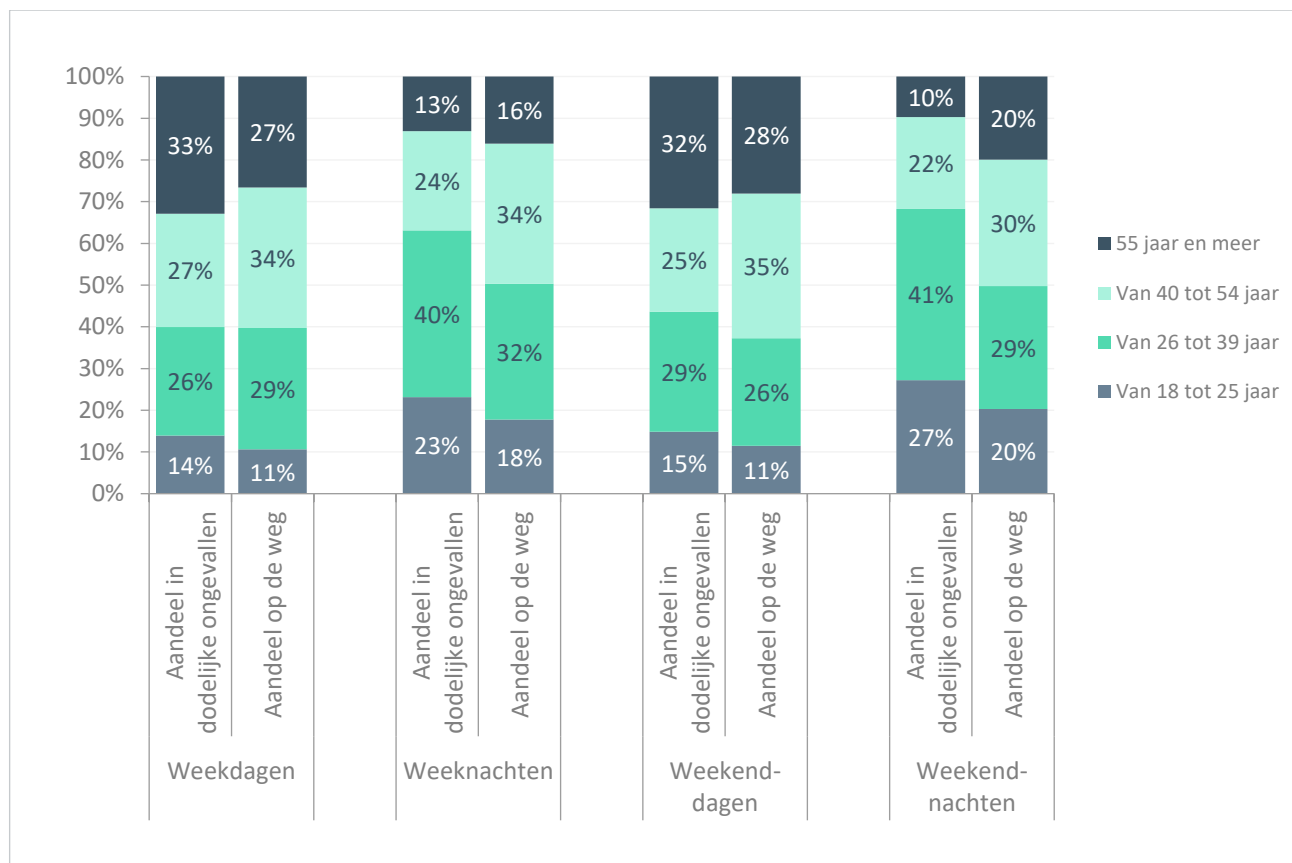
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Monitor, 2017. Infografie : Vias institute

Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week

Figuur 19 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 2016 en 2017. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting 'rijden onder invloed' die het Vias institute 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.

De grafiek toont dat een relatief groter aandeel jonge autobestuurders (18 tot 25 jaar) betrokken is in dodelijke ongevallen, ongeacht de periode van de week. Het aandeel bestuurders jonger dan 40 jaar dat betrokken is bij dodelijke ongevallen, is opvallend hoog tijdens weekenddagen en vooral 's nachts, zowel in de week als in het weekend.

⁵ Het aantal voertuigkilometers afgelegd door motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en autobussen /autocars.



Figuur 19 : Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2016-2017)

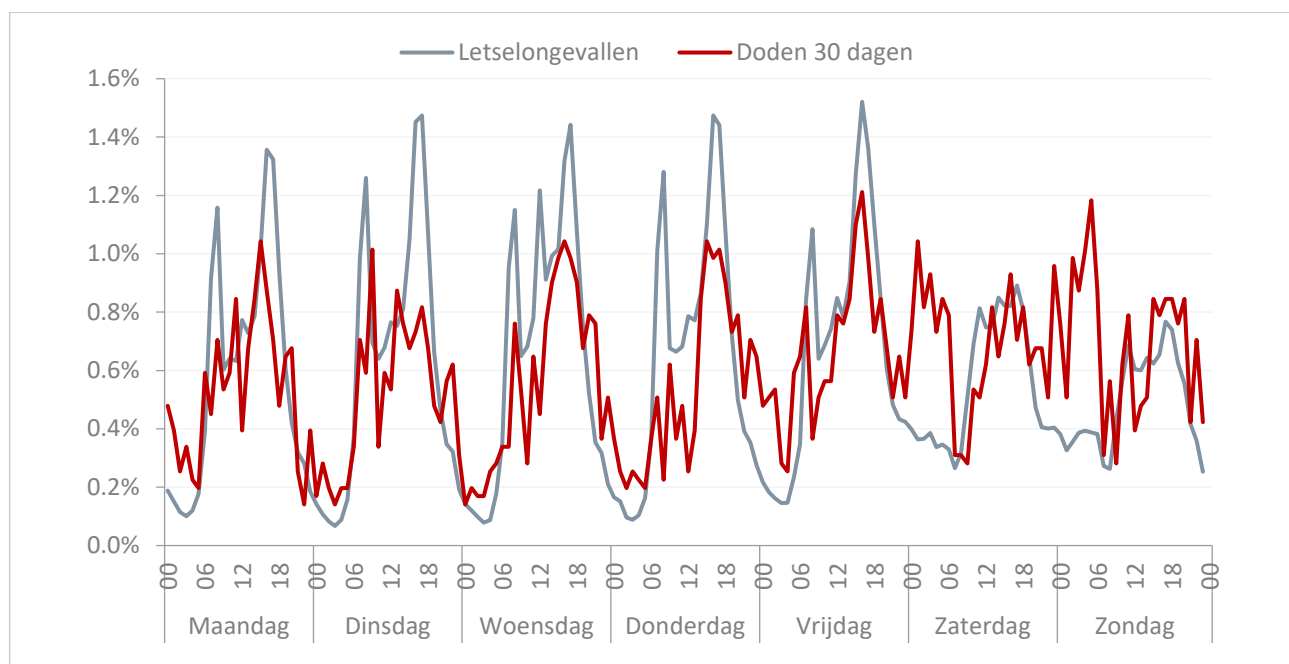
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Vias institute, Gedragmeting 'Alcohol' 2015⁶

⁶ 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

Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week

Figuur 20 geeft voor de periode van 2013 tot en met 2017 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%.

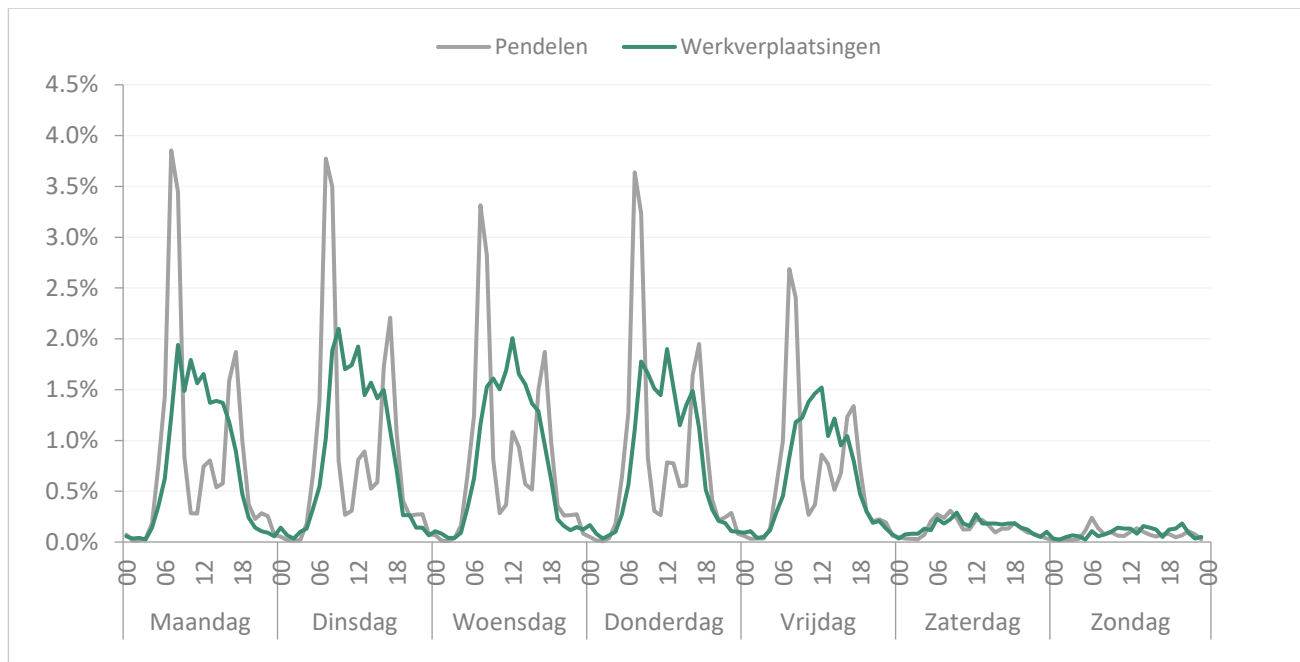


Figuur 20 : Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2013-2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week

Figuur 21 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 Vias institute 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%.



Figuur 21 : Verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week (2010-2014)

Bron: Fedris

3. Locatie

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

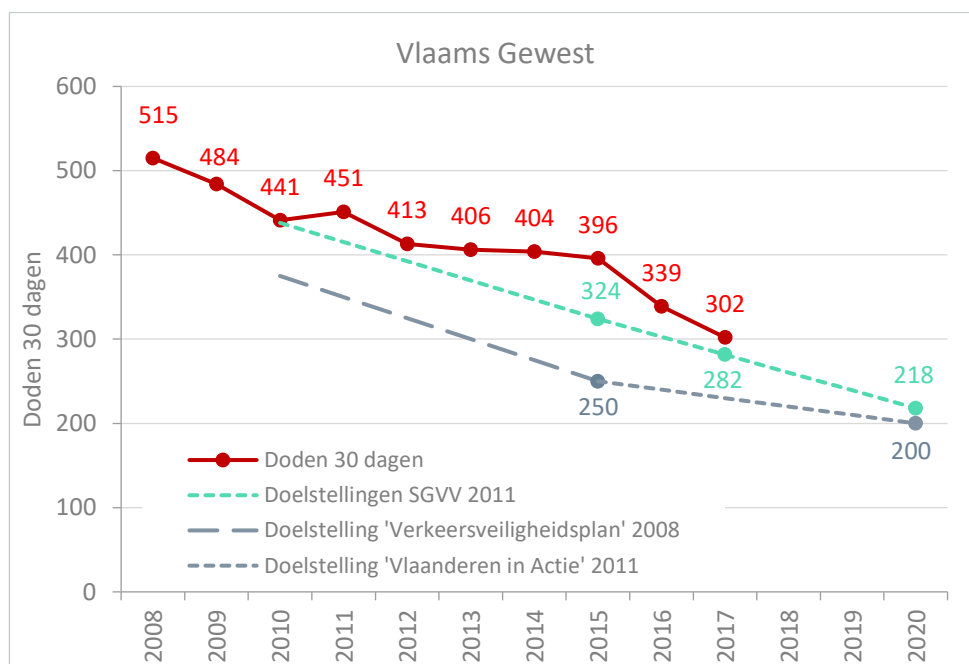
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- 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 ongevallenernst, 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.

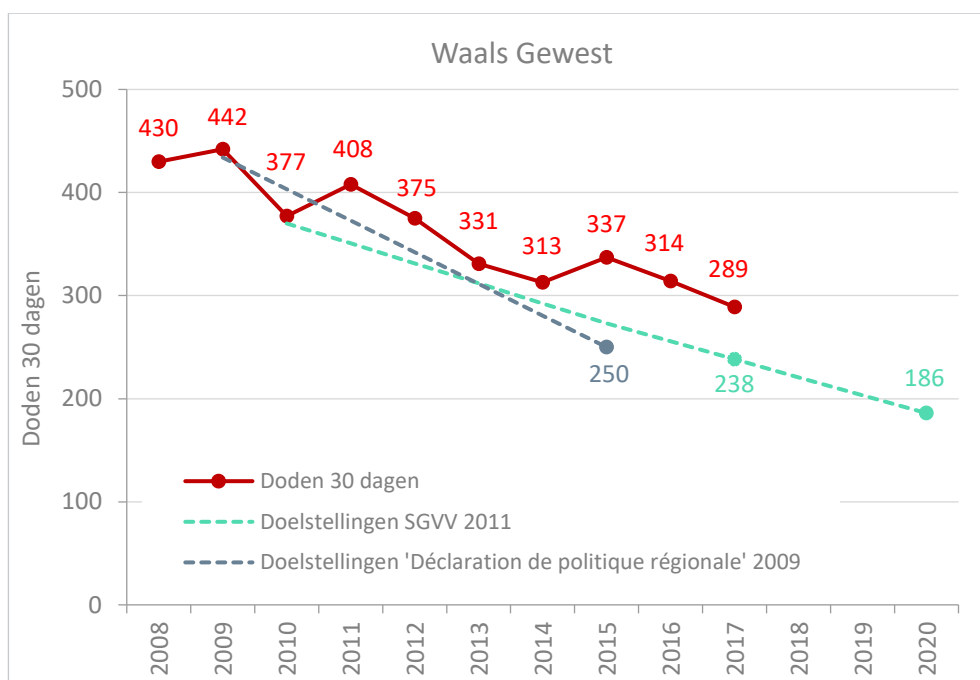
3.1. Gewesten en provincies

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

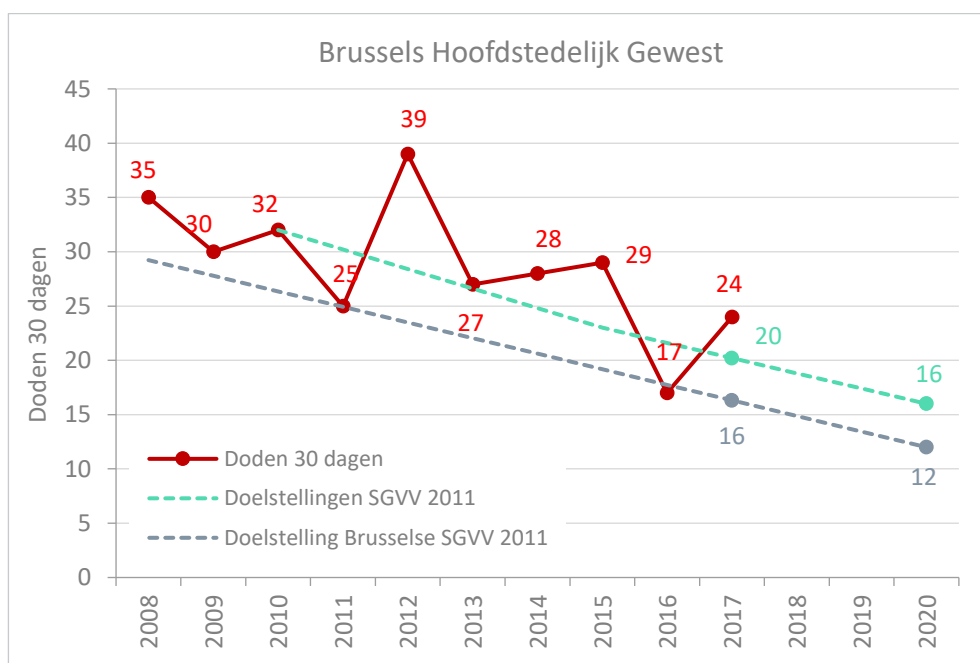
Figuur 22 geven voor elk gewest, voor de periode van 2008 tot 2017, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft opgesteld en anderzijds met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



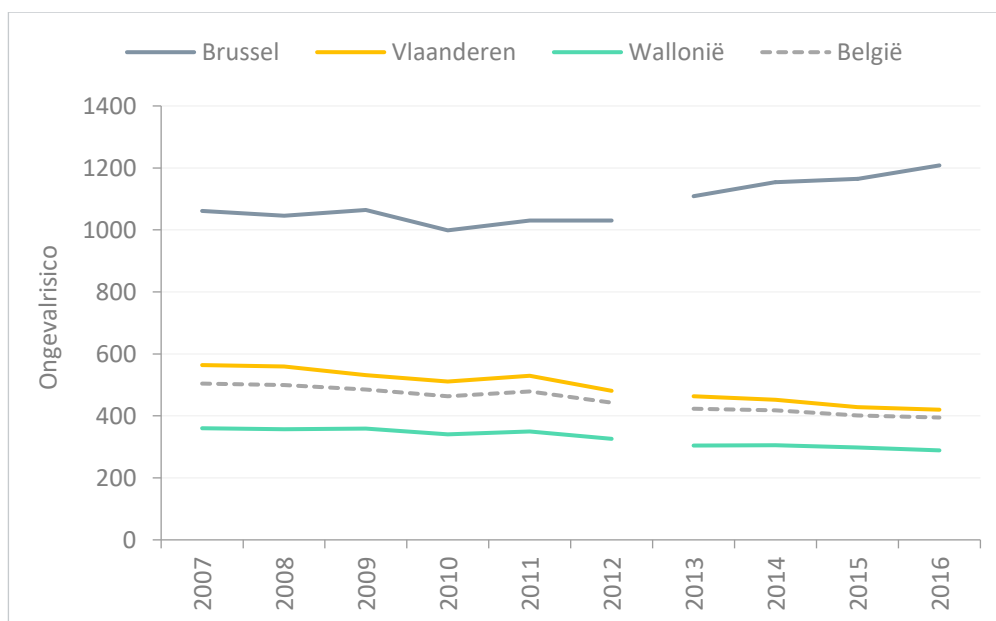
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 22 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Veiligheidsraad en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2008-2020)

Evolutie van het letselonevalsrisico, naargelang het gewest

Figuur 23 geeft de evolutie weer tussen 2007 en 2016 van het letselonevalsrisico voor de verschillende gewesten en voor België. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselonevallen 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.

De grafiek toont dat het ongevalsrisico veel hoger is in Brussel dan in de andere gewesten. Dit is vooral te verklaren door het feit dat er in dichtbevolkte gebieden, met een hogere verkeersdichtheid, ook frequentere interactie is tussen gebruikers. Bij gelijke afgelegde afstand leidt meer interactie in het algemeen tot meer ongevallen: het ongevalsrisico is hier dus hoger.

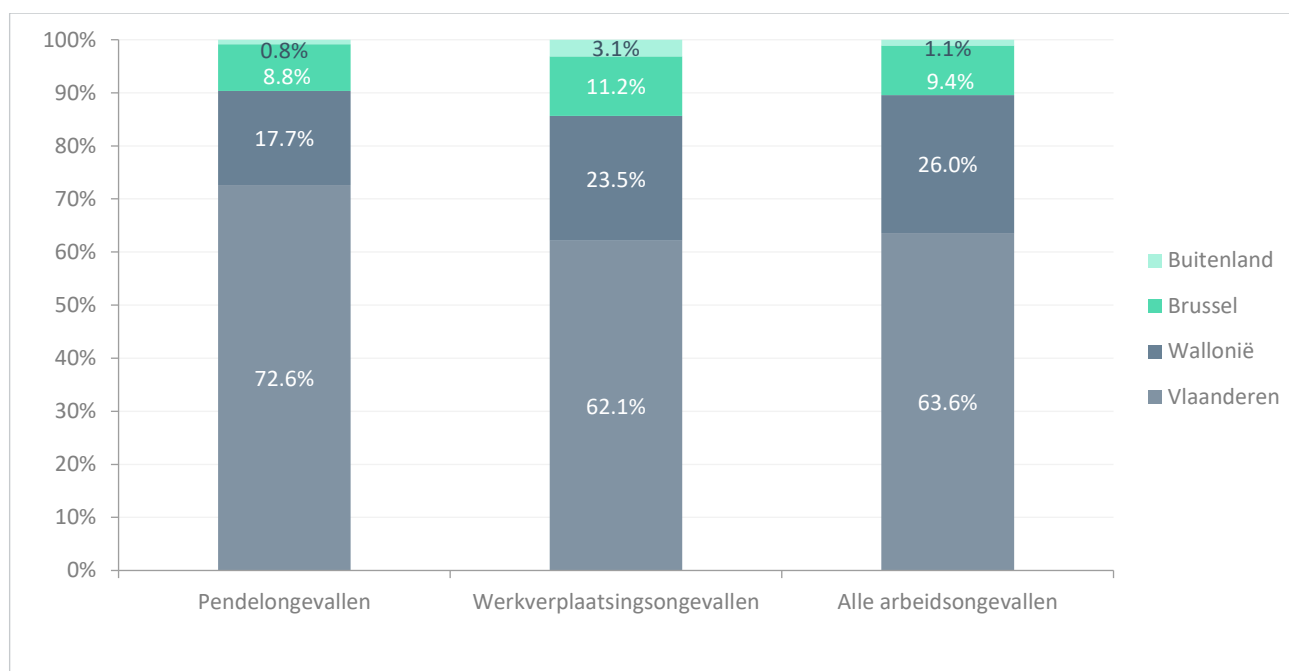


Figuur 23 : Evolutie van het letselongevalsrisico, naargelang het gewest (2007-2016)

Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer

Verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland

Figuur 24 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.

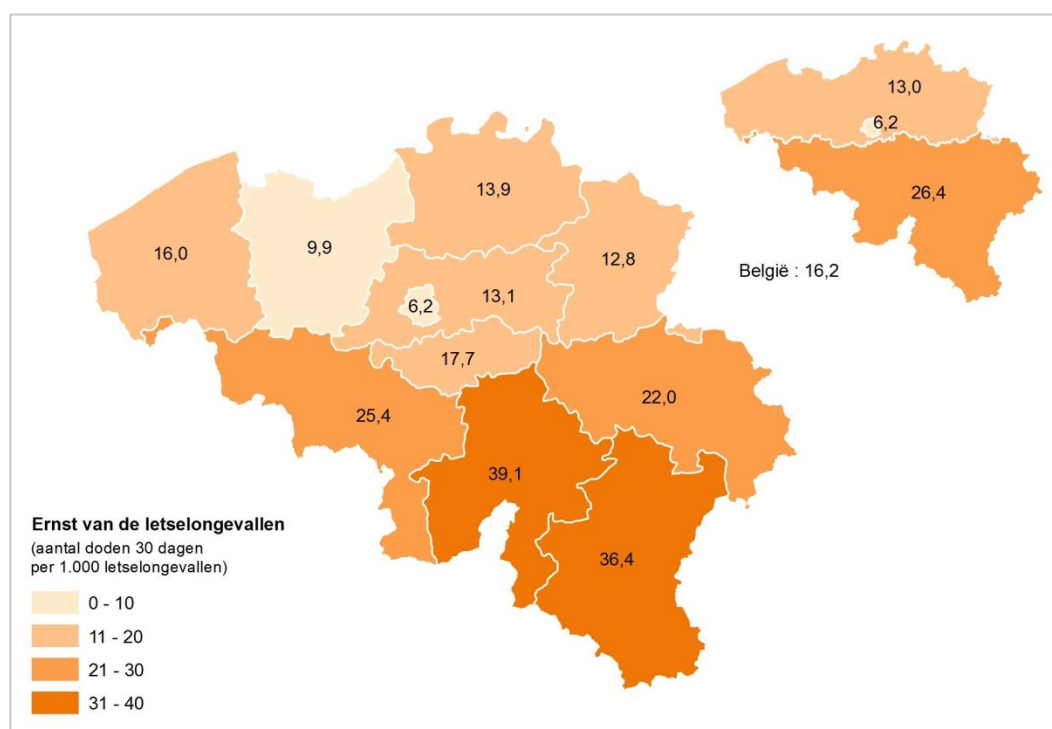


Figuur 24 : Verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland (2015)

Bron : Fedris

Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie

Figuur 25 geeft voor 2017 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. De kaart toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (26,4) globaal hoger ligt dan in het Vlaams Gewest (13,0). De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Luxemburg (waar 36 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met "slechts" 6 doden per 1000 letselongevallen.

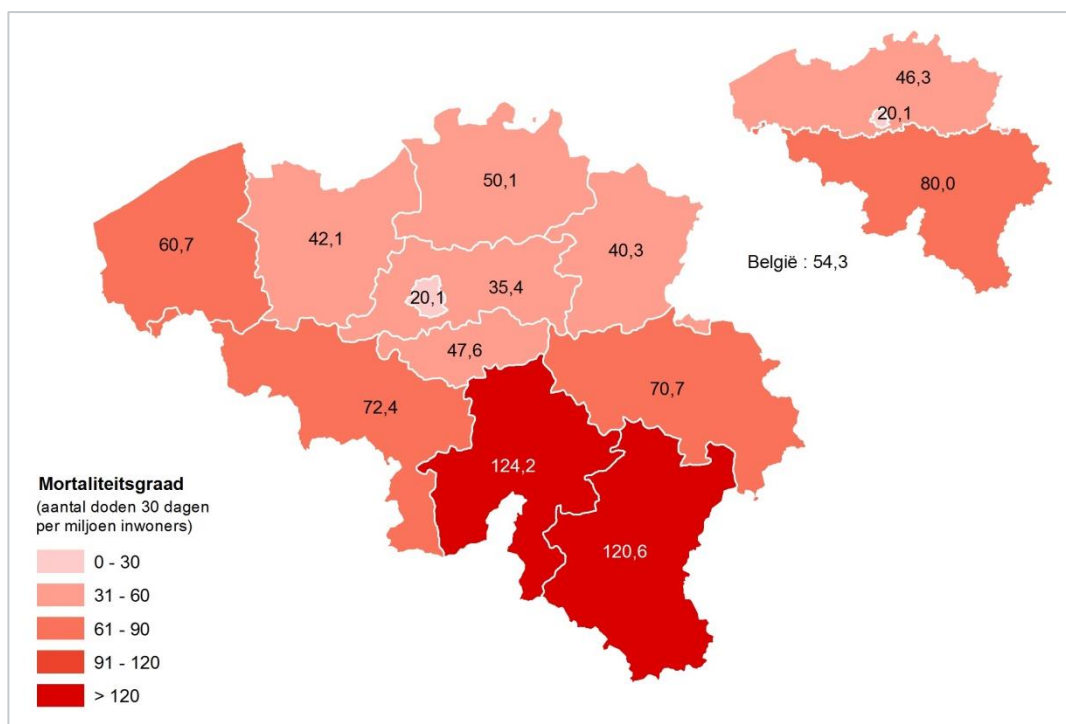


Figuur 25 : Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2017)

Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Mortaliteit, naargelang de provincie

Figuur 26 geeft voor 2017 de mortaliteit weer voor elke provincie. Mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen in verkeersongevallen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends, evenwel geaccentueerd tegenover deze in Figuur 23. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een groot aantal doden 30 dagen ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de provincies Namen en Luxemburg de hoogste sterftecijfers. Omgekeerd is de sterftegraad het laagst voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (20 doden per miljoen inwoners).



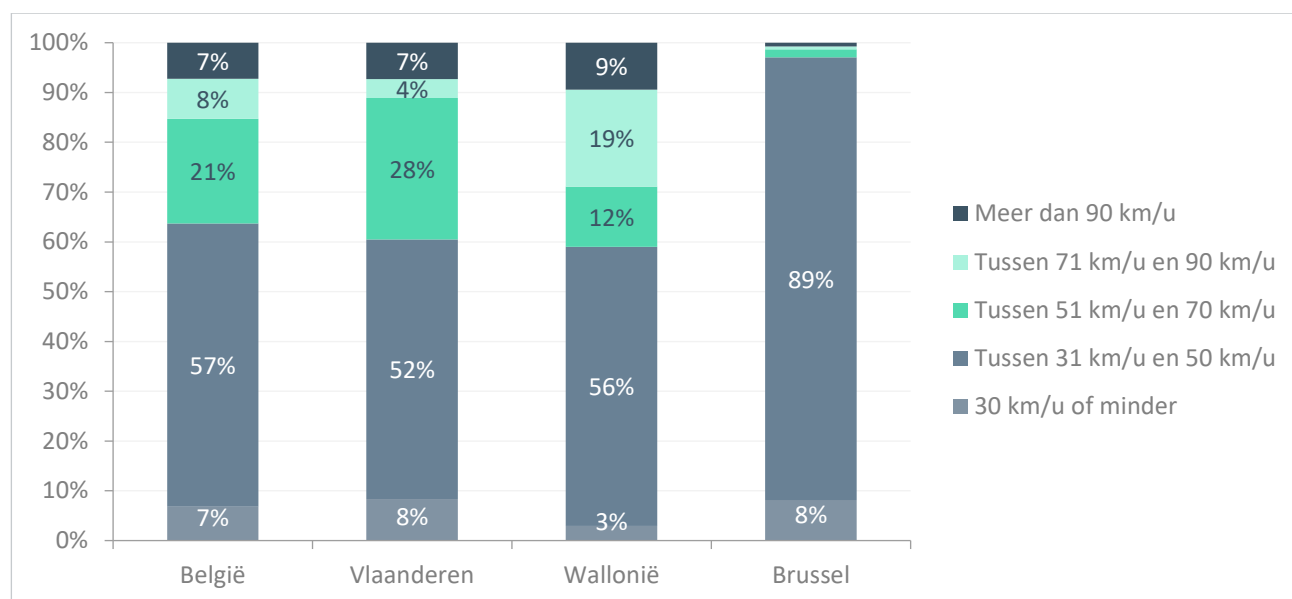
Figuur 26 : Mortaliteit, naargelang de provincie (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.2. Wegtype

Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest

Figuur 27 geeft voor 2017 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België. De spreiding van de ongevallen volgens snelheidsregime hangt uiteraard samen met de lengte van het wegennet voor elk gewest en voor elk snelheidsregime. Zo vond 97% van alle letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaats op de wegen met een snelheidsbeperking tot 30 km/u of tot 50 km/u. (Het Gewest telt zeer weinig wegen waar een hogere snelheid dan 50 km/u toegelaten is).

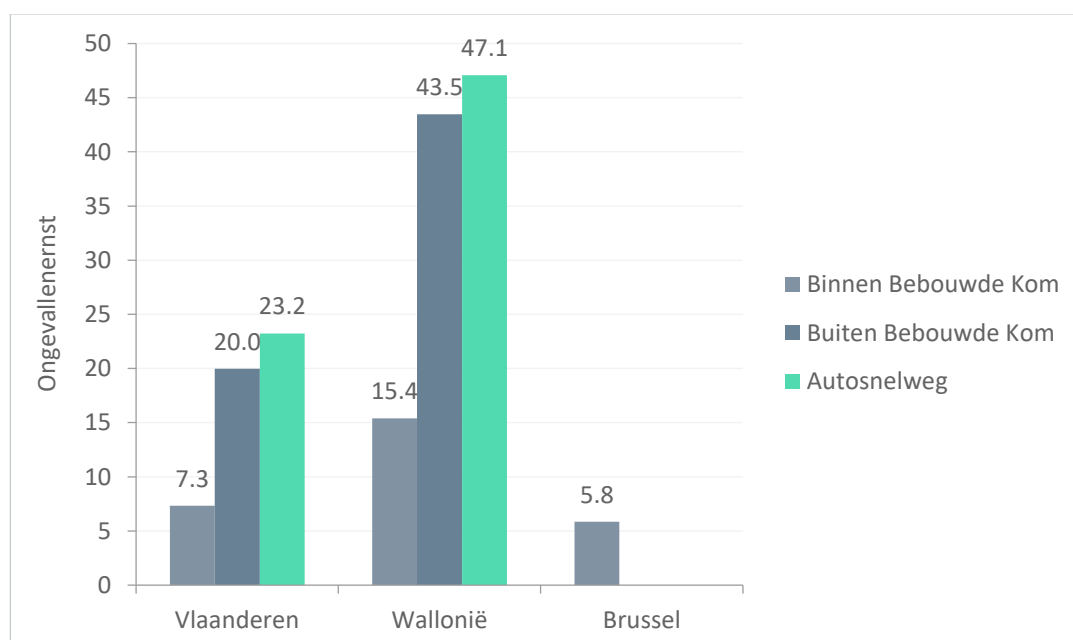


Figuur 27 : Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest

Figuur 28 geeft voor 2017 de ongevallenernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevallenernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De ongevallenernst ligt op elk wegtype hoger in Wallonië dan in Vlaanderen.

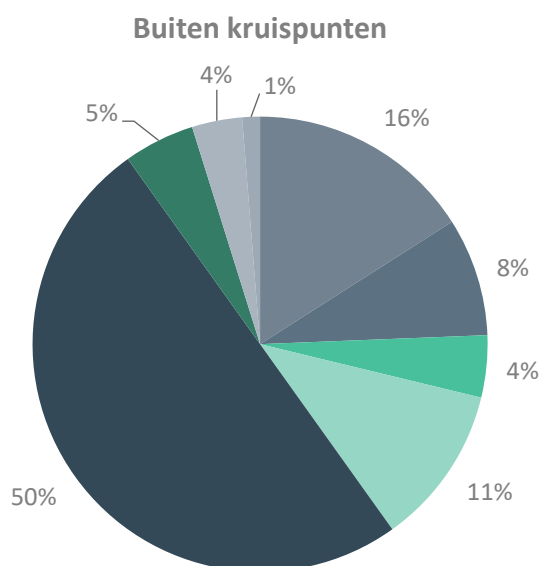
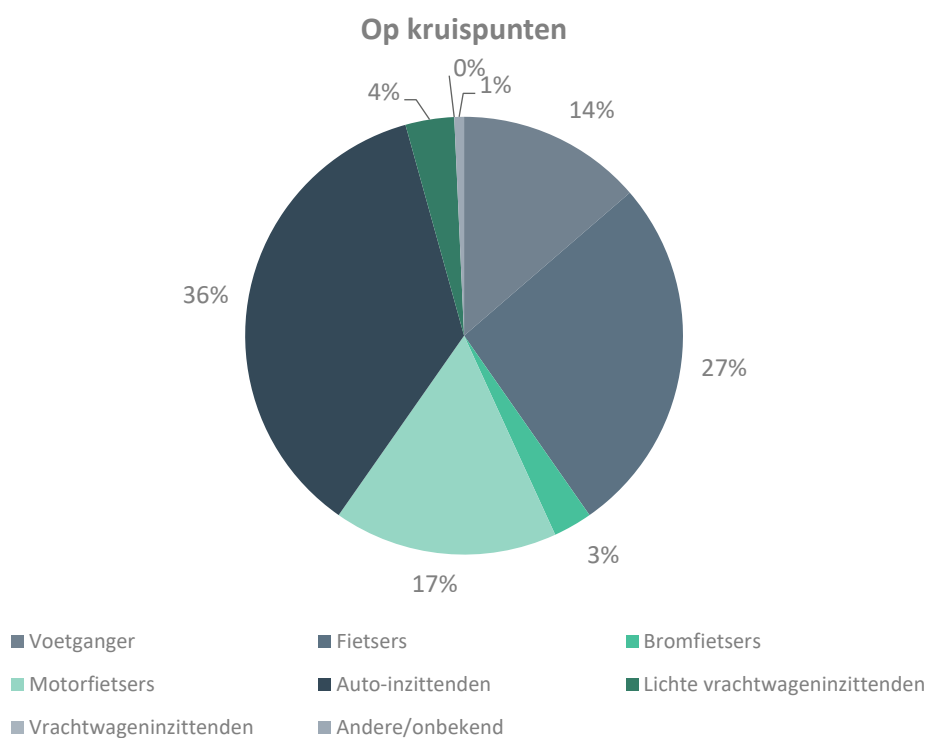


Figuur 28 : Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond

Figuur 29 geeft voor 2017 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, enerzijds op kruispunten en anderzijds buiten kruispunten.



Figuur 29 : Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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.*la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision.*

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 :

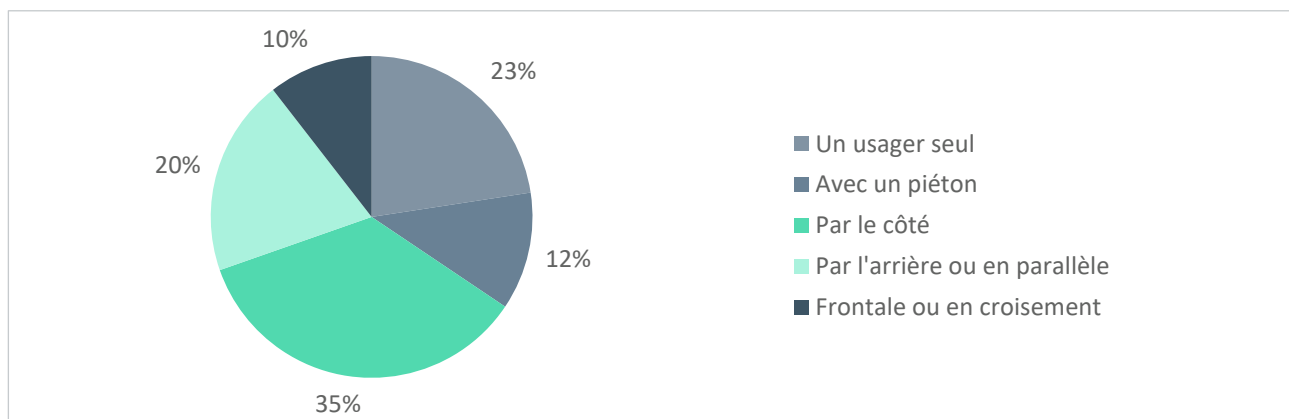
- de verdeling van de slachtoffers over de verschillende verplaatsingswijzen, volgens het gewest;
- de ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype;
- het relatief risico van elke weggebruiker om ernstige of dodelijke verwondingen op te lopen in het verkeer ten opzichte van het risico 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 percentage bestuurders onder invloed.

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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 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 Vias institute 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

Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding

Figuur 30 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. De grafiek toont dat de meeste ongevallen (35%) te rangschikken zijn als botsing van opzij. De ongevallen met slechts één gebruiker vormen nochtans 23% van de letselongevallen, terwijl de ongevallen met frontale botsing of bij onderling kruisen 10% van alle ongevallen vertegenwoordigen.

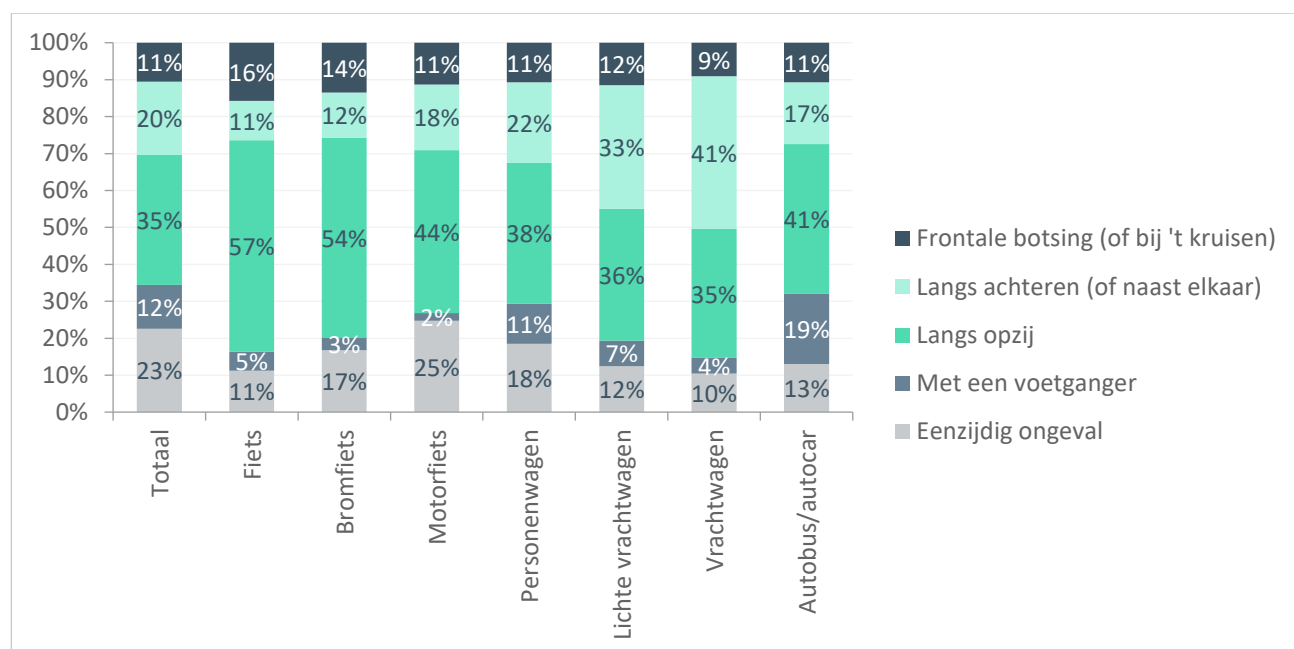


Figuur 30 : Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze

Figuur 31 geeft voor elke verplaatsingswijze de verdeling in 2017 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. De grafiek toont dat de spreiding van de ongevallen volgens aard van de botsing verschilt afhankelijk van het type gebruiker. Een voorbeeld: ongevallen door aanrijding langs achteren of parallel komen veel frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën. In bepaalde gevallen kan dit te wijten zijn aan de gevaren vanwege de dode hoek bij deze voertuigcategorie. Omgekeerd zijn fietsers en bromfietzers vaker betrokken bij botsingen van opzij.

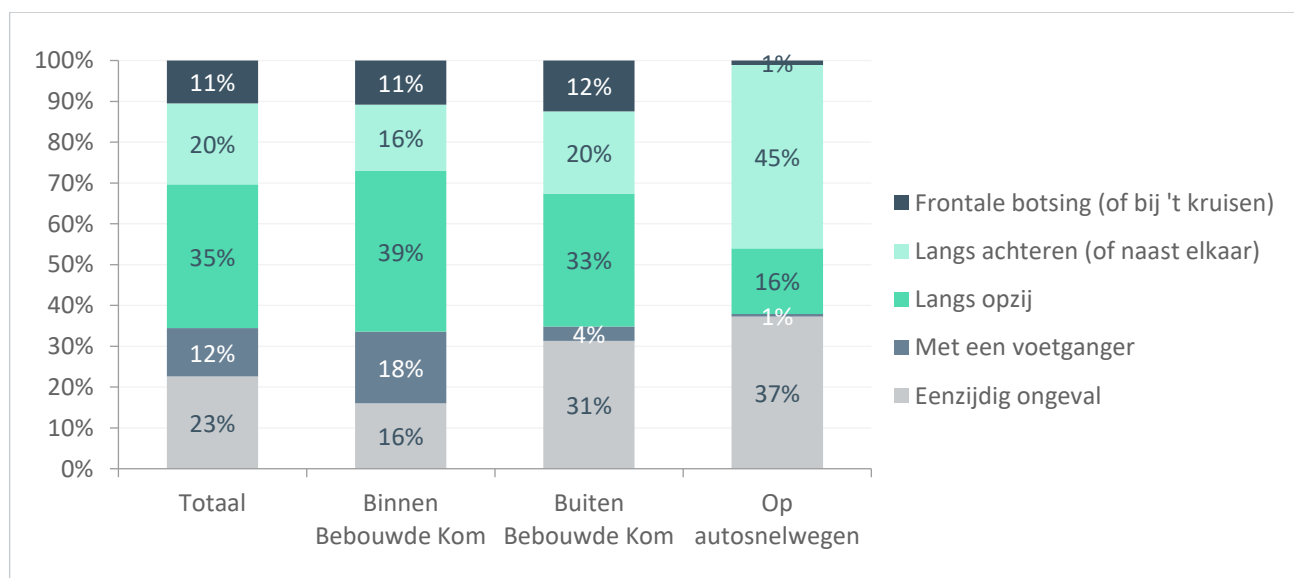


Figuur 31 : Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype

Figuur 32 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2017 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Een 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. De grafiek toont logischerwijze dat ongevallen met botsing van opzij veel frequenter voorkomen in de bebouwde kom (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op snelwegen. Omgekeerd registreren we op snelwegen meer ongevallen door aanrijding langs achteren of parallel, evenals meer ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is.

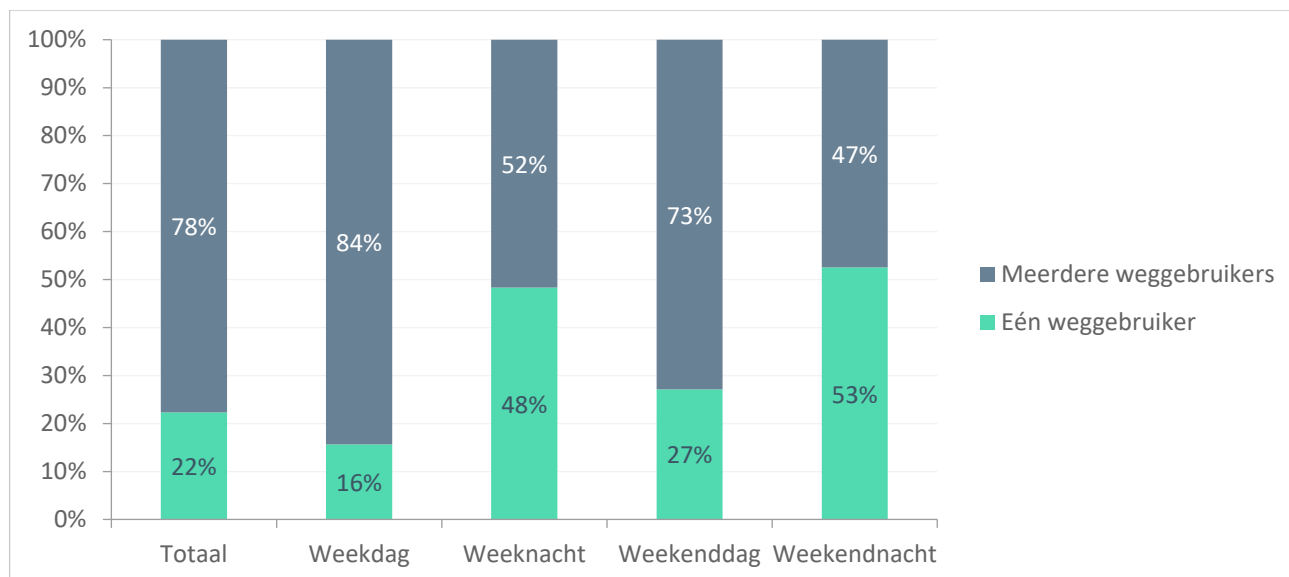


Figuur 32 : Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week

Figuur 33 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2017. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken was. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont dat bij ongeveer de helft van de 's nachts geregistreerde ongevallen slechts één weggebruiker betrokken is. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag. 's Nachts stijgt het relatieve aantal letselongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is.



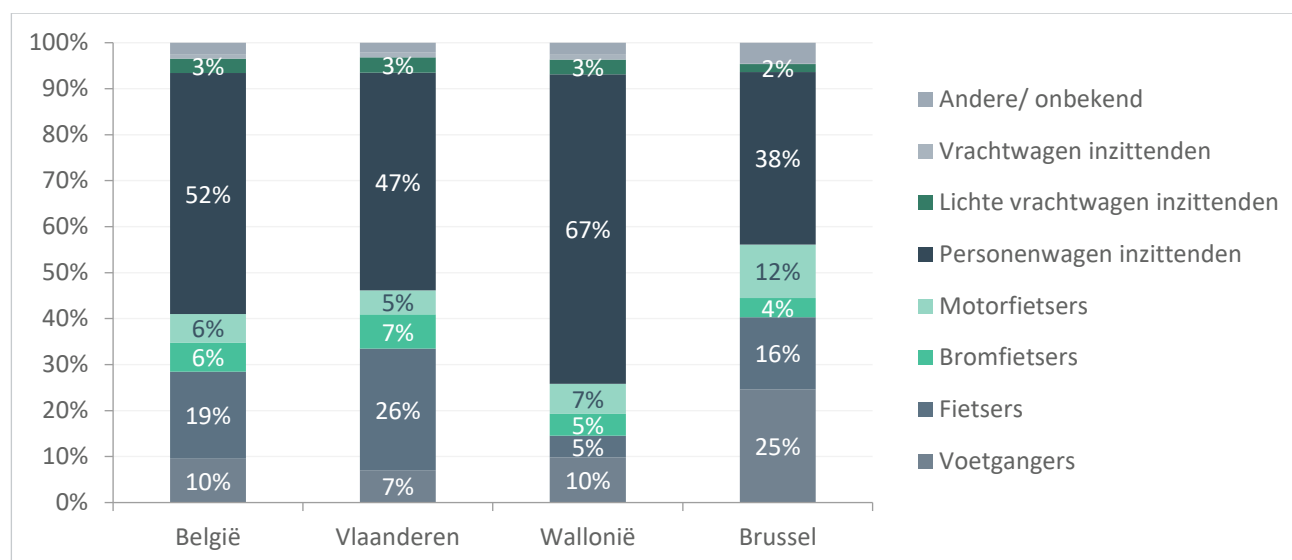
Figuur 33 : Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.2. Verplaatsingswijze

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

Figuur 34 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 2017. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zien we relatief meer slachtoffers bij de inzittenden van personenwagens (67%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen zijn weliswaar ook een groot gedeelte van de slachtoffers auto-inzittenden (47%), maar vormen fietsers eveneens een grote slachtoffergroep (26%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten slotte is het aandeel voetgangers (25%) onder de slachtoffers groter dan in de andere gewesten.



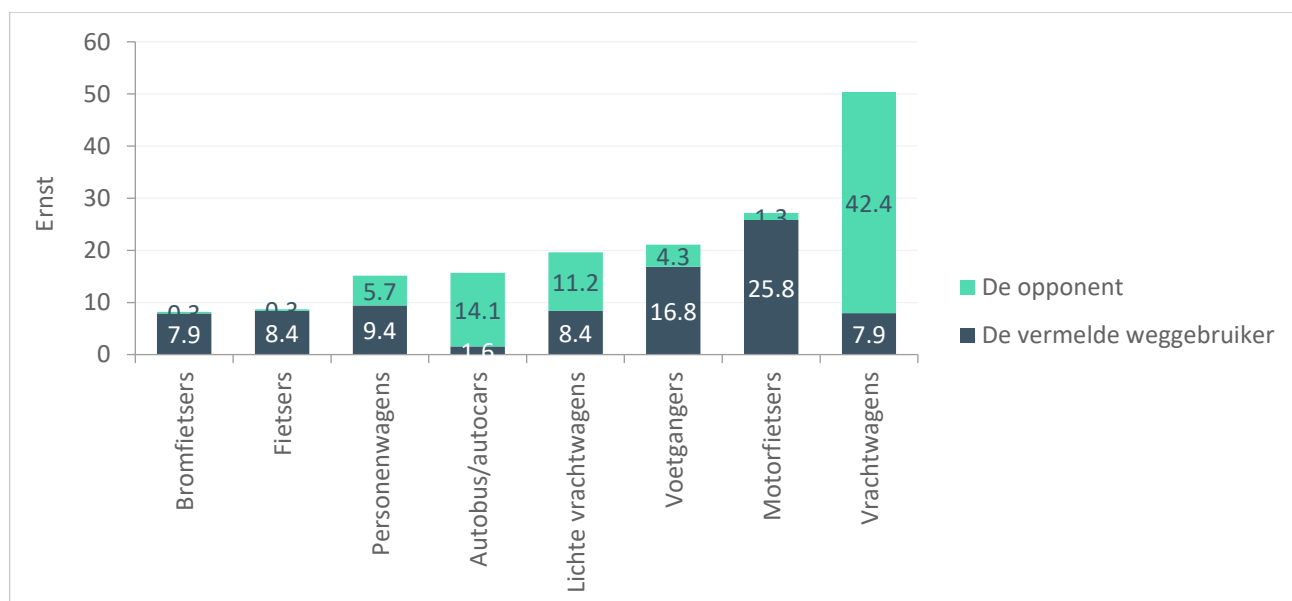
Figuur 34 : Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype

Figuur 35 geeft voor 2017 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.

We stellen vast dat de ernst van verkeersongevallen sterk verschilt volgens de betrokken weggebruikers. Een ongeval waarbij een voetganger betrokken is, is logischerwijze veel ernstiger voor de voetganger dan voor zijn tegenpartij. Omgekeerd is een ongeval waarbij een vrachtwagen of een autobus betrokken is, gewoonlijk ernstiger voor de tegenpartij dan voor de inzittenden van die voertuigen.



Figuur 35 : Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tabel 5 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 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.

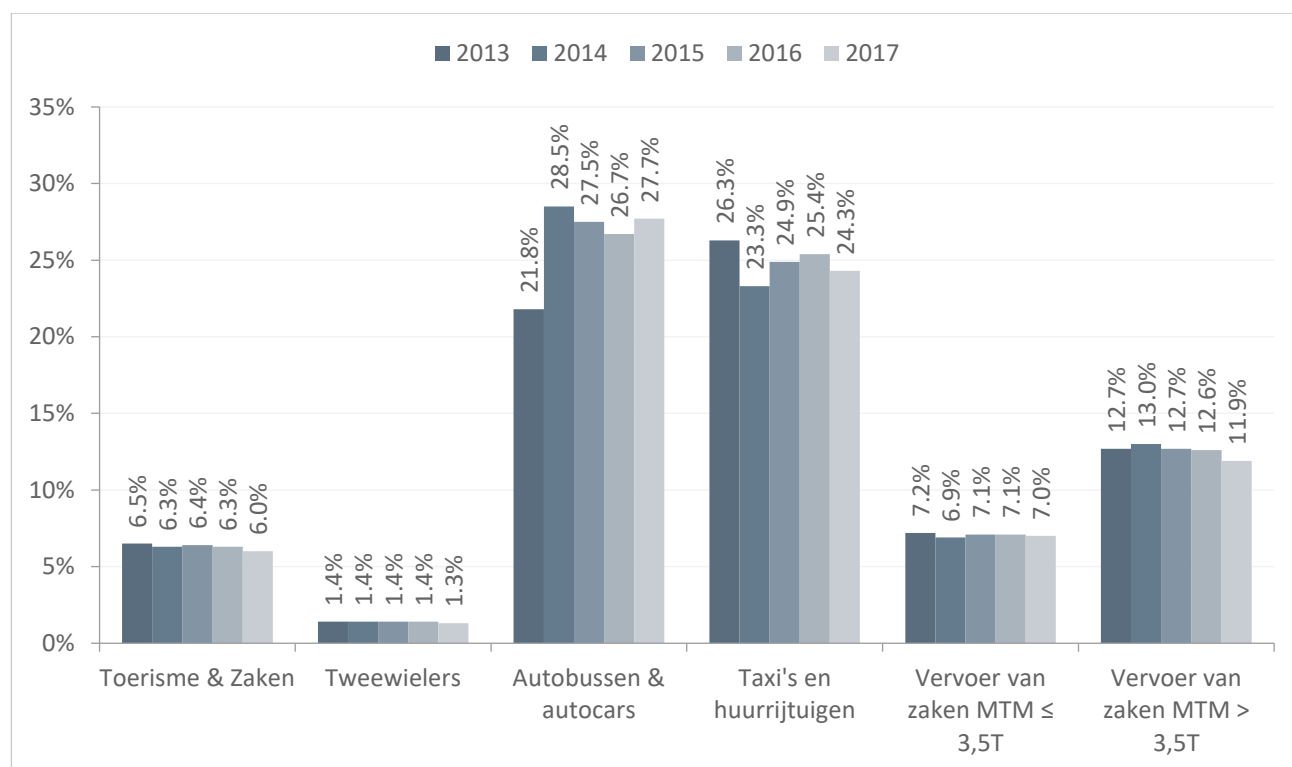
Tabel 5. Relatief risico van elke weggebruiker op ernstige of dodelijke verwondingen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder :

	Voetganger	Fietser	Brom/motorfietser	Autobestuurder	Autopassagier	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

Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naargelang de voertuigcategorie

Figuur 36 geeft de evolutie weer tussen 2011 en 2015 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemotoriseerde) 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).



Figuur 36 : Evolutie van de schade frequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naargelang de voertuigcategorie (2013-2017)

Bron: Assuralia, Evolutie van de schade frequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2017

Het aantal en aandeel van de letselongevallen volgens de 'botsingspartners'

Volgende tabellen geven voor 2013 het aantal en het aandeel van de letselongevallen weer volgens de verplaatsingswijze van de betrokken weggebruikers in de eerste aanrijding. De eerste figuur geeft het absolute aantal letselongevallen weer, terwijl de tweede figuur het aandeel in het totale aantal letselongevallen weergeeft. Voor elke weggebruiker geeft elke rij of elke kolom het aantal of aandeel letselongevallen 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 letselongevallen waarbij het betreffende weggebruikertype 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%	

Figuur 37 : Aantal en aandeel van de letselongevallen volgens de 'botsingspartners' (van de eerste aanrijding) (2013)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.3. Dodelijke ongevallen op autosnelwegen

Deze gegevens zijn afkomstig van een onderzoek van Vias institute 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 6 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. Verstrooidheid en onoplettendheid zijn de belangrijkste oorzaken voor dodelijke ongevallen op de snelweg (bijna 30% van de gevallen). Ook slechte rijvaardigheid behoort tot de belangrijkste oorzaken voor dodelijke ongevallen (25%). Bij de minder frequente oorzaken noteren we de aanwezigheid van obstakels op de weg, problemen te wijten aan een lading en stilstand van het verkeer.

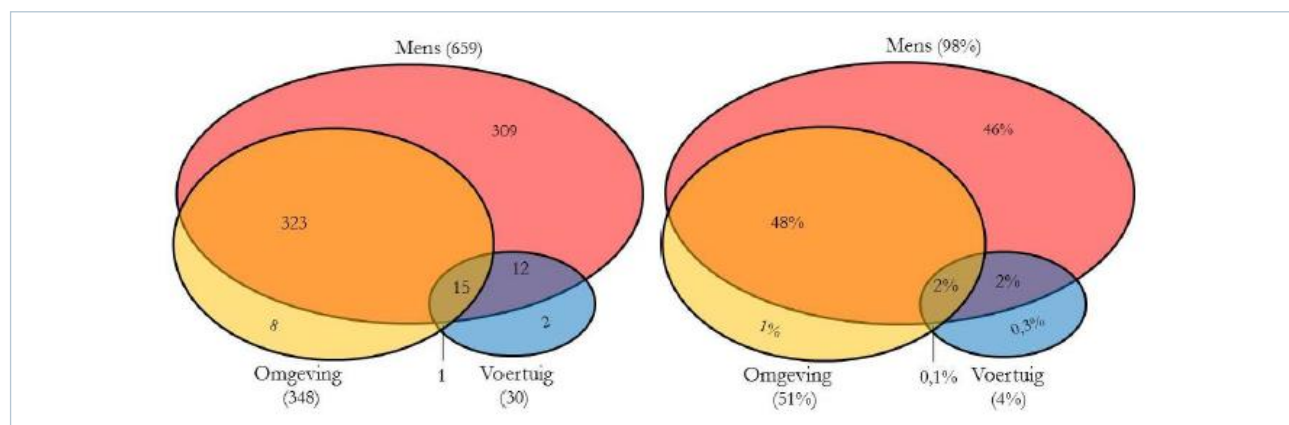
Tabel 6. Overzicht van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015) :

	#	%
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: Vias institute, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg

Figuur 38 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.

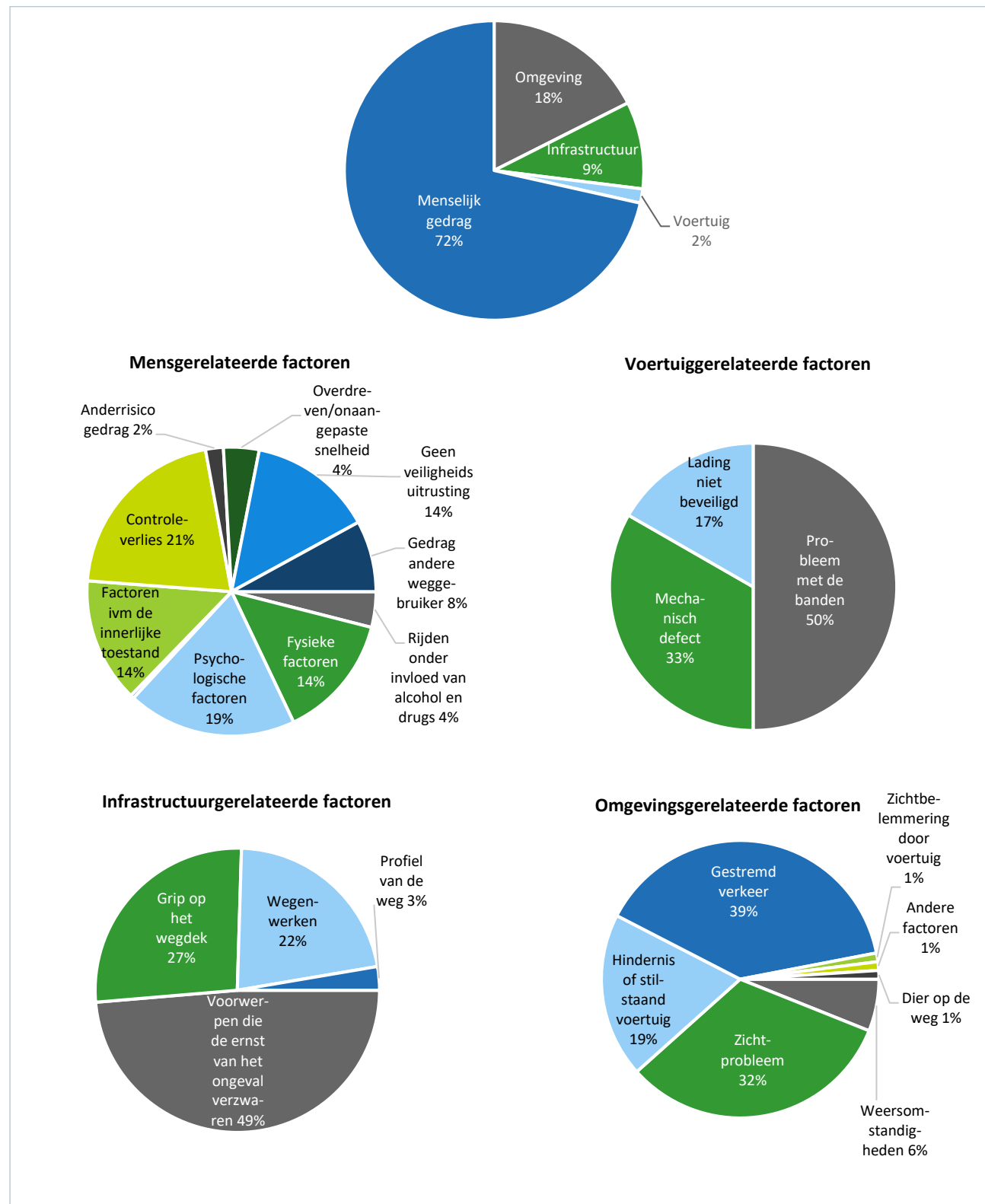


Figuur 38 : Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg (2014-2015)

Bron: Vias institute, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

Aandeel van verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op autosnelwegen

Figuur 39 geeft 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.

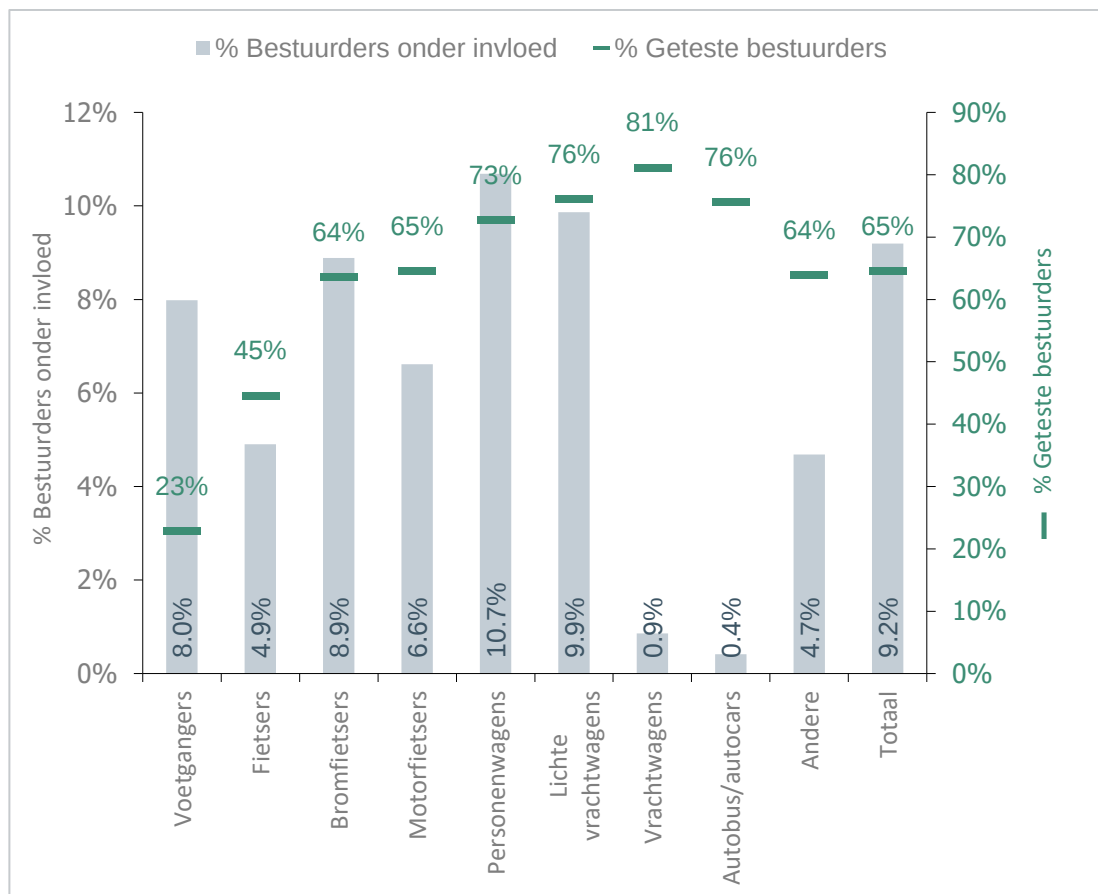


Figuur 39 : Aandeel van verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015)

Bron: Vias institute, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

4.4. Rijden onder invloed van alcohol

Figuur 40 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol ten opzichte van het totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen, en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2017. De grafiek toont dat het percentage bestuurders dat onder invloed van alcohol betrokken is bij een ongeval, sterk verschilt tussen de verschillende weggebruikerscategorieën. We noteren een percentage van 10,7% bij de autobestuurders tegenover slechts 0,9% bij de vrachtwagenchauffeurs.



Figuur 40 : Rijden onder invloed van alcohol (in letselongevallen) volgens weggebruikerstype (2017)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Conclusie

Dit rapport stelt zich tot doel om een overzicht te geven van de evolutie en de kenmerken van de verkeersongevallen in België. Het ligt daarmee in lijn van de rapporten die jaarlijks door Vias institute worden uitgegeven. De meeste van de weergegeven statistische analyses zijn gebaseerd op de officiële gegevens over verkeersongevallen die Statbel verzamelde (de Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) en afkomstig van de Verkeersongevallenformulieren (VOF) die de Federale Politie invult. Om te beginnen gaven we de kerncijfers, zoals de evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers op de Belgische wegen of de evolutie van het ongevallenrisico. Daarnaast hebben we ook de aard en de verdeling van de verkeersongevallen en de slachtoffers bestudeerd, rekening houdende met onder meer geslacht en leeftijd van de bestuurder, het tijdstip van het ongeval (welke maand, welke dag in de week, het uur van de dag) en de plaats van het gebeuren (welk gewest, welk type weg). Tot slot volgt een gedetailleerde studie van de ongevallenkenmerken, rekening houdende met onder meer het type botsing, de vervoersmodus, maar ook met bijzondere gevallen zoals de dodelijke ongevallen op de autosnelweg of rijden onder invloed van alcohol.

Uit de analyses blijkt in België een positieve evolutie te bestaan van de ongevallenindicatoren, op korte zowel als op lange termijn. Toch lijkt die evolutie niet te volstaan om de doelstelling voor 2020 te bereiken, die is vastgesteld op 420 doden. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers vertoont al decennia een dalende trend. Waar we bij het begin van de jaren 1970 nog bijna 3.000 doden telden, waren er dat in 2017 nog 615 (doden 30 dagen). De voorbije tien jaar is het aantal gedaald van 980 in 2008 tot de 615 dodelijke slachtoffers van 2017, wat neerkomt op een daling met 4,9 %. Op heel korte termijn, vergeleken met het jaar 2016 zagen we een daling met 8,2 %. De mortaliteit is gedaald met 8,6 % en de ernst van de letselongevallen met 3,1 %. In 2017 lag het aantal verkeersdoden per capita in ons land (55 doden per miljoen inwoners) hoger dan in Frankrijk (53), Duitsland (38) of Nederland (31). Het Europese gemiddelde bedroeg in 2017 50 verkeersdoden per miljoen inwoners. Bemoedigende cijfers, maar nog niet goed genoeg.

Bij bepaalde weggebruikers zien we specifieke seizoensgebonden trends die ons er moeten toe aanzetten om gericht te sensibiliseren op bepaalde momenten van het jaar. Zo tellen we 's zomers meer letselongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn dan tijdens de winter, omdat ze gewoon meer buiten komen. Omgekeerd gebeuren meer ongevallen met voetgangers in de wintermaanden, wanneer ze minder goed zichtbaar zijn. Even essentieel is het uur waarop ongevallen plaatsvinden. We stellen vast dat zich meer ongevallen voordoen tijdens de spitsuren. Een ander bekend fenomeen tot slot, waar we oog voor moeten hebben zijn de jonge chauffeurs die nog altijd vaker 's nachts bij een dodelijk ongeval betrokken raken.

De ernst van de verkeersongevallen loopt sterk uiteen naargelang van de provincie. Zo stellen we vast dat ongevallen in de provincie Namen en Luxemburg ernstiger zijn dan bijvoorbeeld in Oost-Vlaanderen en Limburg, die de beste cijfers scoren. De resultaten onderstrepen ook het feit dat de ernst van ongevallen afhankelijk is van het type weg. Ongevallen zijn ernstiger op een snelweg dan in een dorpskern. Bovendien lopen ook niet alle weggebruikers hetzelfde risico. Omdat ze zo talrijk zijn en vanwege het ongevallenrisico waaraan ze zijn blootgesteld, vormen de inzittenden van personenwagens de categorie van weggebruikers waar de meeste dodelijke slachtoffers te betreuren vallen, zowel op kruispunten als erbuiten.

Uit een gedetailleerde analyse, tot slot, hebben we voor de verschillende categorieën van weggebruikers de meest voorkomende botsingen kunnen identificeren. Globaal komen botsingen in de zijkant het vaakste voor. Afhankelijk van de plaats van het ongeval kan die vaststelling echter variëren. Op de snelweg komen bijvoorbeeld meer parallelle botsingen en kop-staartbotsingen voor, met een niet-verwaarloosbaar aandeel waarbij maar één weggebruiker betrokken is (verlies van controle). Als we op zoek gaan naar de ongevallenoorzaken stellen we vast dat verstrooidheid van de bestuurder op de eerste plaats komt. Een gebrekkige rijvaardigheid komt op de tweede plaats bij de ongevallen op de snelweg. Tot slot valt ook de bijzonder grote rol op die alcohol speelt bij verkeersongevallen. Meer dan 10% van de autobestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten testte immers positief en dat geldt ook voor 10% van de bestuurders van bestelwagens.

Gebruikte terminologie

Europese landen volgens Eurostat-notatie

<i>Afkorting</i>	<i>Land</i>
AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
GB	Groot-Brittannië
HU	Hongarije
HR	Kroatië
IE	Ierland
IL	Israël
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RS	Servië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slowakije
TR	Turkije
UK	Verenigd Koninkrijk

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.

Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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 ongevallengegevens 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 ongevallenstatistieken 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 ongevallenstatistieken 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.

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.

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:

- Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium):
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 7. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport :

Source	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia , Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2017	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: 2017	Assuralia Assuralia (2017). 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) en FOD Volksgezondheid.	- België	BIVV 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
Vias institute 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	Vias institute Slootmans, 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. Link naar het rapport
Monitor	Aantal afgelegde voertuigkilometers	Zelfgerapporteerd mobiliteitsgedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen	Online survey met 10.000 respondenten (waarvan 2.000 jonger dan 18 jaar)	- 2016 en 2017 - België	Vias institute en FOD Mobiliteit en Transport. Monitor Project (2017). Nationale enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid [Project lopend.] Link naar het project

BIVV Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2016	Zelf-gerapporteerd 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 (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: 2016	Federaal agentschap voor beroepsrisico's Link naar de statistieken
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen met letsel schade 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 Verkeersongevallen-formulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 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: 2017	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	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) - De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2015	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

	(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 het rapport
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuig-kilometers en reizigers-kilometers	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: 2016	FOD Mobiliteit en Vervoer Link naar het rapport

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Vias institute 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 Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheids-barometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.