



Rapport nr. 2020-S-01-NL

Statistisch rapport 2019

Verkeersongevallen 2018



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer



Statistisch rapport 2019

Verkeersongevallen 2018

Rapport nr. 2020-S-01-NL

Auteurs: Sloomans F. & Lequeux Q.

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 27/01/2020

Wettelijk depot: D/2020/0779/3

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Sloomans F. & Lequeux Q., Statistisch rapport 2019 – Verkeersongevallen 2018, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Sloomans Freya, Rapport Statistique 2019 – Accidents de la route 2018, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door Vias institute. 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 04/07/2019.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Inhoudsopgave

Tabellen- en figurenlijst	4
Scope	6
1 Algemene gegevens	7
1.1 Omvang van de problematiek	7
1.2 Evolutie	10
1.3 Weggebruikers	13
1.4 Europese vergelijking	14
2 Tijdstip van de ongevallen	16
2.1 Algemeen beeld	16
2.2 Variatie per maand	16
2.3 Variatie binnen de week	19
2.4 Variatie in functie van het uur van de dag	20
3 Plaats van de ongevallen	22
3.1 Verdeling naar gewesten en provincies	22
3.2 Verschillen naargelang het wegtype	25
4 Kenmerken van de ongevallen	27
4.1 Verplaatsingswijze	27
4.2 Type aanrijding	29
4.3 Dodelijke ongevallen op autosnelwegen	32
4.4 Rijden onder invloed van alcohol	33
5 Conclusie	34
Gebruikte terminologie	36
Gegevensbronnen	40

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1. Kerncijfers (2017-2018)	7
Tabel 2. Verkeersveiligheidsindicatoren (2017-2018)	8
Tabel 3. De letselongevallenstatistieken van 2018 in één oogopslag	9
Tabel 4. Relatief risico van elke weggebruiker op ernstige of dodelijke verwondingen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder	28
Tabel 5. Overzicht van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015)	32
Tabel 6. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport	41
Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2016)	8
Figuur 2. Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan (2009-2018)	10
Figuur 3. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2009-2020)	10
Figuur 4. Evolutie van het letselongevalsrisico (2008-2017)	11
Figuur 5. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2009-2018)	11
Figuur 6. Evolutie van het aantal letselongevallen, het aantal gewonden en het aantal doden 30 dagen (1973-2018)	12
Figuur 7. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2018)	13
Figuur 8. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2009 en 2018)	13
Figuur 9. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken', naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2015-2018)	14
Figuur 10. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-28 (2017)	15
Figuur 11. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen 2008 en 2017 in verschillende Europese landen	15
Figuur 12. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2014-2018)	16
Figuur 13. Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden (2018)	17
Figuur 14. Evolutie van de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (2009-2016, 2017 en 2018)	18
Figuur 15. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2018)	19
Figuur 16. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2017-2018)	20
Figuur 17. Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2014-2018)	21
Figuur 18. 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 (2009-2020)	23
Figuur 19. Evolutie van het letselongevalsrisico, naargelang het gewest (2008-2017)	23
Figuur 20. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2018)	24
Figuur 21. Mortaliteit, naargelang de provincie (2018)	24
Figuur 22. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2018)	25
Figuur 23. Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest (2018)	26
Figuur 24. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond (2018)	26
Figuur 25. Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2018)	27
Figuur 26. Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype (2018)	28
Figuur 27. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naargelang de voertuigcategorie (2014-2018)	29
Figuur 28. Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding (2018)	30
Figuur 29. Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze (2018)	30

Figuur 30. Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype (2018)_____	31
Figuur 31. Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week (2018) _____	31
Figuur 32. Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg (2014-2015)_____	33
Figuur 33. Rijden onder invloed van alcohol (in letselongevallen) volgens weggebruikerstype (2018)_____	33

Scope

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door Vias institute worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van 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 niet alle bronnen die in dit rapport gebruikt worden exact dezelfde 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". Botsingen tussen twee voetgangers vallen niet onder deze definitie. 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 besproken 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 is gebaseerd op gegevens vanuit 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 letselschade. Deze cijfers worden aangevuld met gegevens die naast letselongevallen ook verkeersongevallen met enkel materiële schade omvatten. De gegevens in dit rapport zijn afkomstig van verzekeringsmaatschappijen (het aantal schadegevallen). Daarnaast wordt er ook gebruik gemaakt van enkele studies van 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 vragenlijstonderzoek van Vias institute. Op het einde van het rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de tekst als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

We wijzen erop dat de aantallen verkeersongevallen en –slachtoffers vermeld in dit rapport zeer waarschijnlijk onderschat worden: niet alle letselongevallen zijn opgenomen in de geconsulteerde databanken omdat ze niet systematisch gemeld worden aan de bevoegde diensten. Deze onderschatting 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 ongevallendatabank van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) op twee verschillende manieren werd opgebouwd. Tot en met 2004 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. 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 tot 2004 steeds gebruik gemaakt van de gewogen cijfers van de Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Vanaf 2005 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 politiebureau die voordien geschat werden via de wegingscoëfficiënt. Abrupte veranderingen in de aantallen letselongevallen en niet-dodelijke slachtoffers die waargenomen worden tussen deze twee verschillende registratieperiodes kunnen mogelijk het gevolg zijn van de verschillende methoden om de database samen te stellen. Dit geldt zowel voor de absolute als voor de relatieve cijfers.

1 Algemene gegevens

1.1 Omvang van de problematiek

Tabel 1 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor 2017 en 2018¹. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als deze 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 is er een stagnatie van de aantallen schadegevallen, letselongevallen en verkeersslachtoffers op korte en middellange termijn. In vergelijking met 2017 is er in 2018 een lichte afname van het aantal schadegevallen met 0,7%. We zien voorts een lichte stijging van het aantal letselongevallen (+1,1%) en van het aantal gewonden (+0,6%), en een lichte daling van het aantal doden 30 dagen (-0,8%).

Tabel 1. Kerncijfers (2017-2018)

	2017	2018	Evolutie 2017-2018
Schadegevallen (geregistreerd door de verzekerings-maatschappijen)	342.876	340.618	- 0,7%
Letselongevallen (geregistreerd door de politie)	38.025	38.455	+ 1,1%
Gewonden (geregistreerd door de politie)	48.472	48.750	+ 0,6%
Doden 30 dagen (geregistreerd door de politie)	609	604	- 0,8%

Bronnen : Evolutie van de schade frequentie 2017-2018 in de BA motorrijtuigenverzekering; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tabel 2 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor 2017 en 2018. 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 hier zien we een stagnatie van de evolutie op korte termijn. De cijfers tonen een licht dalende trend van het ongevalsrisico, van de mortaliteit en van de ernst van de letselongevallen.

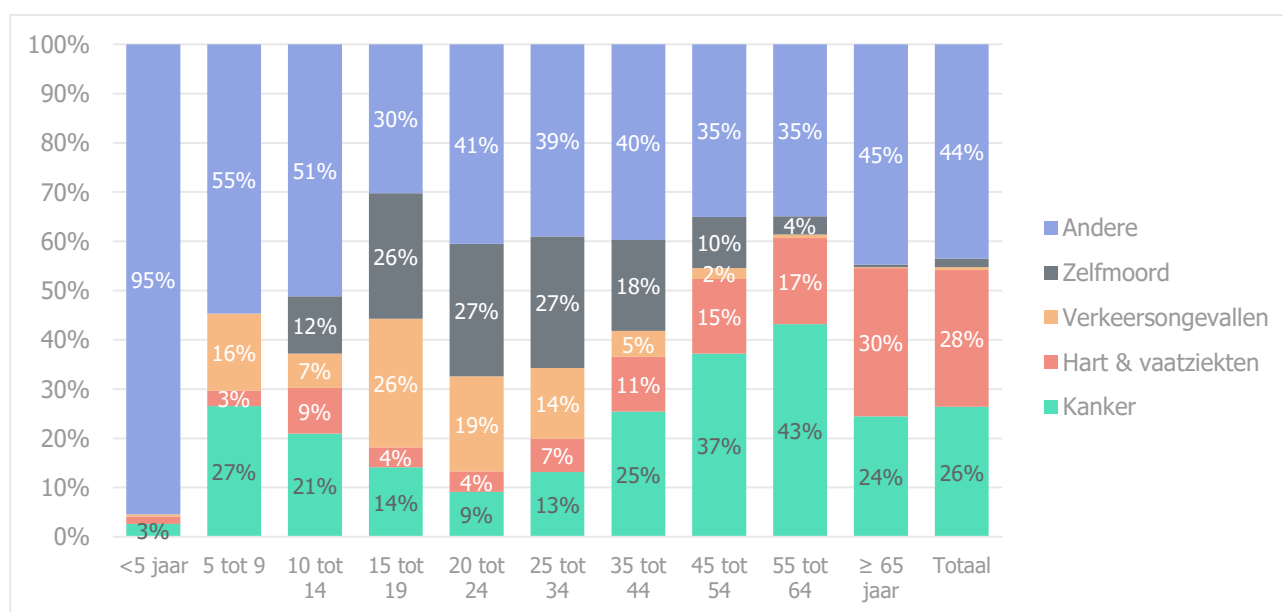
¹ De ongevalscijfers werden in 2019 geüpdatet. Dit verklaart waarom de cijfers in Tabel 1 lichtjes kunnen afwijken van de ongevalscijfers in de vorige statistische rapporten.

Tabel 2. Verkeersveiligheidsindicatoren (2017-2018)

	2017	2018	Evolutie 2017-2018
Ongevalsrisico (aantal letselongevallen/ miljard afgelegde voertuigkilometers)	369	/*	n/a
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen/ miljoen inwoners)	54	53	-1,3%
Ernst van de letselongevallen (aantal doden 30 dagen/ 1000 letselongevallen)	16,0	15,7	-1,9%

* Het aantal voertuigkilometers afgelegd in 2018 was nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer.

Figuur 1 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2016 was 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 verkeersongevallen een zeer belangrijke doodsoorzaak zijn bij jongeren: 26% van alle overlijdens bij 15- tot 19-jarigen zijn verkeersslachtoffers. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

**Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2016)**

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In **Tabel 3** worden de belangrijkste cijfers met betrekking tot de letselongevallen in 2018 samengevat.

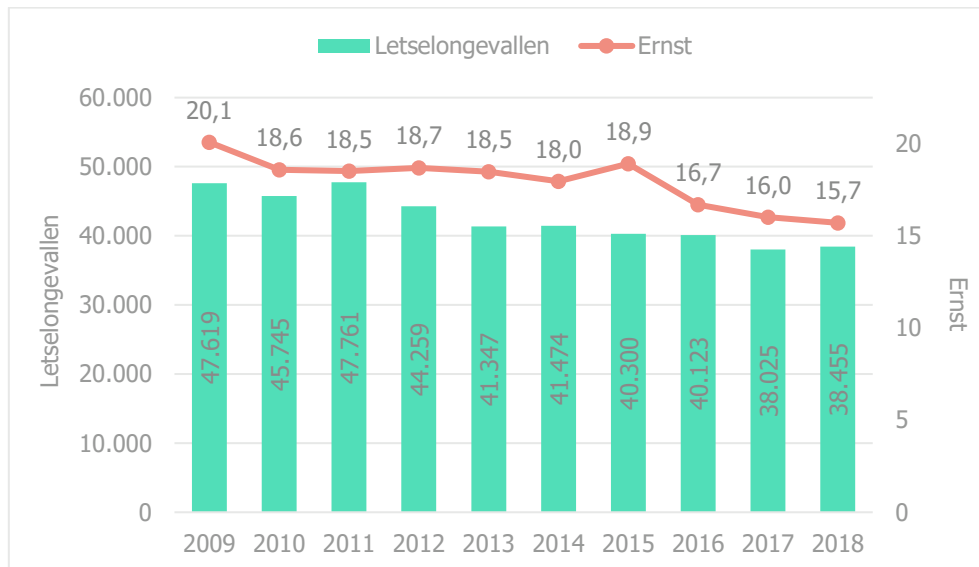
Tabel 3. De letselongevallenstatistieken van 2018 in één oogopslag

			Letsel-on-gevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal slachtoffers	Aandeel slachtoffers	Ongevallen-ernst
Totaal			38 455	604	48 750	49 354	100%	15,7
Tijdstip	Periode van de week	Weekdag	26 621	350	33 123	33 473	68%	13,1
		Weeknacht	1 958	62	2 435	2 497	5%	31,7
		Weekenddag	7 206	120	9 784	9 904	20%	16,7
		Weekendnacht	2 670	72	3 408	3 480	7%	27,0
Omstandigheden	Lichtgesteldheid	Dag	26 578	359	33 693	34 052	69%	13,5
		Schemering	1 880	28	2 356	2 384	5%	14,9
		Nacht, geen openb. verlichting	863	40	1 165	1 205	2%	46,3
		Nacht, met openb. verlichting	7 524	155	9 671	9 826	20%	20,6
		Nacht, openb. verl. aanw. maar niet in werking	360	15	506	521	1%	41,7
		Onbekend	1 250	7	1 359	1 366	3%	Na*
		Normaal	31 216	522	39 967	40 489	82%	16,7
	Weersomstandigheden	Bijzonder (regen, mist, wind ...)	3 814	63	4 991	5 054	10%	16,5
		Onbekend	3 425	19	3 792	3 811	8%	Na*
	Staat van de weg	Droog	24 842	419	31 742	32 161	65%	16,9
		Nat, plassen	5 958	105	7 831	7 936	16%	17,6
		Ijzel, sneeuw	493	2	595	597	1%	4,1
		Proper	7 293	148	9527	9 675	20%	20,3
		Vuil (zand, grind, bladeren,...)	235	3	286	289	1%	12,8
		Onbekend	2 959	9	3 185	3 194	6%	Na*
Plaats	Gewest	Vlaams Gewest	23 714	310	29 898	30 208	61%	13,1
		Waals Gewest	10 908	273	14 341	14 614	30%	25,0
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3 833	21	4 511	4 532	9%	5,5
	Provincie	Antwerpen	6 932	63	8 634	8 697	18%	9,1
		Limburg	2 976	59	3 954	4 013	8%	19,8
		Oost-Vlaanderen	6 230	71	7 867	7 938	16%	11,4
		Vlaams-Brabant	3 126	35	3 949	3 984	8%	11,2
		West-Vlaanderen	4 450	82	5 494	5 576	11%	18,4
		Waals-Brabant	1 064	18	1 311	1 329	3%	16,9
		Henegouwen	3 915	91	5 151	5 242	11%	23,2
		Luik	3 340	76	4 370	4 446	9%	22,8
		Luxemburg	960	35	1 303	1 338	3%	36,5
		Namen	1 629	53	2 206	2 259	5%	32,5
	Wegtype	Autosnelwegen	2 968	94	4 518	4 612	9%	31,7
		Buiten bebouwde kom	11 726	310	15 982	16 292	33%	26,4
		Binnen bebouwde kom	22 279	196	26 688	26 884	54%	8,8
		Onbekend	369	4	448	452	1%	Na*
	Kruispunttype	Buiten kruispunt	12 403	134	15 848	15 982	32%	10,8
		Op kruispunt	24 964	456	31 649	32 105	65%	18,3
		Rotonde	1 088	14	1 253	1 267	3%	12,9
	Snelheidszone	30 km/u of minder	2 815	14	3 281	3 295	7%	5,0
		31 km/u - 50 km/u	20 531	209	24 722	24 931	51%	10,2
		51 km/u - 70 km/u	7 600	162	10 420	10 582	21%	21,3
		71 km/u - 90 km/u	2 962	114	4 287	4 401	9%	38,5
		Plus de 90 km/u	2 368	89	3 613	3 702	8%	37,6
		Onbekend	2 179	16	2 427	2 443	5%	Na*
Type	Ongevalstype	Eenzijdige ongevallen	7 473	221	8 542	8 763	18%	29,6
Betrokkenen	Verplaatsingswijze	Voetgangers	4 629	74	4 616	4 690	10%	16,0
		Fietzers	10 079	88	10 157	10 245	21%	8,7
		Bromfietzers	3 369	19	3 281	3 300	7%	5,6
		Motorfietzers	3 136	87	3 118	3 205	6%	27,7
		Auto-inzittenden	30 683	275	24 439	24 714	50%	9,0
		Lichte vrachtwageninzittenden	3 515	30	1 517	1 547	3%	8,5
		Vrachtwageninzittenden	2 053	19	454	473	1%	9,3
		Autobussen/autocarinzittenden	645	2	502	504	1%	3,1
		Andere/onbekend	na	10	666	676	1%	Na*
	Geslacht	Mannen	32 587	442	27 499	27 941	57%	13,6
		Vrouwen	22 962	153	20 739	20 892	42%	6,7
		Onbekend		9	512	521	1%	Na*
	Leeftijd	0 tot 17 jaar	6 669	23	5 875	5 898	12%	3,4
		18 tot 24 jaar	10 254	65	7 769	7 834	16%	6,3
		25 tot 39 jaar	19 337	142	13 940	14 082	29%	7,3
		40 tot 59 jaar	20 010	159	13 793	13 952	28%	7,9
		60 jaar en ouder	10 289	206	6 854	7 060	14%	20,0
		Onbekend		9	519	528	1%	Na*

*De ongevallenernst 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

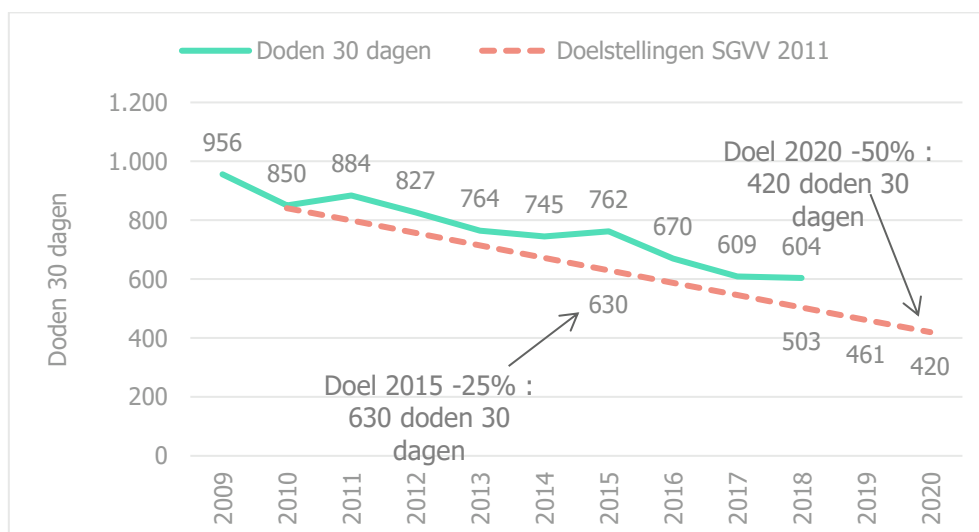
Figuur 2 geeft voor de periode van 2009 tot 2018 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en de ernst ervan. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen sinds 2011, maar met in 2018 opnieuw een lichte stijging (+1,1%). De ernst van de ongevallen bleef relatief stabiel tussen 2010 en 2015, maar kende in 2016 een forse afname.



Figuur 2. Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan (2009-2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

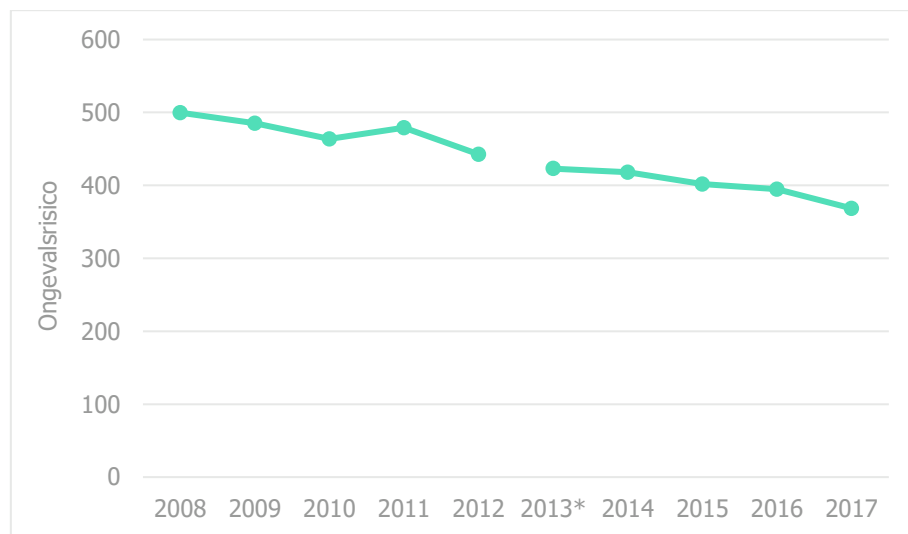
Figuur 3 geeft voor de periode van 2009 tot 2018 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft vooropgesteld. Deze doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 850 doden 30 dagen in 2010. 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 2018 bleef het effectief geregistreerde aantal verkeersdoden (604) boven de doelstelling (maximaal 503 doden 30 dagen). Tot slot willen we tegen 2020 een vermindering met 50% ten opzichte van 2010 realiseren (maximaal 420 doden 30 dagen). De grafiek illustreert dat het zeer moeilijk zal om deze doelstelling te behalen.



Figuur 3. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2009-2020)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 4 toont de evolutie van het letselongevallenrisico voor de periode 2008-2017. Letselongevallenrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers. De laatste 10 jaar is er een algemene neerwaartse trend te zien (-24%) in het ongevalsrisico.



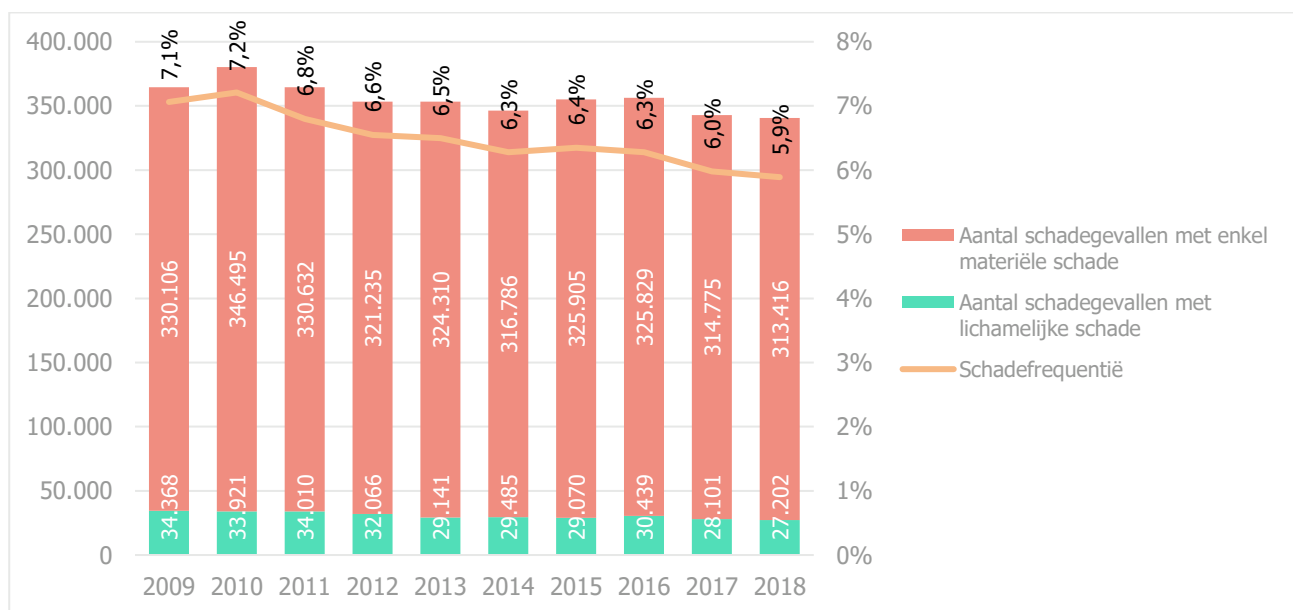
Figuur 4. Evolutie van het letselongevalsrisico (2008-2017)

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

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

Figuur 5 geeft voor de periode van 2009 tot 2018 de evolutie weer van (1) het aantal schadegevallen en (2) 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 voorbije jaren ging het om ongeveer 350 000 aangiftes per jaar. 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 letsel. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens. Verderop in het rapport bespreken we de schadegevallen in functie van de verplaatsingswijze (zie 4.1).

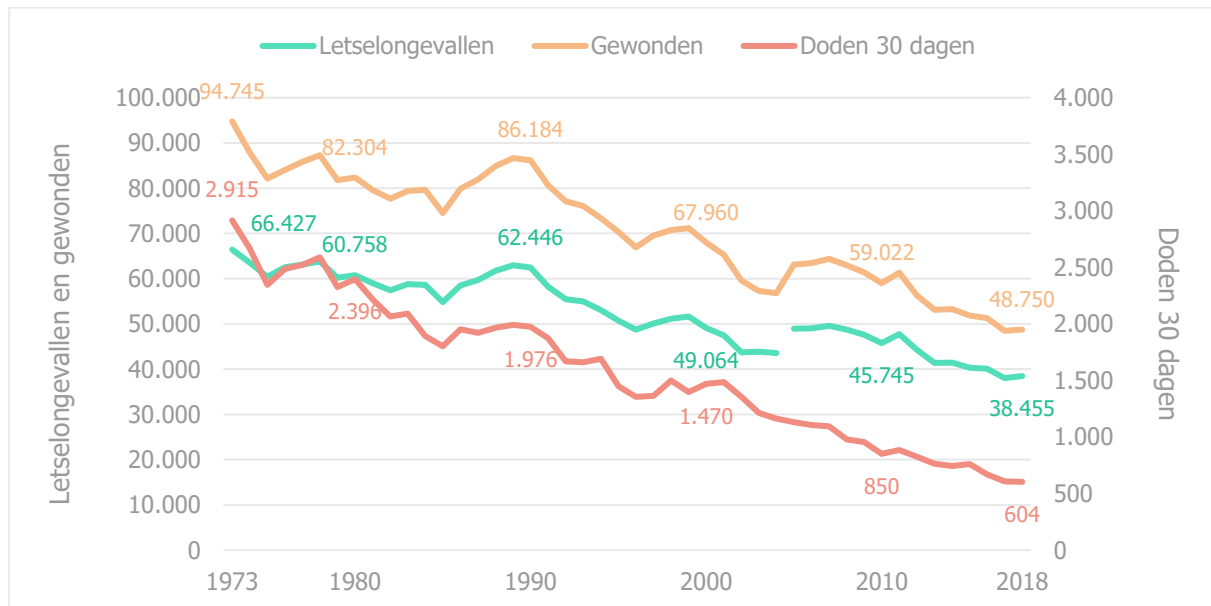
De voorbije 10 jaar is er een daling van zowel het aantal schadegevallen met enkel materiële schade als deze met lichamelijke schade. Ook de schadefrequentie daalde tot het laagste peil in 10 jaar. Een schadefrequentie van 5,9% betekent dat door 1000 verzekerde voertuigen 59 schadegevallen veroorzaakt werden in 2018.



Figuur 5. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2009-2018)

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

Figuur 6 geeft voor de periode van 1973 tot 2018 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, het aantal gewonden en het aantal doden 30 dagen. Op de linkeras wordt het aantal letselongevallen en het aantal gewonden 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 geen wegingscoëfficiënt gebruikt. De evolutie op lange termijn van het aantal letselongevallen, het aantal gewonden en van het aantal verkeersdoden wijst op een algemene verbetering van de veiligheid op onze wegen de laatste decennia. De grote daling van de doden 30 dagen kan verklaard worden door een verhoging van de passieve veiligheid van voertuigen, en de verhoogde effectiviteit van spoeddiensten en medische zorg.

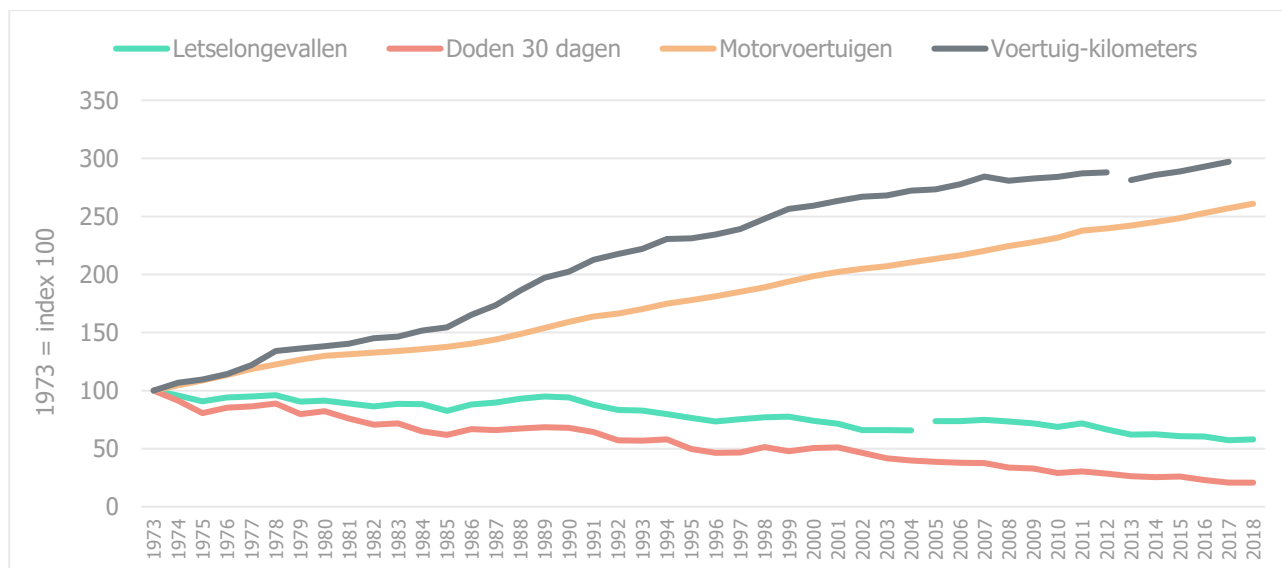


Figuur 6. Evolutie van het aantal letselongevallen, het aantal gewonden en het aantal doden 30 dagen (1973-2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 7 geeft voor de periode van 1973 tot 2018 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 geen wegingscoëfficiënt gebruikt.

De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen een dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen.



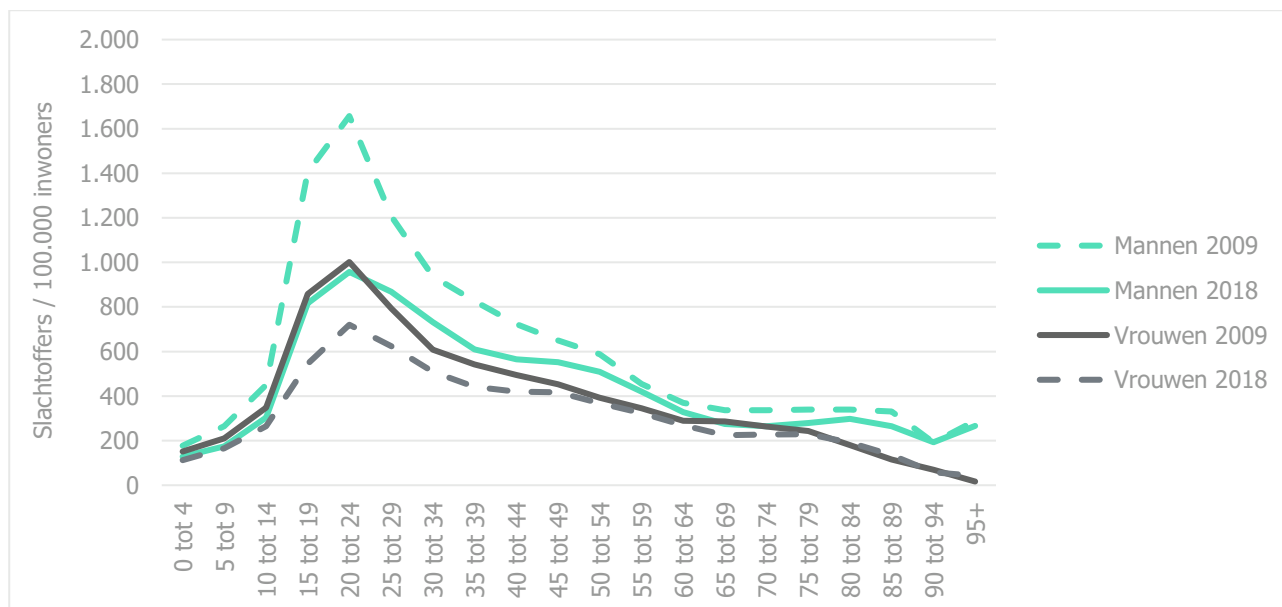
Figuur 7. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2018)

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

1.3 Weggebruikers

Figuur 8 geeft een vergelijking weer tussen 2009 en 2018 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 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 2018 minder uitgesproken is dan in 2009. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van meer dan 40% opgetekend.



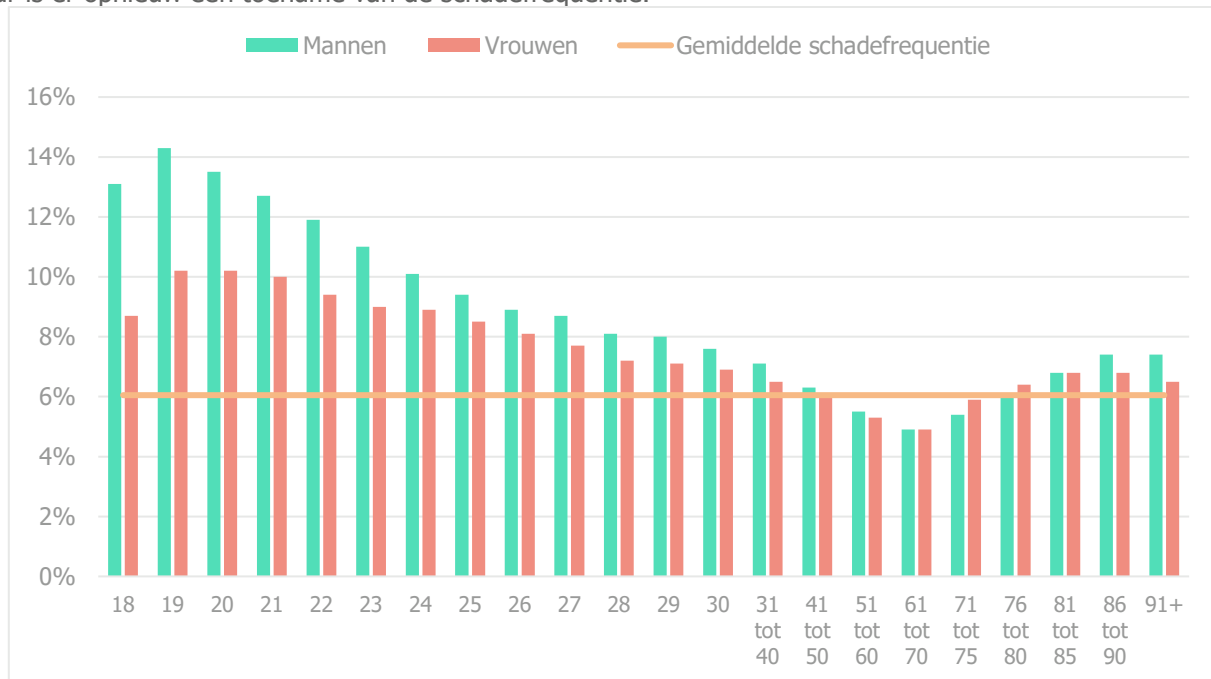
Figuur 8. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naar gelang de leeftijd en het geslacht (2009 en 2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 9 geeft voor de periode van 2015 tot 2018 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.

De schadefrequentie is over het algemeen groter bij mannen dan bij vrouwen. Dat verschil is meer uitgesproken bij de jongere leeftijden en vervaagt naarmate de bestuurders ouder zijn. De schadefrequentie is het hoogst bij de 19-jarige bestuurders en neemt af naarmate de bestuurders ouder worden. Tot aan de leeftijd van 40 jaar is de schadefrequentie hoger dan de gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2015-2017. Voor de 40 tot 70-jarigen ligt de schadefrequentie onder het gemiddelde. Vanaf 70 jaar is er opnieuw een toename van de schadefrequentie.

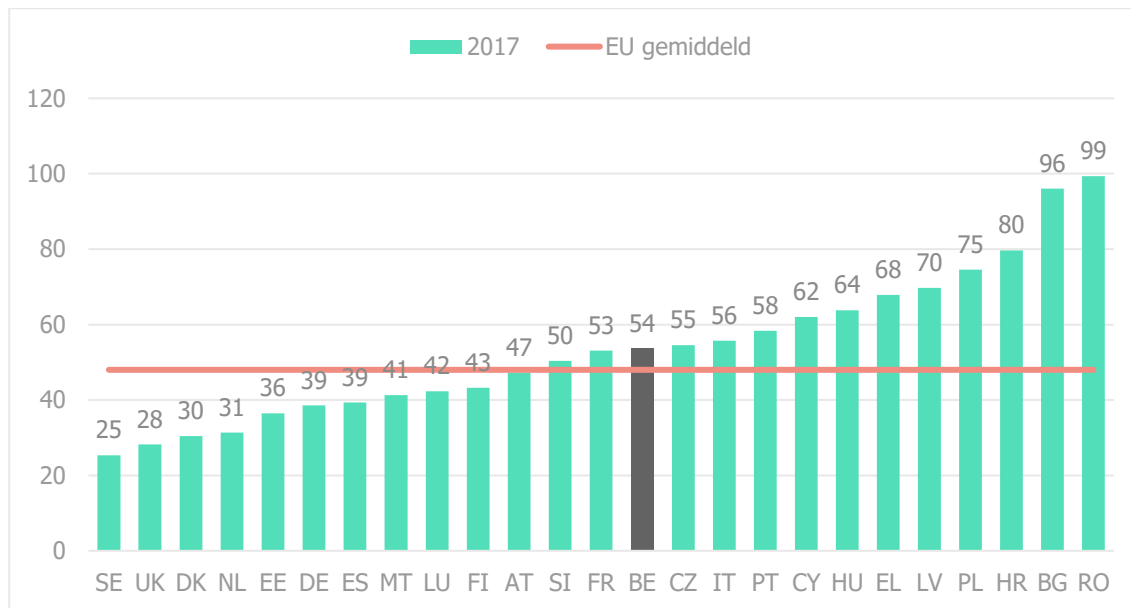


Figuur 9. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken', naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2015-2018)

Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2019

1.4 Europese vergelijking

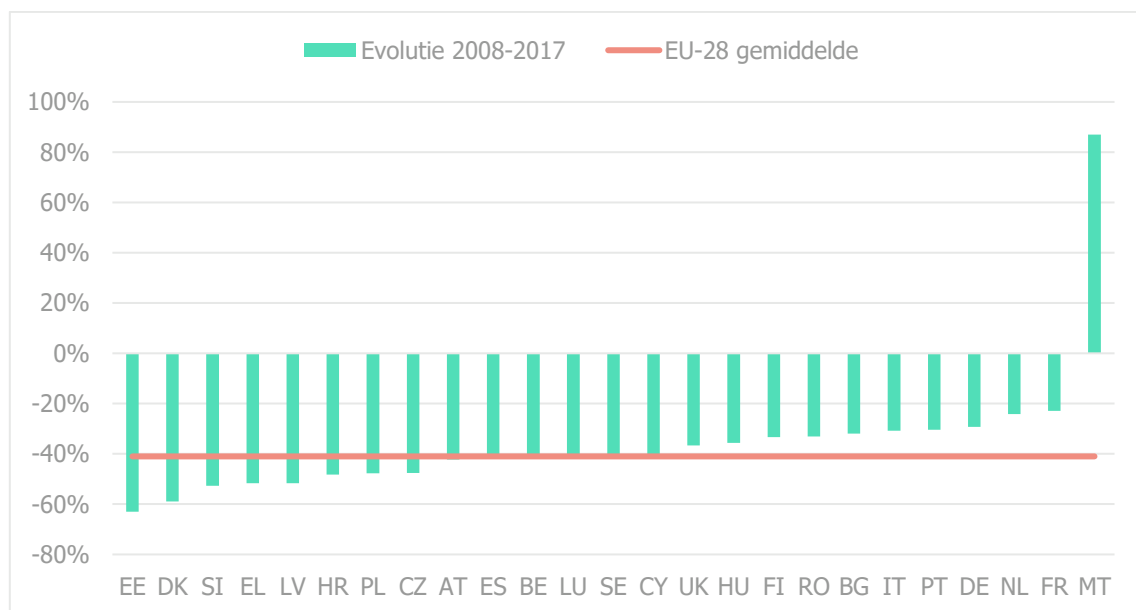
Figuur 10 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk land van de EU-28 in 2017. In België zijn er 54 doden per miljoen inwoners, hiermee doen we het iets slechter dan het Europese gemiddelde (48 doden per miljoen inwoners). In Frankrijk zijn er 53 doden per miljoen inwoners, maar het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland doen het veel beter dan België met respectievelijk 28, 31 en 39 doden per miljoen inwoners.



Figuur 10. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-28 (2017)

Bronnen: CARE; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

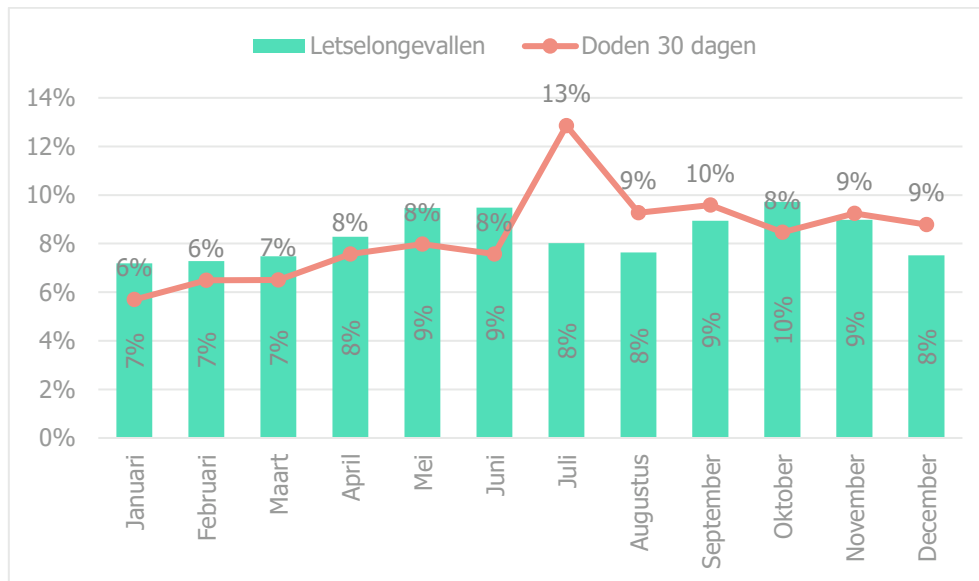
Figuur 11 geeft een globaal overzicht van de evolutie over 10 jaar (2008 – 2017) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. In alle landen, met uitzondering van Malta, is er een daling van het aantal verkeersdoden. We hebben geen informatie over Ierland, Litouwen en Slovakije. De landen met de gunstigste evolutie in deze periode zijn Estland (-63%), Denemarken (-59%) en Slovenië (-53%). België zit met een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van 42% op niveau van het Europese gemiddelde. Onze buurlanden tekenen een minder grote daling op in een periode van 10 jaar: in Duitsland gaat het om een daling van 29%, in Nederland om een daling van 24% en in een Frankrijk om een daling van 23%.



Figuur 11. Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen 2008 en 2017 in verschillende Europese landen

Bronnen: CARE; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij de letselongevallen daalt het aantal ongevallen tijdens de maanden juli en augustus, evenals tijdens de eerste drie maanden van het jaar. Maar voor de doden 30 dagen is er een toename tijdens de zomermaanden, wat aangeeft dat de gemiddelde ernst dan hoger ligt. Ook in sommige voorbije jaren zagen we een piek van doden 30 dagen in deze maanden, maar nog nooit zo uitgesproken als in 2018. We zien dat de ongevalernst (aantal doden per 1.000 letselongevallen) voor motorfietzers in de maand juli bijzonder hoog ligt. In deze maand zijn er 62 doden per 1.000 letselongevallen, terwijl het gemiddelde voor het hele jaar op 25 doden per 1.000 letselongevallen ligt. De ernst voor motorfietzers in juli ligt in 2018 dubbel zo hoog als in juli 2017.



Figuur 13. Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 14 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2009 tot 2016, in 2017 en in 2018. 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 weggebruikers minder geneigd zijn zich te verplaatsen met deze verplaatsingsmiddelen bij winterse weersomstandigheden².

² 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.



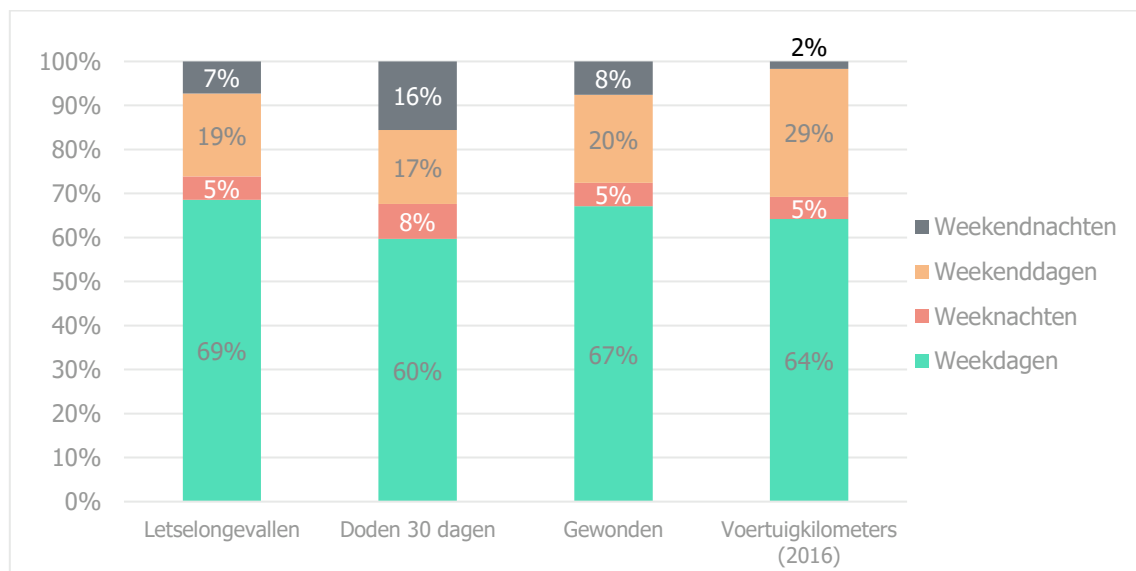
Figuur 14. Evolutie van de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (2009-2016, 2017 en 2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3 Variatie binnen de week

Figuur 15 geeft voor 2018 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2016 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers³ over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel ongevallen of slachtoffers die in deze periode geregistreerd worden groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers die in deze periode afgelegd worden, dan kent deze periode een groter risico.

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.



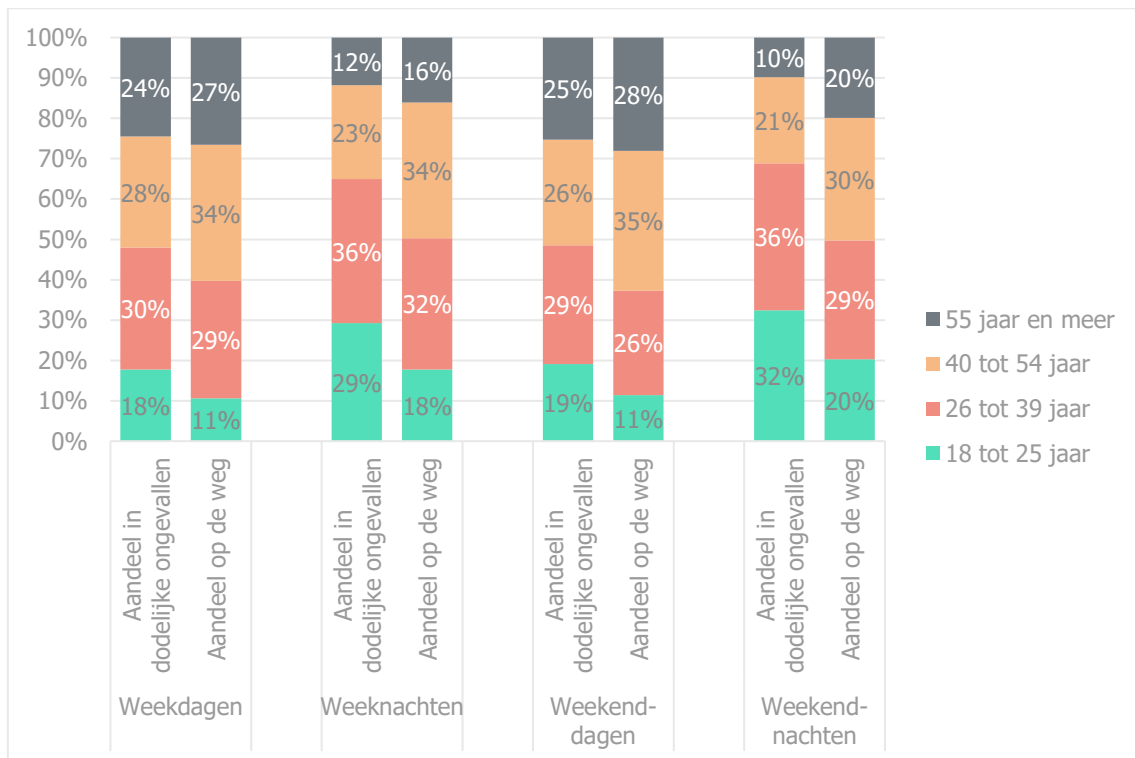
Figuur 15. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2018)

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

Figuur 16 geeft voor elk tijdstip van de week en voor verschillende leeftijdscategorieën van autobestuurders de verdeling weer van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2017 en 2018. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting 'rijden onder invloed' die 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 figuur toont enerzijds dat de aanwezigheid op de weg tijdens week- en weekenddagen gedomineerd wordt door autobestuurders van 40 jaar en ouder. Tijdens de week- en weekendnachten neemt het aandeel van de jongere autobestuurders op de weg toe. Anderzijds zien we dat vooral de autobestuurders die jonger zijn dan 40 jaar betrokken raken in dodelijke ongevallen. In vergelijking met hun aanwezigheid op de weg, is deze groep autobestuurders dus oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen. Deze oververtegenwoordiging is nog meer uitgesproken bij jonge autobestuurders tussen 18 en 25 jaar waar het aandeel in dodelijke ongevallen tijdens week- en weekenddagen bijna dubbel zo hoog ligt als hun aandeel op de weg.

³ Het aantal voertuigkilometers afgelegd door motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en autobussen /auto-cars.



Figuur 16. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2017-2018)

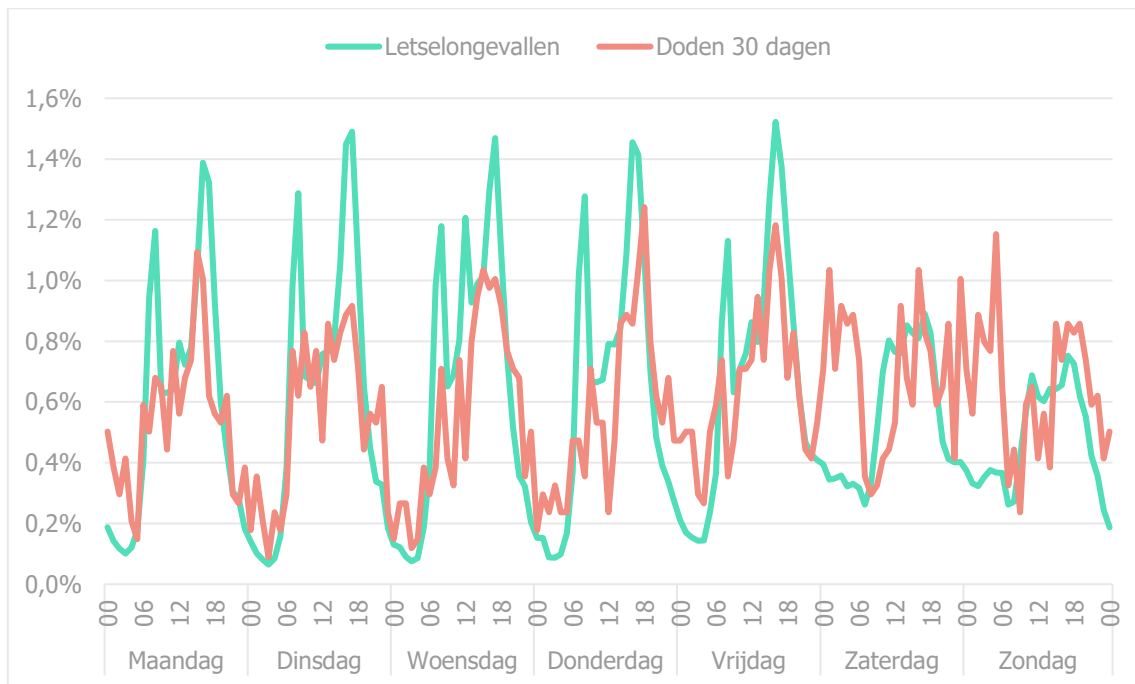
Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Vias institute, Gedragsmeting 'Alcohol' 2015⁴

2.4 Variatie in functie van het uur van de dag

Figuur 17 geeft voor de periode van 2014 tot en met 2018 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een gelijkmatige verdeling van verkeer en verkeersongevallen, 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%.

Voor de letselongevallen op weekdagen zijn er twee duidelijke pieken, de ochtendspits en de avondspits. Op woensdag is er nog een derde piek rond de middag. Voor de doden 30 dagen op weekdagen vinden we deze twee pieken ook min of meer terug, maar hier is de piek duidelijk het hoogst tijdens de avondspits. In het weekend is er een piek van doden 30 dagen tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. We zien deze stijging echter niet terug bij de letselongevallen. Ongevallen tijdens weekendnachten komen dus minder vaak voor, maar zijn zeer dodelijk. Het aandeel letselongevallen en doden 30 dagen vertoont op weekdagen minder pieken.

⁴ Focant, N. (2016). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



Figuur 17. Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2014-2018)

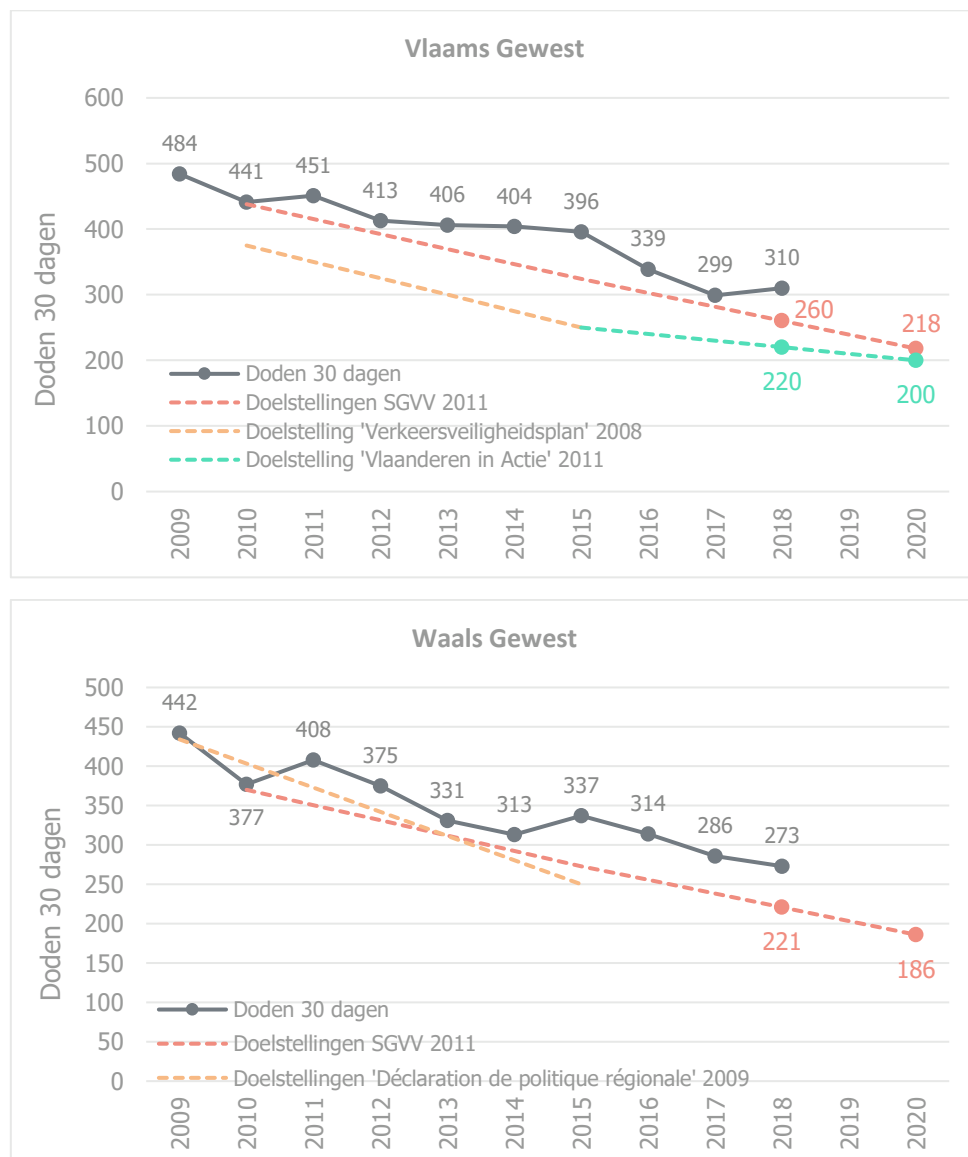
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

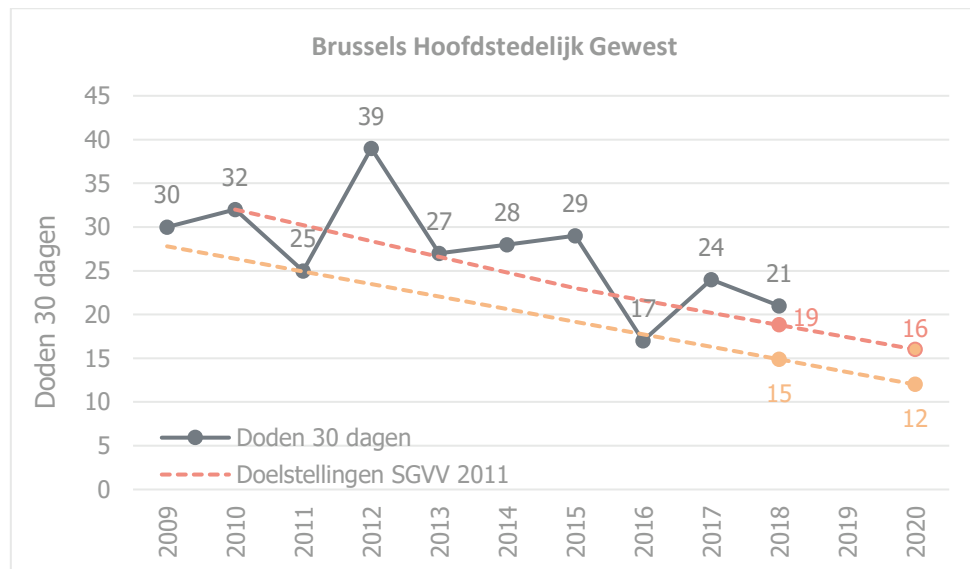
3 Plaats van de ongevallen

3.1 Verdeling naar gewesten en provincies

Figuur 18 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2009 tot 2018, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft opgesteld en anderzijds met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.

Het Vlaams Gewest telde 310 doden 30 dagen in 2018, en eindigt daarmee een eind boven de doelstellingen van zowel de SGVV 2011 (maximaal 260 doden 30 dagen) als de doelstellingen die Vlaanderen zelf in verschillende actieplannen gesteld heeft (maximaal 220 doden 30 dagen). Hetzelfde geldt voor het Waalse Gewest: in 2018 waren er 273 doden 30 dagen, terwijl het doel van de SGVV 2011 maximaal 221 doden 30 dagen bedroeg. In het Brussels Gewest vielen 21 doden in 2018. Daarmee doet dit Gewest het slechts iets slechter dan de doelstelling vooropgesteld door de SGVV 2011 (19 doden).



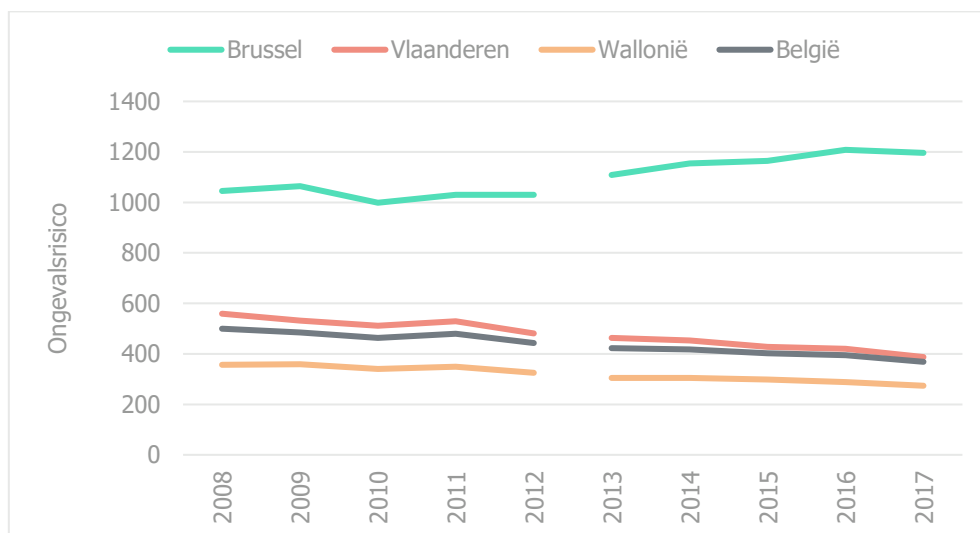


Figuur 18. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Veiligheidsraad en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2009-2020)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 19 geeft de evolutie weer tussen 2008 en 2017 van het letselongevalsrisico voor de verschillende gewesten en voor België. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast, hierdoor kan het ongevalsrisico dat berekend werd vanaf 2013 niet vergeleken worden met de jaren ervoor.

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.

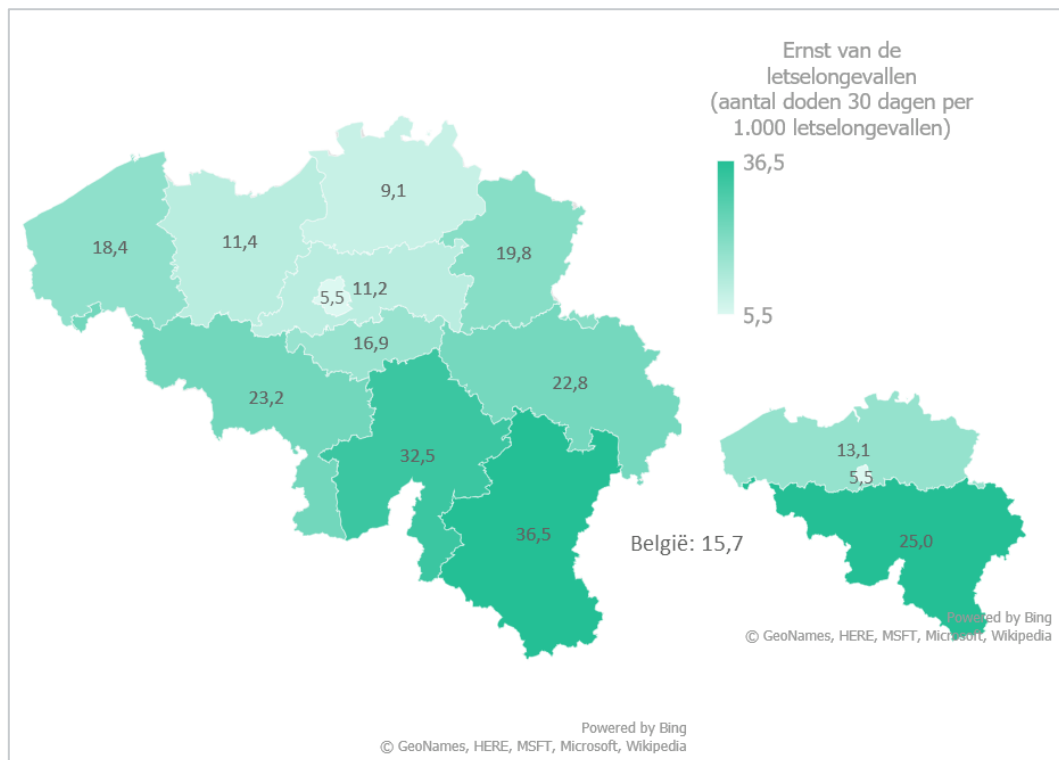


Figuur 19. Evolutie van het letselongevalsrisico, naargelang het gewest (2008-2017)

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

Figuur 20 geeft voor 2018 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst.

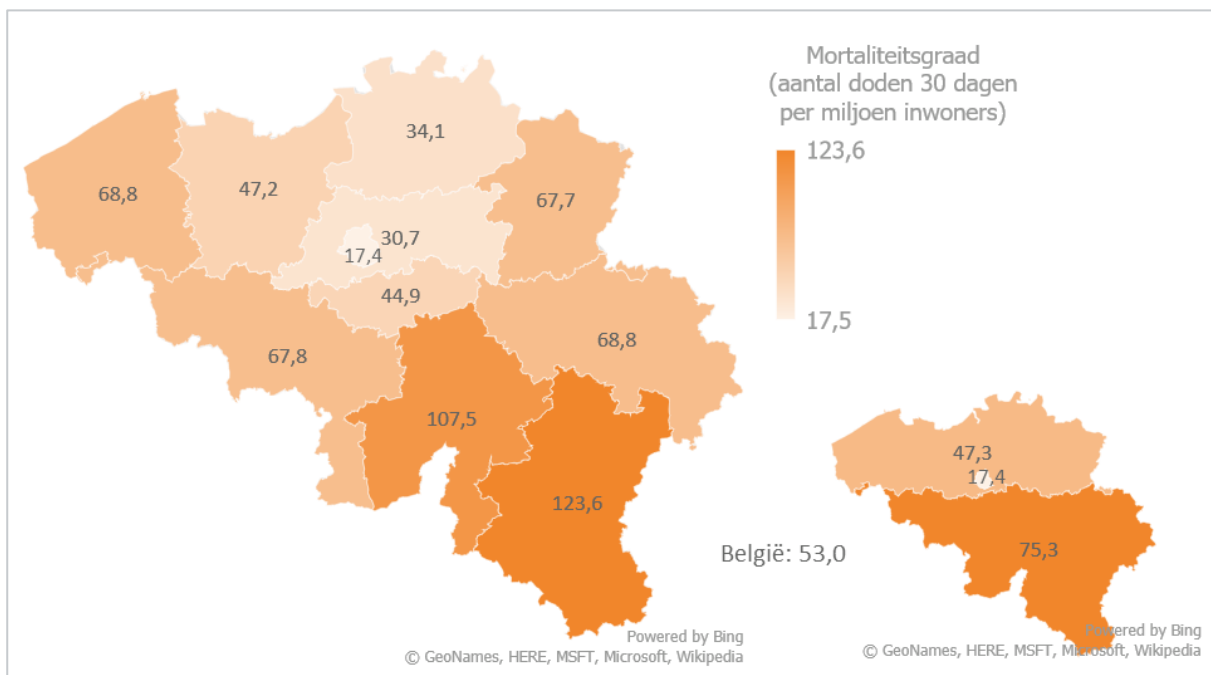
De kaart toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (25,0) dubbel zo hoog is als in het Vlaams Gewest (13,1). De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Luxemburg (waar 36,5 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met 5,5 doden per 1000 letselongevallen.



Figuur 20. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 21 geeft voor 2018 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen in verkeersongevallen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. 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 mortaliteit. Omgekeerd is de mortaliteit het laagst voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (17,4 doden per miljoen inwoners).



Figuur 21. Mortaliteit, naargelang de provincie (2018)

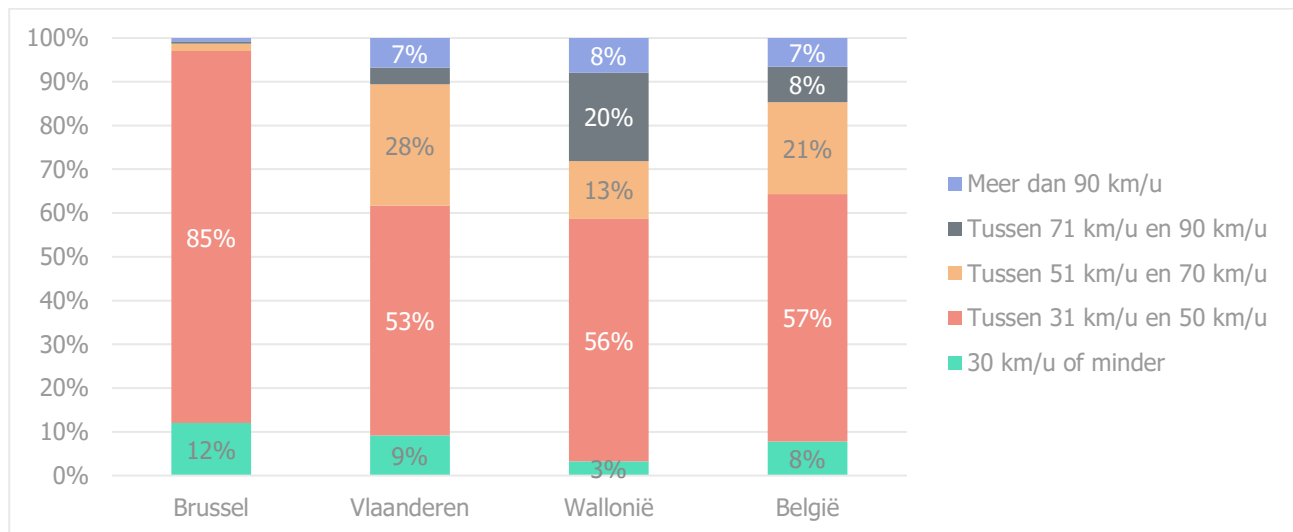
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.2 Verschillen naargelang het wegtype

Figuur 22 geeft voor 2018 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.

In Vlaanderen en Wallonië vindt ongeveer de helft van alle ongevallen plaats op wegen met een snelheidsregime tussen 30 en 50 km/u, met andere woorden grotendeels in de bebouwde kom. Daarnaast zien we dat in Vlaanderen bijna 1/3^{de} van de letselongevallen in 2018 op een weg met een maximale snelheid van 70 km/u gebeurde, terwijl het in Wallonië om slechts 13% gaat. Dit heeft uiteraard te maken met het feit dat in Vlaanderen de snelheid op gewestwegen verlaagd werd van 90 km/u naar 70 km/u, terwijl in Wallonië (en Brussel) nog steeds 90 km/u gereden mag worden op dergelijke wegen.

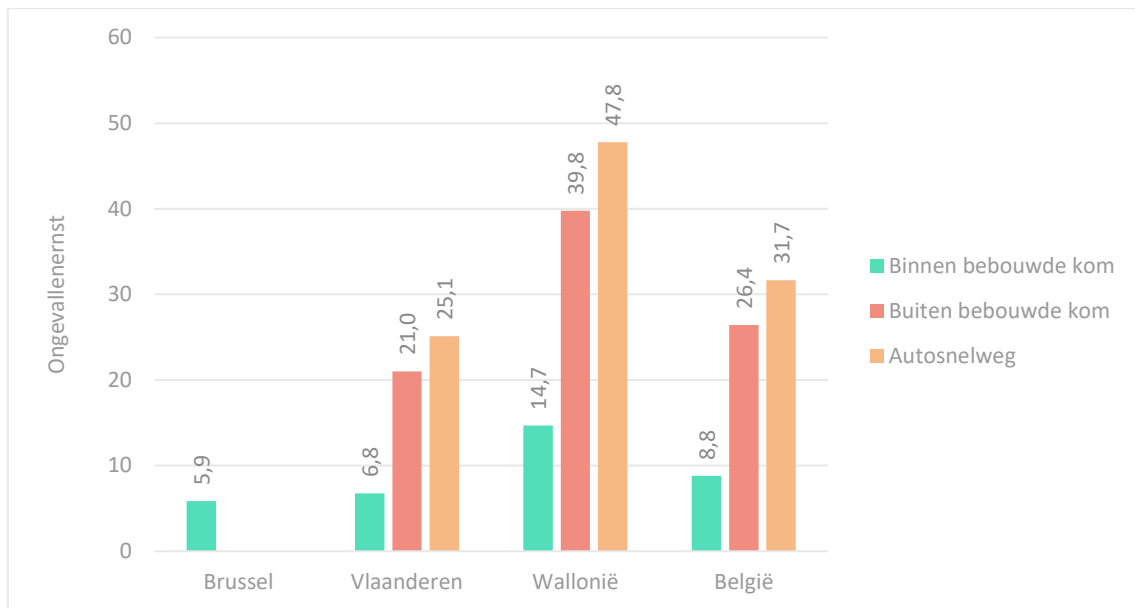


Figuur 22. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 23 geeft voor 2018 de ongevallenernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevallenernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De ongevalsernst ligt op elk wegtype hoger in Wallonië dan in Vlaanderen.

De ongevallenernst is in alle Gewesten het hoogst op autosnelwegen, en het laagst op wegen binnen de bebouwde kom. Dit heeft te maken met de gereden snelheid: een hogere snelheid hangt samen met een hogere ongevallenernst. Het relatief aantal ongevallen op autosnelwegen ligt wel lager dan op andere wegen indien we ook de verkeersintensiteit in rekening brengen.



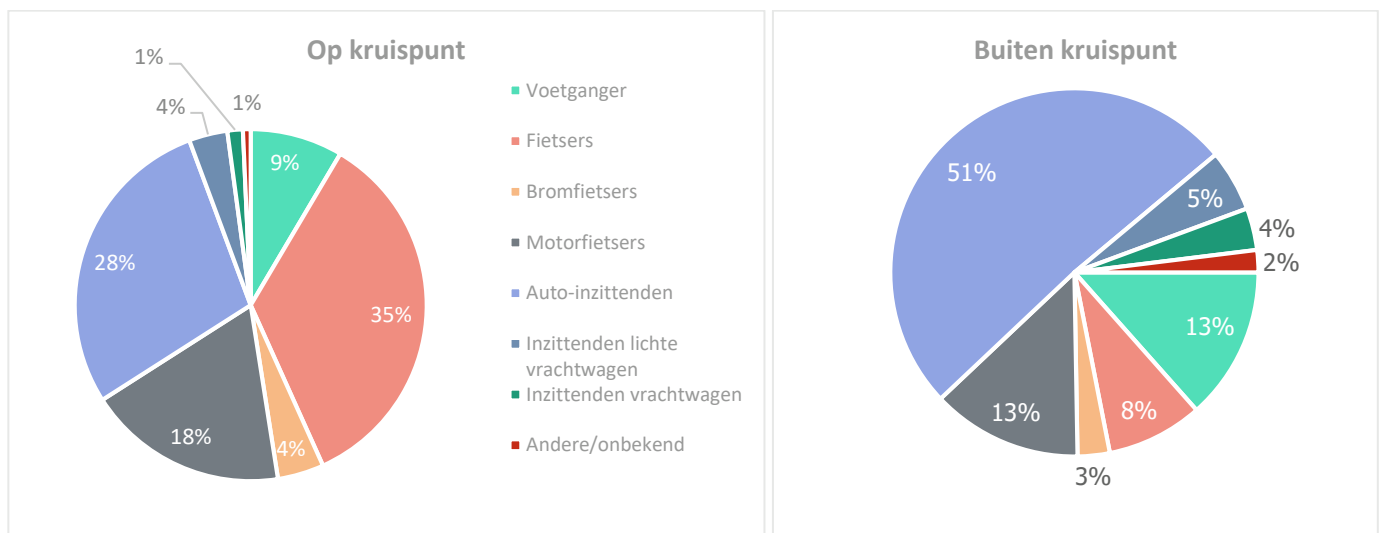
Figuur 23. Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 24 geeft voor 2018 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, enerzijds op kruispunten en anderzijds buiten kruispunten.

Op kruispunten zijn fietsers (35%), auto-inzittenden (28%) en motorfietsers (18%) de grootste groepen dodelijke slachtoffers. 9% van de doden 30 dagen is een voetganger. De helft van de doden 30 dagen buiten kruispunt zijn auto-inzittenden. 13% van de doden 30 dagen zijn voetgangers, nog eens 13% zijn motorfietsers. Fietsers maken slechts 8% van de dodelijke slachtoffers uit buiten kruispunt.

Hieruit blijkt dus dat voornamelijk kruispunten gevaarlijke situaties zijn voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral voor fietsers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Nuytens, 2013⁵), het aandeel fietsers buiten kruispunt in deze figuur wordt dus misschien onderschat.



Figuur 24. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

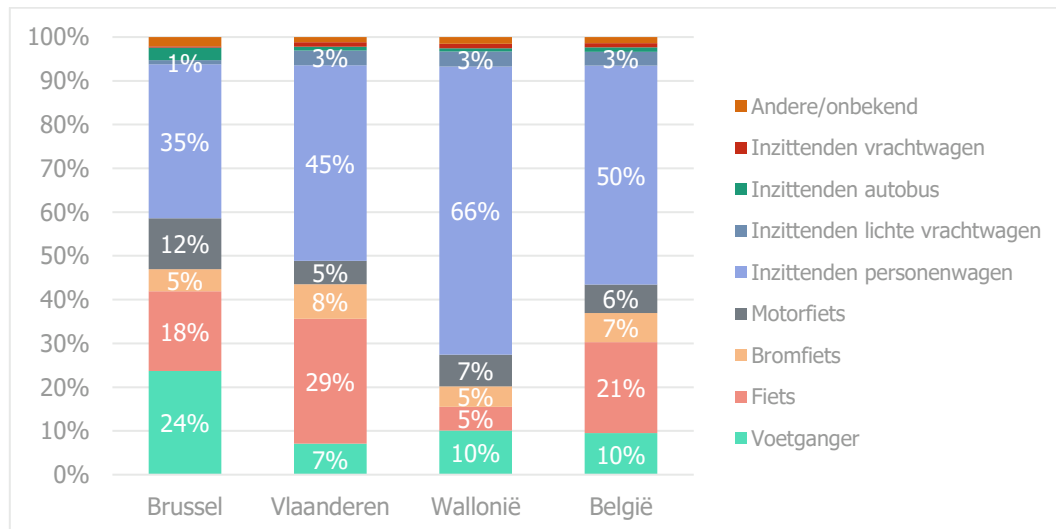
⁵ Nuytens, N. (2013) Onderregistratie van verkeersslachtoffers. Vergelijking van de gegevens over zwaar gewonde verkeersslachtoffers in de ziekenhuizen met deze in de nationale ongevallenstatistieken. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

4 Kenmerken van de ongevallen

4.1 Verplaatsingswijze

Figuur 25 geeft voor elk gewest en voor België in totaal de verdeling weer van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende typen weggebruikers, in 2018.

Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer inzittenden van personenwagens bij de verkeersslachtoffers (66%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen zijn weliswaar ook een groot gedeelte van de slachtoffers auto-inzittenden (45%), maar vormen fietsers eveneens een grote slachtoffergroep (29%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (24%) onder de slachtoffers groter dan in de andere gewesten.



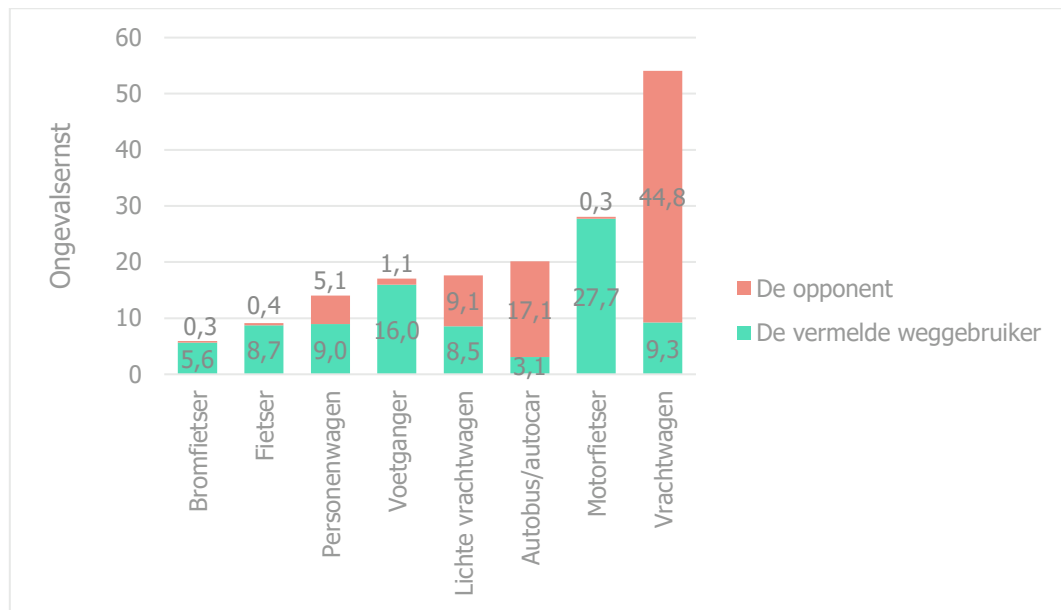
Figuur 25. Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 26 geeft voor 2018 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 1.000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de tegenpartij 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 1.000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. De groene en rode delen van de balken geven de specifieke ernst weer. Het groene deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1.000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het rode deel op het aantal doden per 1.000 letselongevallen bij de tegenpartij.

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

De totale ernst is het grootst voor vrachtwagenongevallen en ongevallen met motorfietsers, en de ernst is het kleinste voor ongevallen met bromfietzers.



Figuur 26. Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 26 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 4. Relatief risico van elke weggebruiker op ernstige of dodelijke verwondingen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder

	Voet-gan-ger	Fietser	Brom/ mo-tor-fietser	Auto-bes-tuurder	Auto-pas-sagier	Passagier van bus & tram	Alle weg-gebruikers
6 - 14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15 - 17	7,7	10,5	278,1		1,4	-	4,1
18 - 24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25 - 44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45 - 64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
65 - 74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

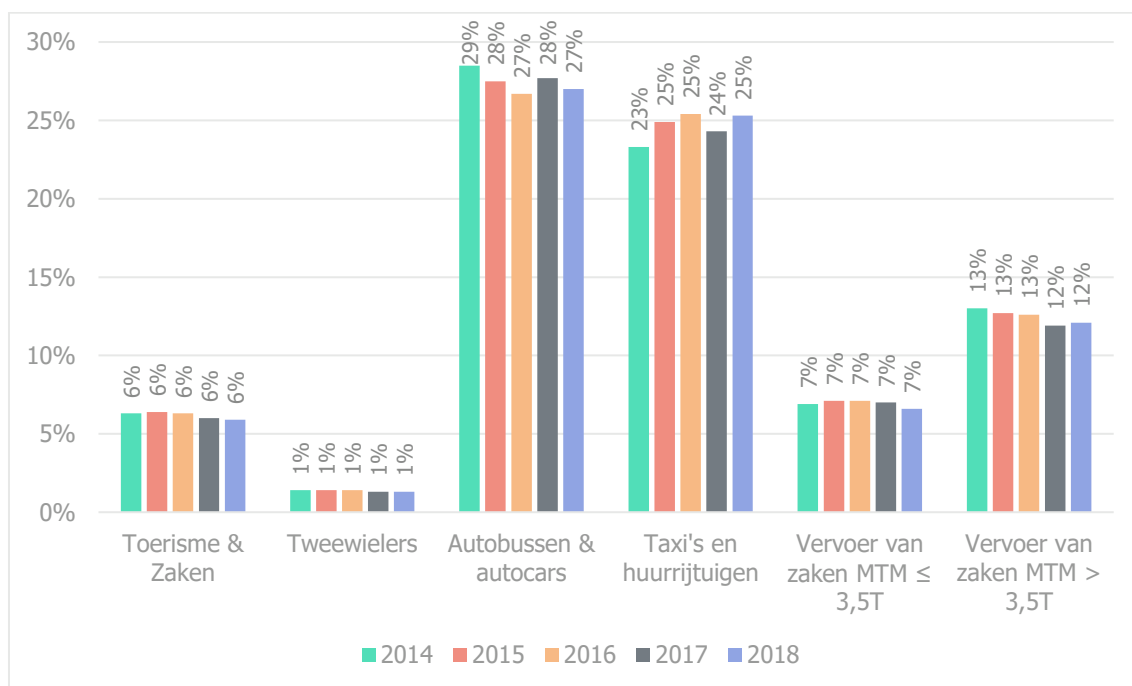
Bron: BIVV, @Risk, 2014

Figuur 27 geeft de evolutie weer tussen 2011 en 2015 van de schadefrequentie voor de verschillende (ge-motoriseerde) 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 $\leq$ 3,5T (lichte vrachtwagens), vervoer van zaken MTM $>$ 3,5T (vrachtwagens).

Autobussen en autocars en taxi's en huurrijtuigen zijn vaker betrokken in ongevallen dan andere voertuigcategorieën. We zien dat 1000 verzekerde autobussen en autocars zo'n 270 ongevallen veroorzaken. 1000 verzekerde taxi's en huurrijtuigen veroorzaken 250 schadegevallen in 2018. De schadefrequentie is stabiel sinds 2014 voor de verschillende voertuigcategorieën.

Onderstaande figuur houdt geen rekening met de afgelegde kilometers voor de verschillende voertuigcategorieën. Zo leggen autobussen en autocars vermoedelijk heel wat kilometers af, waardoor ze ook vaker aan risico blootgesteld worden dan andere voertuigcategorieën. Het aantal letselonegevallen met een autobus of autocar is bovendien klein, wat erop wijst dat het voor een groot deel van de ongevallen die door Assuralia gevat worden om louter materiële schade gaat.



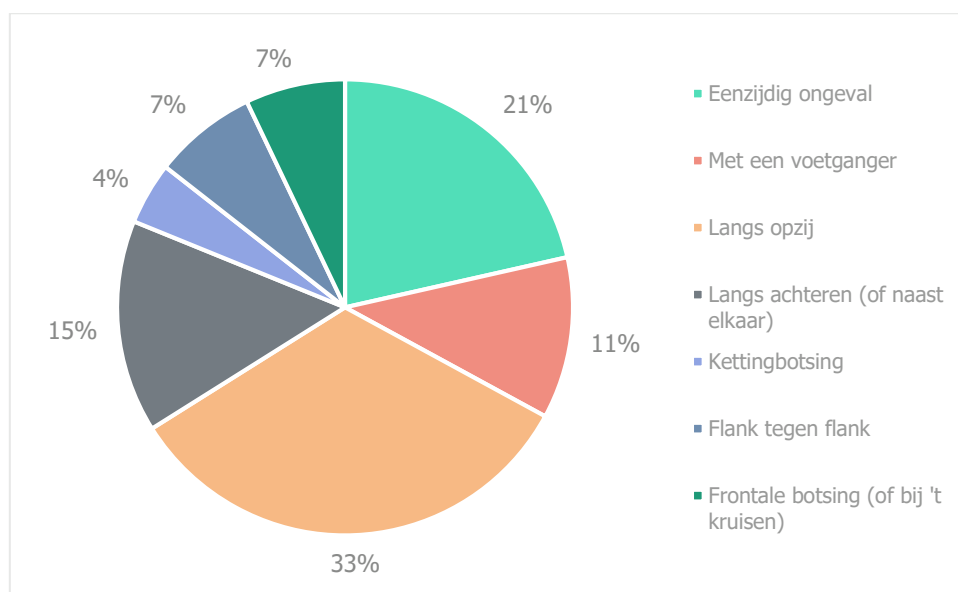
Figuur 27. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naargelang de voertuigcategorie (2014-2018)

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

4.2 Type aanrijding

Figuur 28 geeft de verdeling weer van het aantal letselonegevallen per type van aanrijding in 2018 voor alle weggebruikers samen. 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 (33%) te rangschikken zijn als botsing langs opzij. De ongevallen met slechts één weggebruiker maken 21% van de letselonegevallen uit, aanrijding langs achter 15% en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger 11%. Minder frequent voorkomende typen aanrijding zijn: flank tegen flank (7%), frontale botsing (7%) en kettingbotsing (4%).

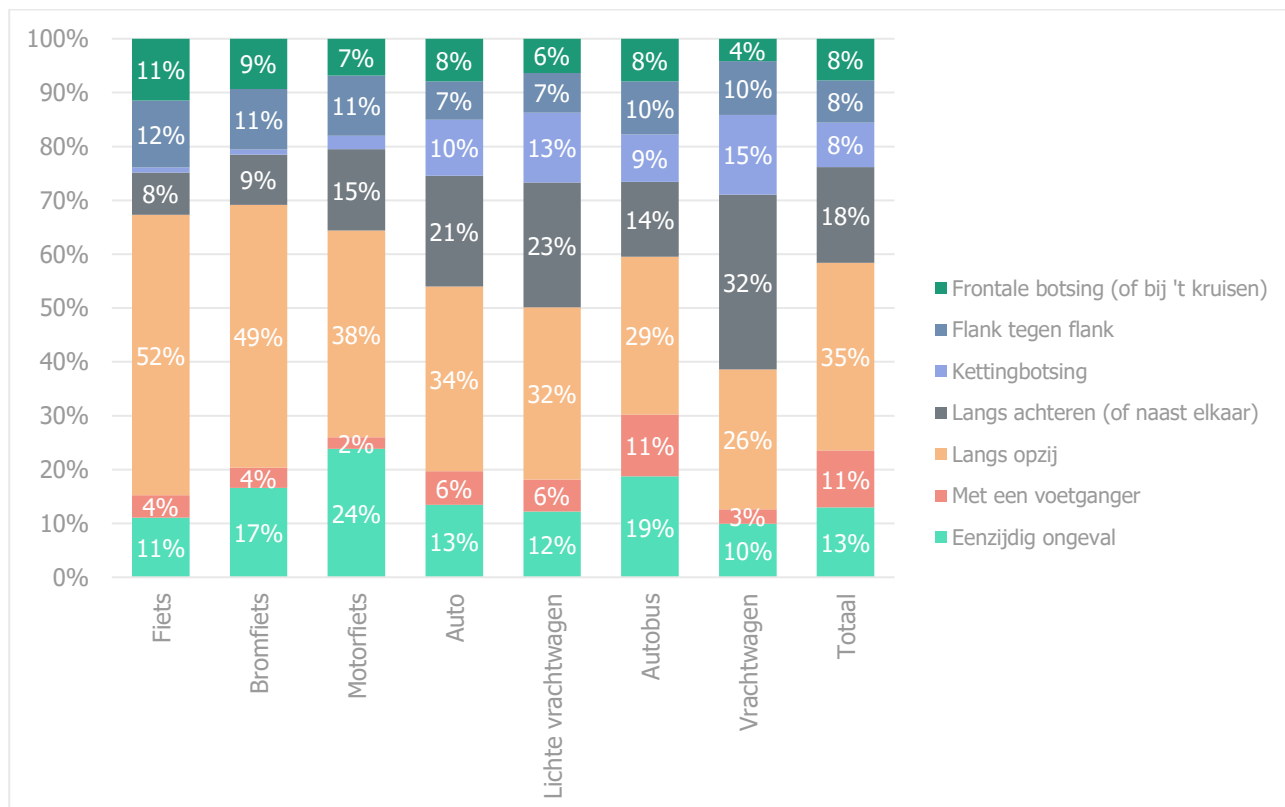


Figuur 28. Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 29 geeft voor elke type weggebruiker de verdeling in 2018 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat één 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 weggebruiker. Een voorbeeld: ongevallen met een aanrijding langs achteren en kettingbotsingen komen veel frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën. Omgekeerd zijn fietsers en bromfietzers vaker betrokken bij botsingen van opzij.

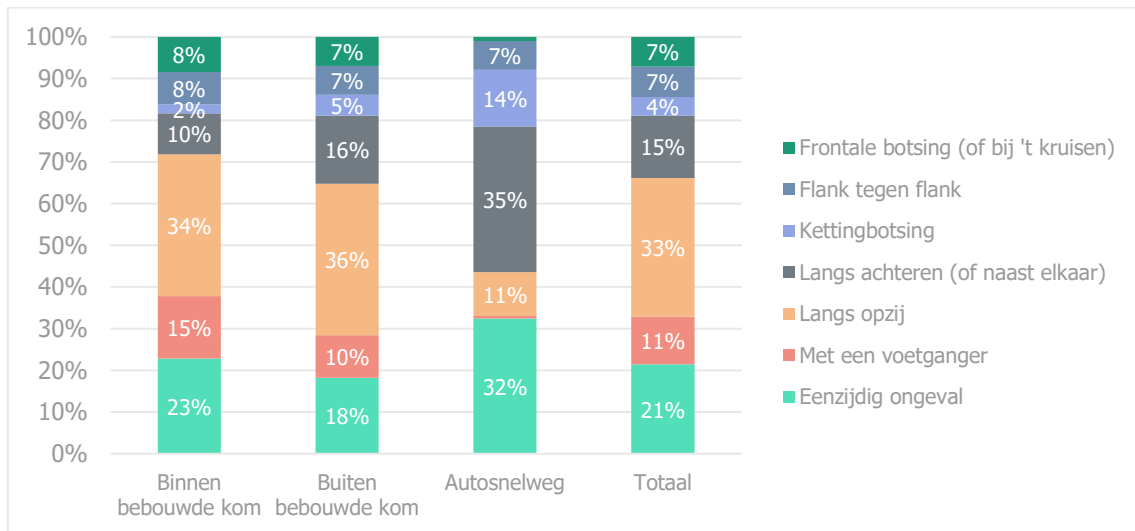


Figuur 29. Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 30 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2018 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat één 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 een botsing van opzij veel frequenter voorkomen binnen en buiten de bebouwde kom (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op autosnelwegen. Omgekeerd registreren we op autosnelwegen meer ongevallen met een aanrijding langs achteren en meer kettingbotsingen, evenals meer ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is.

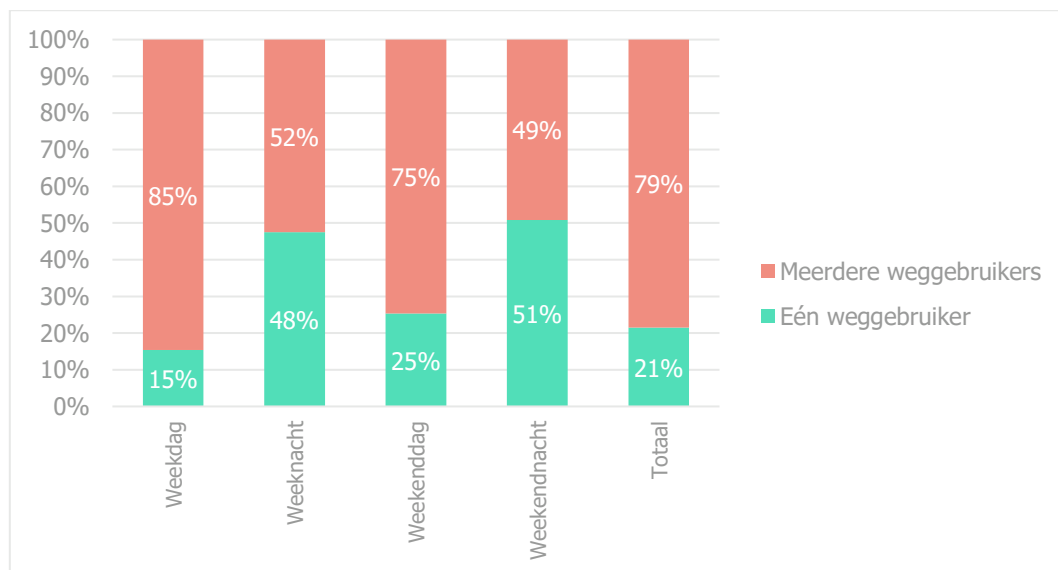


Figuur 30. Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 31 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2018. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. Eénzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken was.

De grafiek toont dat in totaal bij één op vijf ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal éénzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag.



Figuur 31. Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.3 Dodelijke ongevallen op autosnelwegen

De gegevens in deze paragraaf 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. Deze methode levert een belangrijke meerwaarde op ten opzichte van de analyse van de officiële ongevallenstatistieken. Het is mogelijk verder te kijken dan de kenmerken van ongevallen zoals die in het Verkeersongevallenformulier (VOF) geregistreerd worden.

Tabel 5 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.

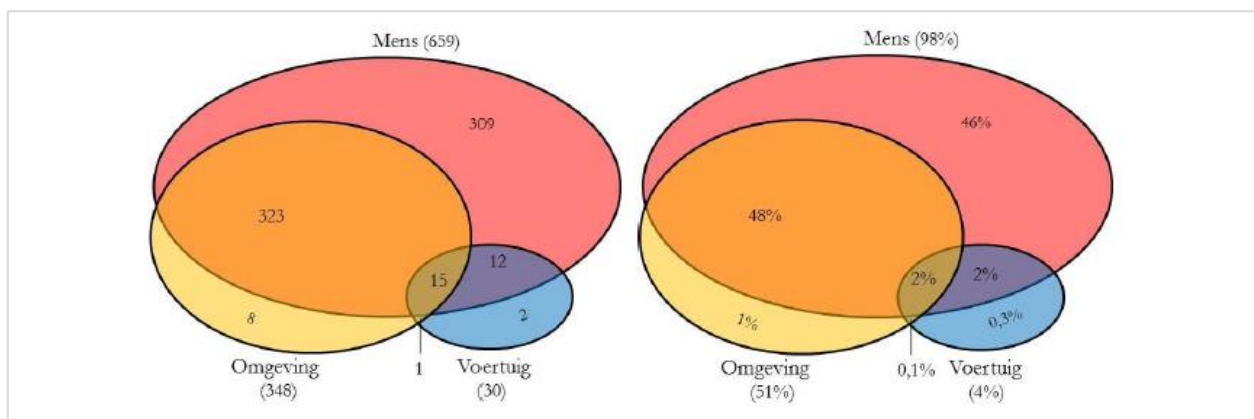
Tabel 5. Overzicht van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2014-2015)

	#	%
Afleiding, aandacht en andere oorzaken	30	19%
Rijvaardigheid	26	16%
Inhalen	11	7%
Fout tijdens het rijden in druk verkeer	9	6%
Onaangepaste of overdreven snelheid	6	5%
Verkeerd weggebruik	5	3%
Staat van de weg	5	3%
Verkeerd gedrag van een voetganger	4	3%
Technische gebreken	3	2%
Obstakels op de weg	1	1%
Lading	1	1%
Stilstaand verkeer	1	1%
Onbekend	56	35%

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

Figuur 32 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. De linkse figuur toont de absolute cijfers, de rechtse figuur het procentuele aandeel.

In bijna alle onderzochte ongevallen komt minstens één menselijke ongevalsfactor voor. In 46% van de ongevallen gaat het om alleen maar menselijke factoren, in 48% van de ongevallen om de combinatie van menselijke en omgevingsfactoren. Er werd eveneens minstens één omgevingsfactor geregistreerd voor de helft van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen. Andere combinaties komen veel minder vaak voor.



Figuur 32. Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg (2014-2015)

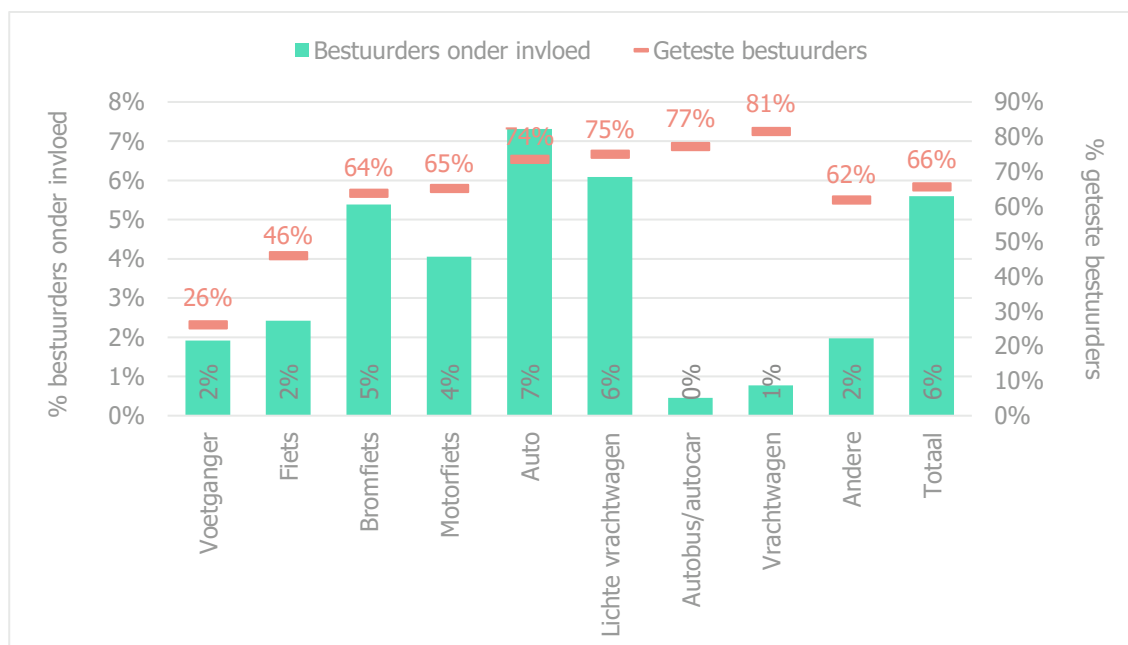
Bron: Vias institute, De dodelijke tol van autosnelwegen, 2017

4.4 Rijden onder invloed van alcohol

Figuur 33 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 2018.

De grafiek toont dat het percentage van de bij een ongeval betrokken bestuurders die onder invloed van alcohol zijn, sterk verschilt naargelang de verplaatsingswijze. Zo noteren we een percentage van 7% bij de autobestuurders tegenover slechts 1% bij de vrachtwagenchauffeurs.

Ook het percentage bestuurders dat een ademtest aflegt na een letselongeval, verschilt naargelang het type weggebruiker. Slechts 26% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 81% van de vrachtwagenbestuurders betrokken in een letselongeval. De ongevallendatabank bevat enkel het resultaat van een ademtest en niet van een eventuele bloedafname. Doden ter plaatse kunnen echter niet blazen, en ernstig gewonden die later komen te overlijden zijn vaak niet in staat om te blazen.



Figuur 33. Rijden onder invloed van alcohol (in letselongevallen) volgens weggebruikerstype (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

5 Conclusie

Kerncijfers

In 2018 vonden er 38.455 letselongevallen plaats, waarbij 604 doden (30 dagen) en 48.750 gewonden vielen. We noteren een lichte stijging van het aantal ongevallen en het aantal gewonden, maar een lichte daling van het aantal doden 30 dagen tegenover 2017. De doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, namelijk maximaal 503 doden 30 dagen in 2018, haalden we ook dit jaar niet. Het doel van maximaal 420 doden 30 dagen in 2020 wordt hiermee moeilijk bereikbaar. Desondanks wijst de evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen op lange termijn op een verbetering van de verkeersveiligheid in ons land.

De mortaliteit – het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers – en de ernst van de ongevallen – het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen – daalden wel tegenover 2017. Voor deze twee indicatoren zien we de laatste tien jaar een gestage daling, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en het aantal gereden kilometers op onze wegen. In Europa zijn er 48 doden per miljoen inwoners, België doet het met 54 doden per miljoen inwoners dus iets slechter dan het Europese gemiddelde op het vlak van mortaliteit. Frankrijk heeft een gelijkaardige mortaliteit (53 doden/miljoen inwoners), maar het Verenigd Koninkrijk (28 doden/miljoen kilometer), Nederland (31 doden/miljoen kilometer) en Duitsland (39 doden/miljoen kilometer) doen het beter.

Er is nog steeds een piek van het aantal verkeersslachtoffers bij jongeren, tussen 20 en 24 jaar. Het aantal mannelijke slachtoffers is hoger dan het aantal vrouwelijke slachtoffers, maar die kloof is minder uitgesproken dan 10 jaar geleden. Voornamelijk voor jonge mannen zien we een sterke daling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners.

Periode

Het aandeel letselongevallen is het grootst tussen zonsopgang en zonsondergang, met een duidelijke piek tijdens de ochtendspits en de avondspits op weekdays. Voor het aantal doden 30 dagen zien we deze pieken ook, maar minder uitgesproken met een hogere piek tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits. In het weekend is er een piek van doden 30 dagen tijdens de nacht, maar deze stijging zien we niet bij de letselongevallen. Op weekendnachten zijn letselongevallen dus bijzonder dodelijk.

Tijdens de zomermaanden in 2018 was er een lager aandeel letselongevallen, maar wel een hoger aandeel doden 30 dagen. Vooral de maand juli springt hier in het oog, met een aandeel van 8% van de letselongevallen en een aandeel van 13% van de doden 30 dagen. In de wintermaanden zien we in 2018 duidelijk minder letselongevallen met fietsers en motorfietsers.

Het aantal letselongevallen, gewonden en doden 30 dagen is relatief hoger tijdens weekendnachten, wanneer we een vergelijking maken met de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende perioden van de week. Jonge autobestuurders zijn vaker betrokken bij dodelijke ongevallen, en dit op elk moment van de week. Bestuurders van 40 jaar en ouder zijn ondervertegenwoordigd in dodelijke ongevallen. Het aandeel bestuurders jonger dan 40 is opvallend hoog tijdens week- en weekendnachten.

Locatie

Het Vlaams gewest telde 310 doden 30 dagen in 2018 en eindigde een eind boven de doelstelling die Vlaanderen zelf gesteld had (maximaal 220 doden 30 dagen). Hetzelfde geldt voor het Waals Gewest: er vielen 273 doden 30 dagen in 2018, de doelstelling was maximaal 221 doden 30 dagen. Alleen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kwam met 21 doden 30 dagen in de beurt van de doelstelling van maximaal 19 doden 30 dagen in 2018.

Hoewel in Vlaanderen in 2018 het meeste doden 30 dagen vielen, is het letselongevalrisico (het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers) het hoogst in Brussel. Dit risico is het laagst in Wallonië. In het Waalse gewest ligt de ernst van de ongevallen (het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen) dan weer het hoogst. Hoewel hier het risico op een letselongeval kleiner is, gaat het wel om ernstigere ongevallen dan in twee andere gewesten.

Het merendeel van de letselongevallen in Brussel gebeuren op wegen met een lage maximale snelheid. In dit gewest zijn er dan ook weinig wegen met een snelheid hoger dan 50 km/u. in zowel Vlaanderen als Wallonië gebeuren de helft van de letselongevallen op een weg met een snelheid tussen 30 km/u en 50 km/u in 2018. In Vlaanderen is het aandeel ongevallen op wegen met een snelheidsbeperking van 70 km/u hoger dan in Wallonië, dit heeft uiteraard te maken met het feit dat in Vlaanderen de maximale snelheid op gewestwegen verlaagd werd tot 70 km/u. De ongevallenernst was in 2018 het hoogst op autosnelwegen en het laagst op wegen binnen de bebouwde kom.

Kruispunten bleken in 2018 bijzonder gevaarlijk voor kwetsbare weggebruikers, en dan in het bijzonder fietsers. Het aandeel fietsers onder de verkeersslachtoffers is het grootst in Vlaanderen: hier maken ze 29% van alle verkeersslachtoffers uit, tegenover 18% in Brussel en 5% in Wallonië.

Ongevalskenmerken

Bij de meeste ongevallen gaat het om een botsing langs opzij. Ook ongevallen met maar één weggebruiker, aanrijdingen langs achter en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger komen frequent voor. We zien per type weggebruiker een andere verhouding van de typen aanrijdingen. Zo zien we bij vrachtwagens een hoog aandeel botsingen langs achter en kettingbotsingen, bij fietsers gaat het dan eerder over botsingen van opzij. Het aandeel éézijdige ongevallen (met slechts één weggebruiker) stijgt 's nachts.

De ernst van een verkeersongeval verschilt ook in 2018 sterk per type weggebruiker. De totale ernst is het grootst voor vrachtwagenongevallen en ongevallen met motorfietsers, en het kleinst voor ongevallen met bromfietsers. We zien echter dat de specifieke ernst, dat wil zeggen de ongevalernst voor de weggebruiker in kwestie, het grootst is voor motorfietsers en voetgangers.

In 2018 werd 66% van de bestuurders getest op alcohol. Dit percentage schommelt tussen 26% (voetgangers) en 81% (vrachtwagenbestuurders). We zien hier een relatie met de specifieke ernst voor verschillende typen weggebruikers: doden en zwaar gewonden kunnen niet blazen, waardoor het percentage geteste bestuurders lager ligt bij weggebruikers die een hoge specifieke ernst kennen.

In totaal was 6% van de bestuurders betrokken in een letselongeval onder invloed van alcohol. Dit verschilt echter sterk naargelang de verplaatsingswijze: 7% van de autobestuurders reed onder invloed van alcohol, tegenover 1% van de vrachtwagenbestuurders.

Gebruikte terminologie

Europese landen volgens de ISO-afkorting

Afkorting	Land
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	Croatië
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	Slovakije
TR	Turkije
UK	Verenigd Koninkrijk

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, 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.

Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het grootste deel van de ongevalleengegevens in dit statistisch rapport zijn gebaseerd op de letselongevallen-databank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie (FOD Economie). In principe zijn deze ongevalleengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden.

VOF

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

Proces-Verbaal (PV)

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 gewogen cijfers. Vanaf 2005 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.

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 databank 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.

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.
- FOD Volksgezondheid:
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.

Voertuigkilometers

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

Weggebruikers

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

Bestuurder vs. Passagier

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

Opponent/botsingspartner

Dit is de tegenpartij in een botsing.

Voetganger

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

Bromfiets

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

Motorfiets

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

Personenwagen

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

Lichte vrachtwagen

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

Vrachtwagen

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

Zelfgerapporteerde prevalentie

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

Gegevensbronnen

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

Tabel 6. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia, Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2017	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen	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 verzekeringsmaatschappijen. 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
Vias institute @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	Vias institute 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 ongevalsefactoren 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 ongevalsefactoren.	Analyse van de PV's van de politie, opgesteld 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
Statbel (Algemene Directie Statistiek)	Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van	Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie	De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallen-formulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

– Statistics Belgium)	verkeers-slachtoffers	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 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 2005 werd de databank samengesteld o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.	- Meest recente: 2018	
Statbel (Algemene Directie Statistiek – 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 (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak)	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2016	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers 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 Vias institute jaarlijks een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat vier rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, gedrag, rijvaardigheid 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 Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

