



Rapport nr. 2021-R-14-NL

Statistisch rapport 2021

Verkeersongevallen 2020



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer



Statistisch rapport 2021

Verkeersongevallen 2020

Rapport nr. 2021-R-14-NL

Auteurs: Sloomans Freya

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 12/07/2021

Wettelijk depot: D/2021/0779/78

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Sloomans, F. (2021). Statistisch rapport 2021 – Verkeersongevallen 2020, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Sloomans, F. (2021). Rapport statistique 2021 – Accidents de la route 2020. Bruxelles : Institut Vias

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 08/06/2021.

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

Inhoudsopgave

Contents	3
1 De letselongevallenstatistieken van 2020 in één oogopslag	4
2 Algemeen	5
2.1 Kerncijfers	5
2.2 Evolutie op korte en lange termijn	6
2.3 Europese vergelijking	9
3 Locatie	11
3.1 Gewesten en provincies	11
3.2 Wegtype	14
4 Weggebruikers	16
4.1 Evolutie	16
4.1.1 Voetgangers	18
4.1.2 Fietzers	18
4.1.3 Bromfietzers	20
4.1.4 Speed pedelecs	20
4.1.5 Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen	21
4.1.6 Motorfietzers	21
4.1.7 Personenwagens	22
4.1.8 Lichte vrachtwagens	22
4.1.9 Vrachtwagens	22
4.2 Type weggebruikers	23
4.3 Leeftijd	24
5 Periode	29
5.1 Algemeen	29
5.2 Per maand	30
5.3 Per week	32
5.4 Per uur	35
6 Ongevalskenmerken	35
6.1 Type aanrijdingen	35
6.2 Botsingsmatrix	38
6.3 Verzwarende omstandigheden	39
6.4 Rijden onder invloed van alcohol	41
7 Verzekeringsgegevens	43

1 De letselongevallenstatistieken van 2020 in één oogopslag

Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2020. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen		Doden 30 dagen		Gewonden		Ongevalsernst	
	2020	Evolutie 2019-2020	2020	Evolutie 2019-2020	2020	Evolutie 2019-2020	2020	Evolutie 2019-2020
Kerncijfers	30,232	-20%	499	-23%	37,112	-22%	16,5	-4%
Periode van week								
Weekdag	21,265	-18%	283	-18%	25,409	-21%	13,0	-2%
Weekenddag	5,813	-17%	115	-18%	7,325	-21%	20,0	+0%
Weekendnacht	1,676	-37%	51	-48%	2,133	-37%	30,0	-18%
Weeknacht	1,477	-25%	49	-17%	1,746	-28%	33,0	+10%
Lichtgesteldheid								
Dag	21,079	-19%	301	-21%	25,537	-21%	14,0	-4%
Dageraad - schemering	1,424	-21%	14	-42%	1,670	-24%	10,0	-25%
Nacht, geen openbare verlichting aanwezig	728	-16%	41	+5%	884	-19%	56,0	+25%
Nacht, openb. verlicht. aanw., maar niet ontstoken	280	-28%	11	+0%	358	-34%	39,0	+39%
Nacht, openbare verlichting aanwezig en ontstoken	5,741	-24%	127	-31%	7,134	-26%	22,0	-9%
Weersomstandigheden								
Regenval	3,266	-17%	55	-15%	4,093	-18%	16,8	+2%
Bijzonder	579	-11%	10	-23%	716	-12%	17,3	-13%
Normaal	23,376	-21%	410	-24%	28,536	-24%	17,5	-3%
Staat van de weg								
Droge weg	18,110	-20%	302	-22%	22,075	-23%	16,7	-2%
Nat met plassen	3,544	-52%	91	-31%	4,336	-55%	25,7	+45%
Ijzel/sneeuw	5,834	/	96	/	7,272	/	16,5	-1%
Proper	3,184	-21%	87	-8%	3,851	-25%	27,3	+17%
Vuil (zand, grind, bladeren,...)	210	+0%	2	-71%	244	+2%	9,5	-71%
Regio								
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3,217	-18%	16	-20%	3,703	-19%	5,0	-2%
Vlaams Gewest	18,653	-19%	254	-19%	22,522	-22%	13,6	+0%
Waals Gewest	8,362	-22%	229	-26%	10,388	-25%	27,4	-5%
Provincie								
Antwerpen	5,334	-21%	62	-21%	6,460	-23%	11,6	+1%
Brussel	3,217	-18%	16	-20%	3,703	-19%	5,0	-2%
Limburg	2,348	-16%	41	-29%	2,964	-19%	17,5	-15%
Oost-Vlaanderen	4,845	-20%	68	-3%	5,723	-24%	14,0	+22%
Vlaams-Brabant	2,488	-20%	32	-38%	3,013	-22%	12,9	-23%
West-Vlaanderen	3,638	-16%	51	-11%	4,362	-18%	14,0	+6%
Henegouwen	2,950	-21%	77	-33%	3,752	-24%	26,1	-15%
Luik	2,683	-20%	62	-18%	3,278	-24%	23,1	+1%
Luxemburg	734	-21%	29	-41%	883	-28%	39,5	-25%
Namen	1,180	-24%	42	-14%	1,485	-26%	35,6	+13%
Waals-Brabant	815	-29%	19	-5%	990	-29%	23,3	+35%
Wegtype								
Binnen bebouwde kom	17,838	-20%	180	-16%	20,731	-22%	10,1	+5%
Buiten bebouwde kom	9,064	-18%	230	-26%	11,673	-21%	25,4	-10%
Autosnelweg	2,039	-31%	85	-25%	2,856	-34%	41,7	+10%
Kruispunttype								
Buiten kruispunt	19,590	-20%	406	-22%	23,666	-23%	20,7	-3%
Op kruispunt	9,753	-19%	86	-17%	11,956	-22%	8,8	+2%
Rotonde	888	-20%	6	-60%	991	-24%	6,8	-50%
Snelheidsregime								
30 km/u	2,719	-12%	16	-6%	3,048	-13%	5,9	+7%
50 km/u	15,693	-23%	178	-19%	18,379	-25%	11,3	+5%
70 km/u	5,432	-24%	138	-12%	7,026	-27%	25,4	+17%
90 km/u	2,012	-28%	76	-41%	2,725	-32%	37,8	-18%
120 km/u	1,576	-34%	69	-32%	2,252	-35%	43,8	+3%
Ongevalstype								
Eenzijdige ongevallen	7,583	-55%	243	-21%	8,831	-19%	32,0	+78%
Ongevallen met meerdere weggebruikers	23,117	-54%	336	-25%	30,591	-29%	14,5	+63%
Weggebruikerstype								
Voetganger	3,273	-31%	65	-29%	3,165	-32%	19,9	+2%
Fietser	9,978	-3%	85	-10%	10,153	-2%	8,5	-7%
Bromfiets	2,806	-18%	15	-25%	2,690	-19%	5,3	-9%
Motorfiets	2,346	-18%	78	-7%	2,299	-19%	33,2	+13%
Personenwagen	22,394	-24%	221	-29%	15,794	-31%	9,9	-6%
Lichte vrachtwagen	2,997	-13%	11	-35%	1,150	-21%	3,7	-24%
Vrachtwagen	1,607	-19%	17	+55%	350	-14%	10,6	+93%
Bus/autocar	431	-35%	1	+0%	278	-40%	2,3	+53%
Geslacht								
Mannelijk	41,004	-21%	383	-23%	21,565	-19%	9,3	-3%
Vrouwelijk	23,314	-26%	109	-19%	14,577	-27%	4,7	+9%
Leeftijd								
0-14	3,857	-30%	5	-55%	2,428	-30%	1,3	-35%
15-17	2,085	-24%	10	-9%	1,662	-23%	4,8	+20%
18-24	9,476	-24%	61	-30%	5,782	-24%	6,4	-9%
25-64	42,074	-22%	298	-17%	22,560	-22%	7,1	+8%
65+	6,663	-24%	118	-29%	3,727	-21%	17,7	-7%

2 Algemeen

2.1 Kerncijfers

Tabel 2 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor 2019 en 2020. 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. De cijfers voor 2020 waren nog niet beschikbaar op het moment van publicatie van dit rapport. Een letselongeval is een verkeersongeval dat geregistreerd wordt door de politie en waarbij minstens één persoon (al dan niet dodelijk) gewond is geraakt.

In België is er een afname van de aantallen letselongevallen, gewonden en schadegevallen op korte termijn. In vergelijking met 2019 is er in 2020 een afname van het aantal letselongevallen met 20%. We zien voorts een gelijkaardige daling van het aantal gewonden (-22%) en van het aantal doden 30 dagen (-23%). In 2020 vielen er 499 doden op de Belgische wegen. De forse daling van het aantal letselongevallen, gewonden en doden 30 dagen is te wijten aan het Covid-effect.

Tabel 2. Kerncijfers (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2020	Evolutie 2019-2020 #	Evolutie 2019-2020 %
Letselongevallen	37719	30232	-7487	-20%
Gewonden	47188	36613	-10575	-22%
Doden 30 dagen	644	499	-145	-23%
Schadegevallen	331516			

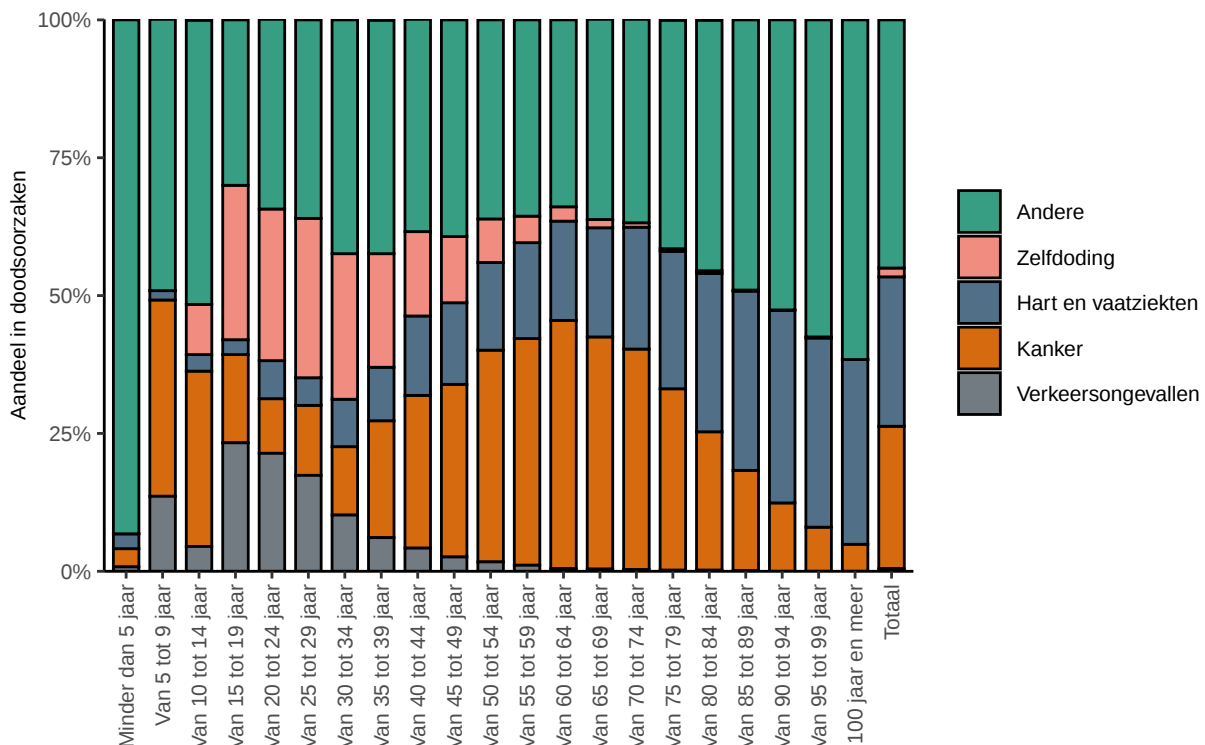
Tabel 3 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de laatste twee jaren. Dit zijn relatieve cijfers waarbij de kerncijfers in verhouding worden gesteld met blootstellingsgegevens (zoals het aantal afgelegde voertuigkilometers, het aantal afgelegde reizigerskilometers, de populatie, enzovoort) of het aantal letselongevallen. De cijfers tonen een dalende trend van de mortaliteit (-23%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, en van de ernst (-4%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2020	Evolutie 2019-2020 %
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen / miljoen inwoners)	56,3	43,4	-23%
Ernst (aantal doden 30 dagen / 1000 letselongevallen)	17,1	16,5	-4%

Figuur 1 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2018 was 0,5% 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: 18% van alle overlijdens bij 20- tot 24-jarigen zijn te wijten aan verkeersongevallen. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2018). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

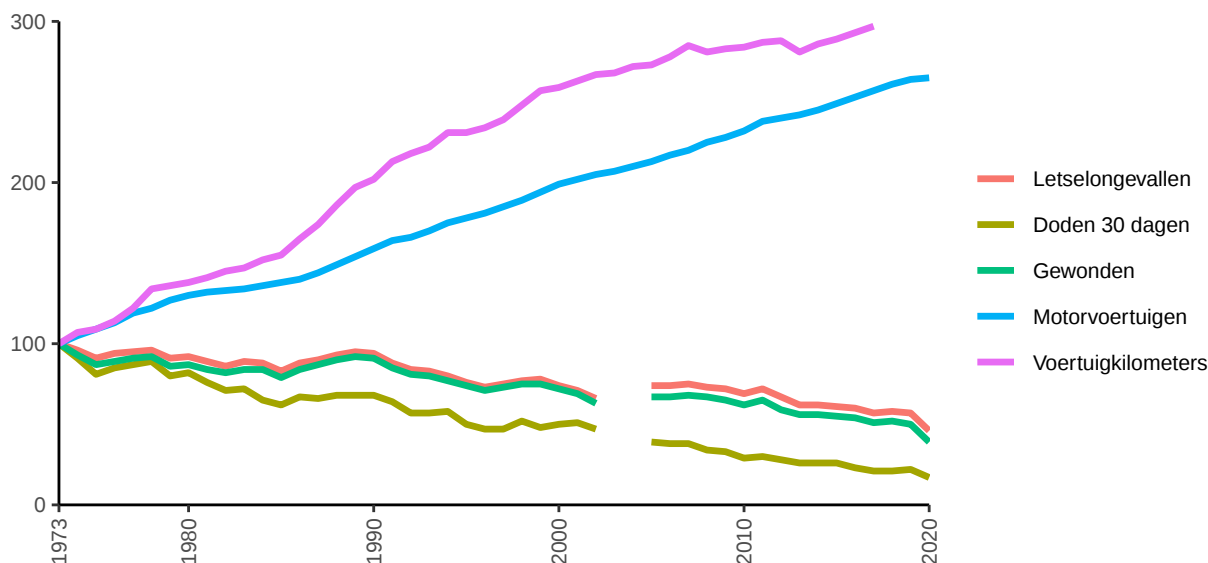


2.2 Evolutie op korte en lange termijn

Figuur 2 geeft voor de periode van 1973 tot 2020 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 en het aantal gewonden 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 en gewonden; bij de doden 30 dagen werd er geen wegingscoëfficiënt gebruikt. Wegens de hoge onbetrouwbaarheid van de cijfers van 2003 en 2004 worden deze niet gepubliceerd.

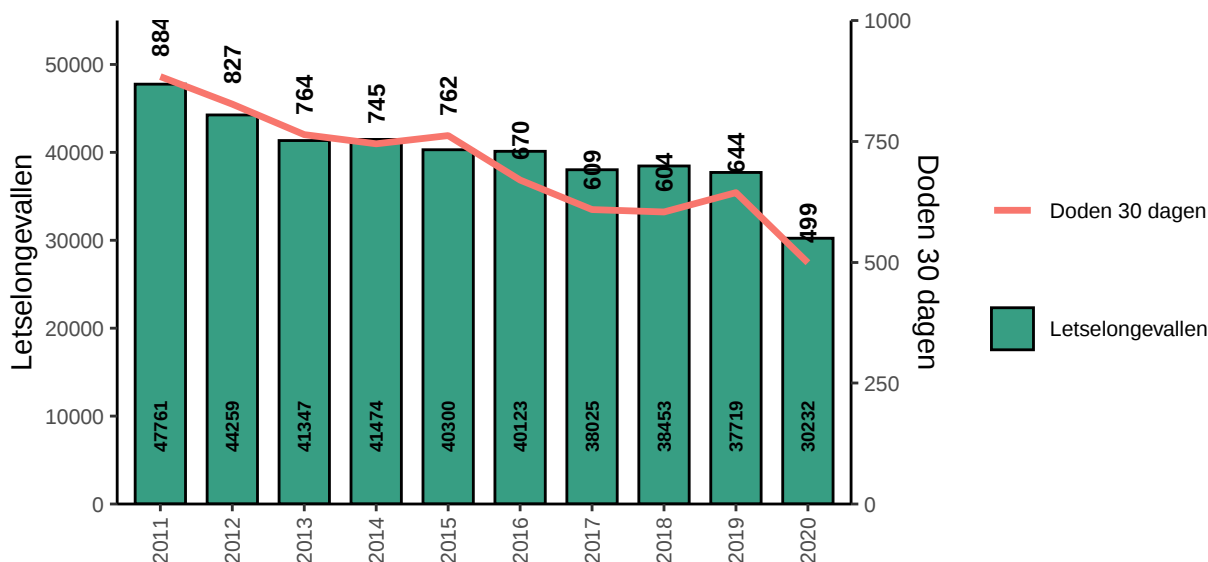
De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen, het aantal doden 30 dagen en het aantal gewonden een dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen. Deze evolutie op lange termijn wijst op een algemene verbetering 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 2. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 3 geeft voor de periode van 2011 tot 2020 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen tot 2017, om daarna te stagneren. In 2020 was er een sterke daling van het aantal letselongevallen (-20%) tegenover 2019. Voor het aantal doden 30 dagen werd een afname opgetekend tot 2016. In de periode 2017-2019 stagneerde het aantal doden 30 dagen, om in 2020 te dalen met 23%.

Figuur 3. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

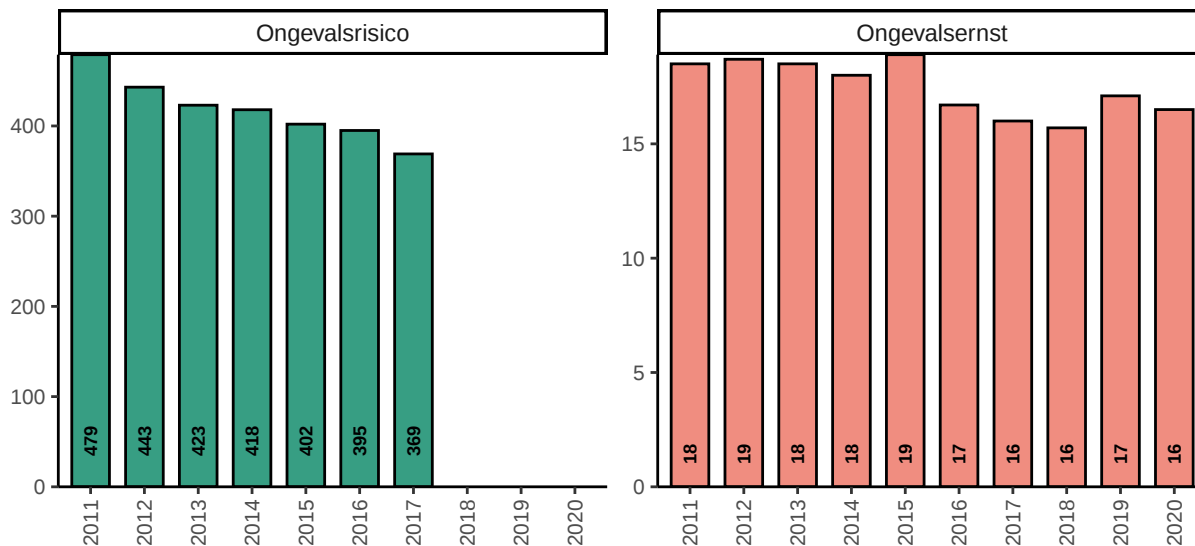


Figuur 4 geeft voor de periode van 2011 tot 2020 de evolutie weer van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometer) en de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen). De grafiek toont een algemeen dalende trend van beide parameters tot 2017. In 2020 zien we een kleine daling tegenover 2019 van de ongevalsernst (-4%).

Bij publicatie van dit rapport waren de cijfers met betrekking tot de voertuigkilometers voor 2019 en

2020 nog niet bekend. Het ongevalsrisico voor deze jaren kon dus niet berekend worden.

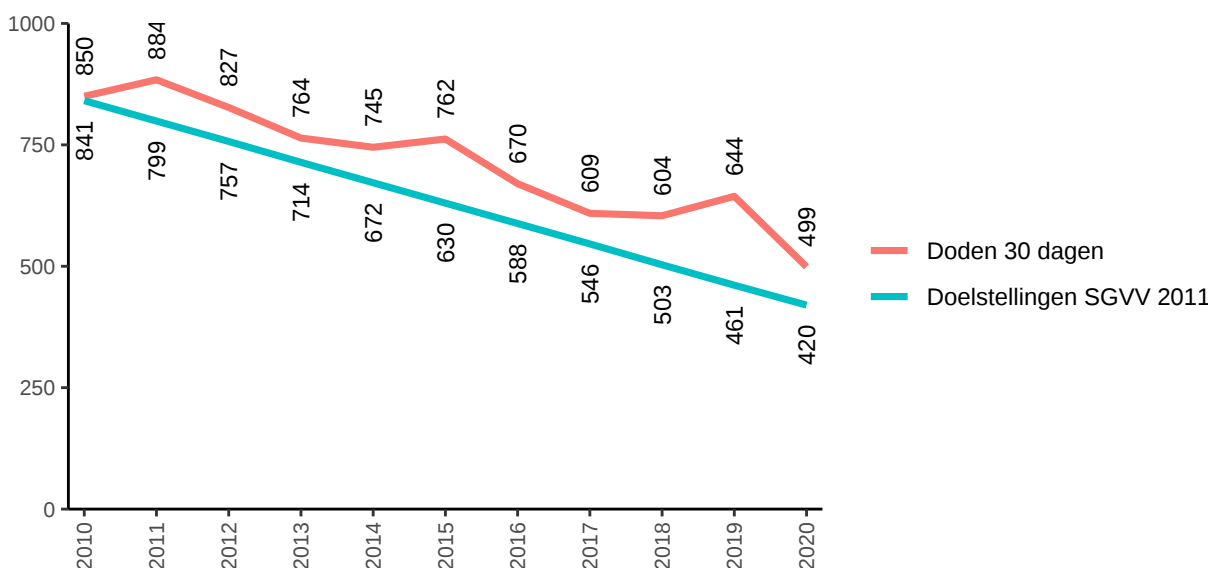
Figuur 4. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 5 geeft voor de periode van 2010 tot 2020 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft vooropgesteld. De doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 850 doden 30 dagen in 2010.

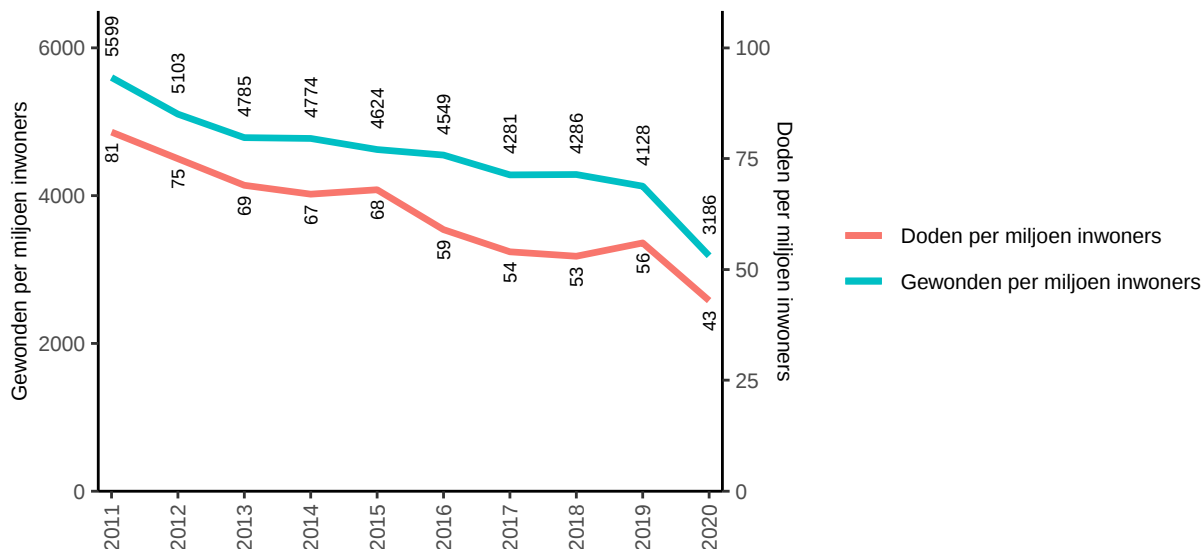
De doelstelling om in 2015 een vermindering met 25% te realiseren ten opzichte van 2010 (maximaal 630 doden 30 dagen), werd niet bereikt. Ook in 2019 bleef het effectief geregistreerde aantal verkeersdoden (644) ver boven de doelstelling (maximaal 461 doden 30 dagen). Ondanks het Covid-effect in 2020 werd de doelstelling van 420 doden 30 dagen niet gehaald.

Figuur 5. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 6 toont de evolutie van het aantal gewonden per miljoen inwoners (linkse verticale as) en van het aantal doden per miljoen inwoners (rechtse verticale as). Voor de gewonden per miljoen inwoners zien we een gestage daling sinds 2011. In 2020 was er een forse daling van 23% tegenover 2019. Ook het aantal doden per miljoen inwoners daalde sinds 2011. In 2020 werd een daling van 23% opgetekend tegenover 2019.

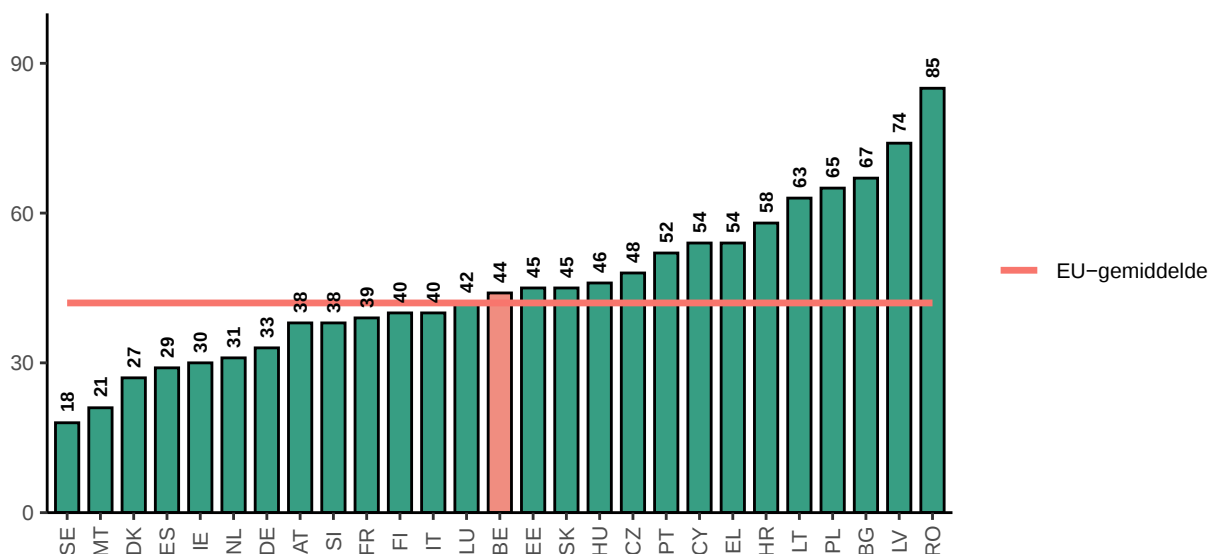
Figuur 6. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



2.3 Europese vergelijking

Figuur 7 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk van de lidstaten van de EU in 2020. In België waren er 44 doden per miljoen inwoners, hiermee deden we het iets slechter dan het Europese gemiddelde (42 doden per miljoen inwoners). In Frankrijk zijn er 39 doden per miljoen inwoners, ook Nederland en Duitsland deden het beter dan België met respectievelijk 31 en 33 doden per miljoen inwoners.

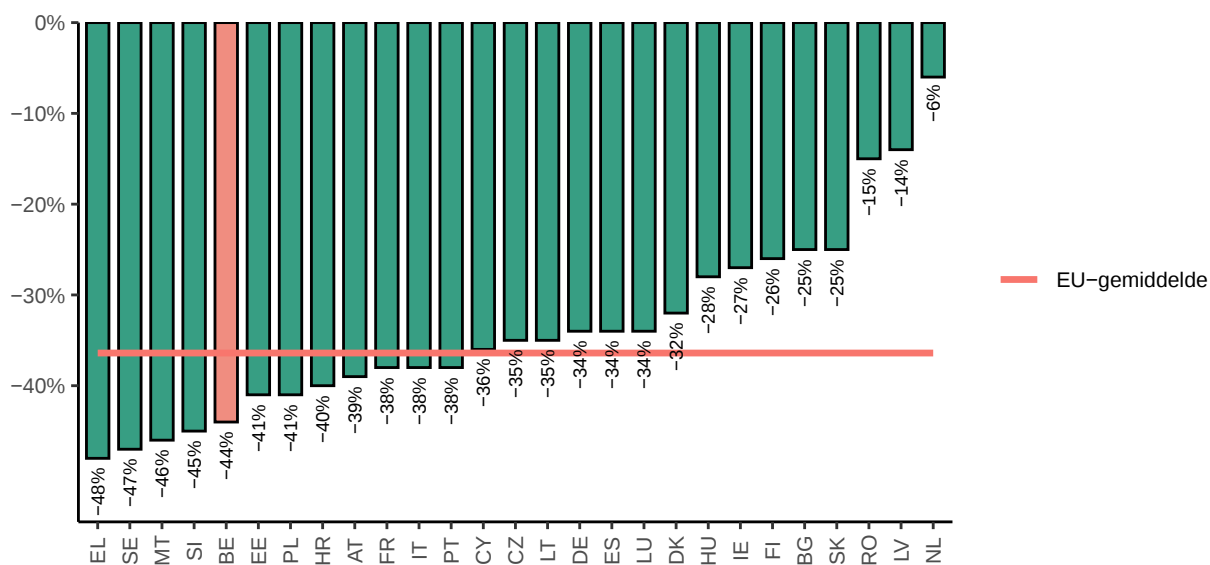
Figuur 7. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2020). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



Figuur 8 geeft een globaal overzicht van de evolutie over tien jaar (2011 – 2020) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie. In alle landen is er een daling van het aantal verkeersdoden. De landen met de meest gunstige evolutie in deze periode zijn Griekenland (-48%), Zweden (-47%) en Malta (-46%). België vertoont een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van 44% en zit daarmee boven het niveau van het Europese gemiddelde. Onze buurlanden tekenen een minder grote daling op in een periode van tien jaar: in Duitsland gaat het om een daling van 34%, in Frankrijk om een daling van 38% en in Nederland om een daling van 6%.

Deze figuur toont aan dat, hoewel we het doel om het aantal verkeersdoden te halveren niet haalden, België ondanks een hoge mortaliteit wel een sterke daling van het aantal verkeersdoden kent. De daling van het aantal verkeersdoden met 44% zit boven het Europese gemiddelde van 36%.

Figuur 8. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2020). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



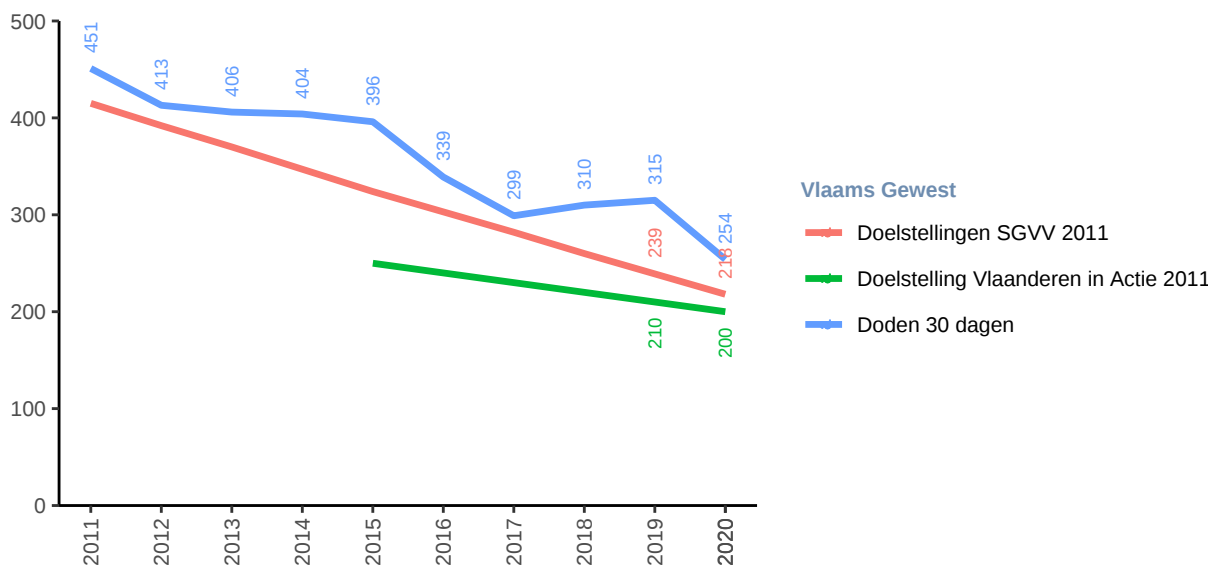
3 Locatie

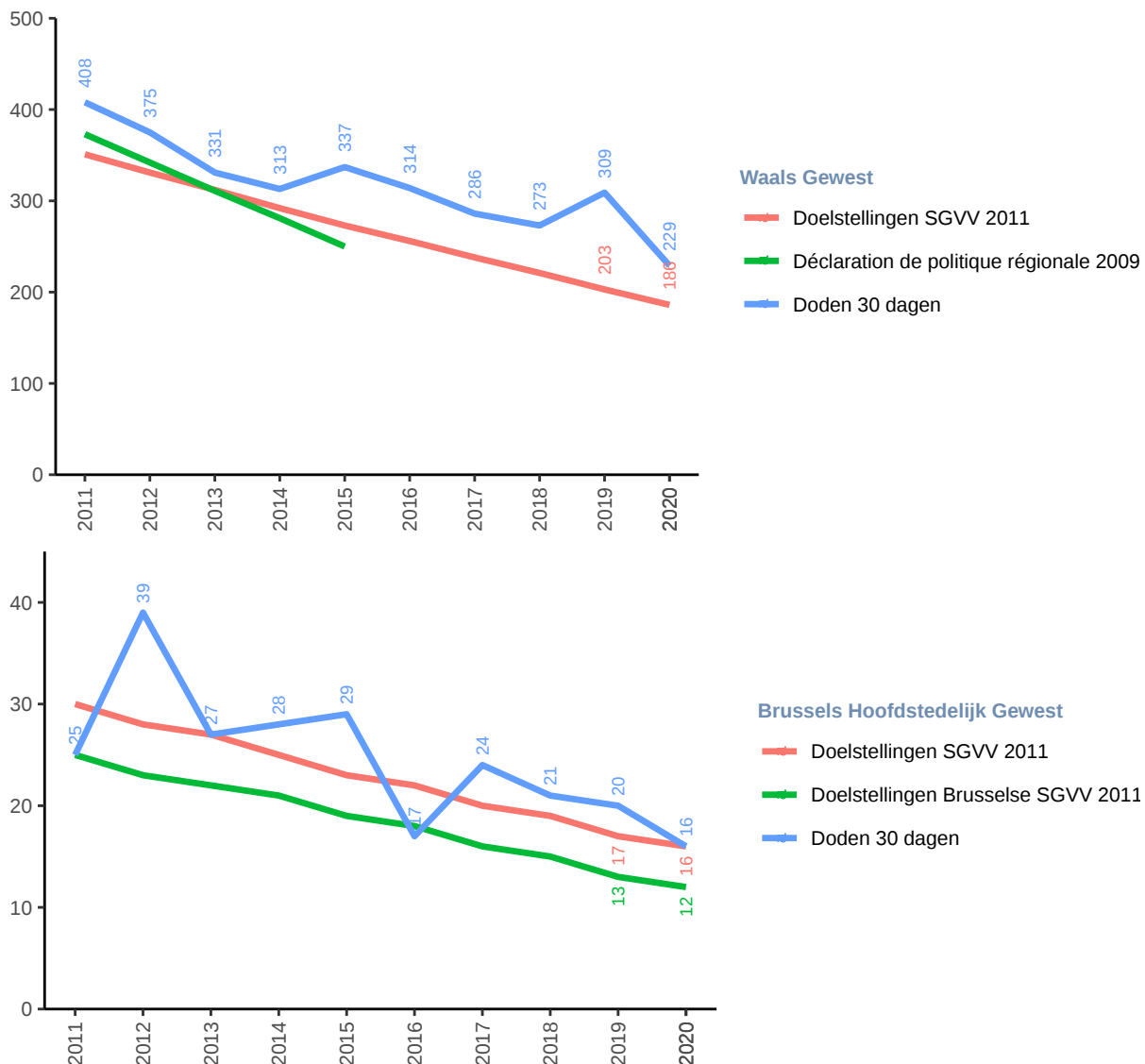
3.1 Gewesten en provincies

Figuur 9 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2011 tot 2020, 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 254 doden 30 dagen in 2020, en eindigt daarmee een eind boven de doelstellingen van zowel de SGVV 2011 (maximaal 216 doden 30 dagen) als de doelstellingen die Vlaanderen zelf in verschillende actieplannen gesteld heeft (maximaal 200 doden 30 dagen). Hetzelfde geldt voor het Waals Gewest: in 2020 waren er 229 doden 30 dagen, terwijl het doel van de SGVV 2011 maximaal 180 doden 30 dagen bedroeg. In het Brussels Gewest vielen 16 doden in 2020. Daarmee haalt dit gewest als enige de doelstelling vooropgesteld door de SGVV 2011, maar niet de doelstelling van de Brusselse SGVV 2011 (12 doden).

Figuur 9. 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 (2020).
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



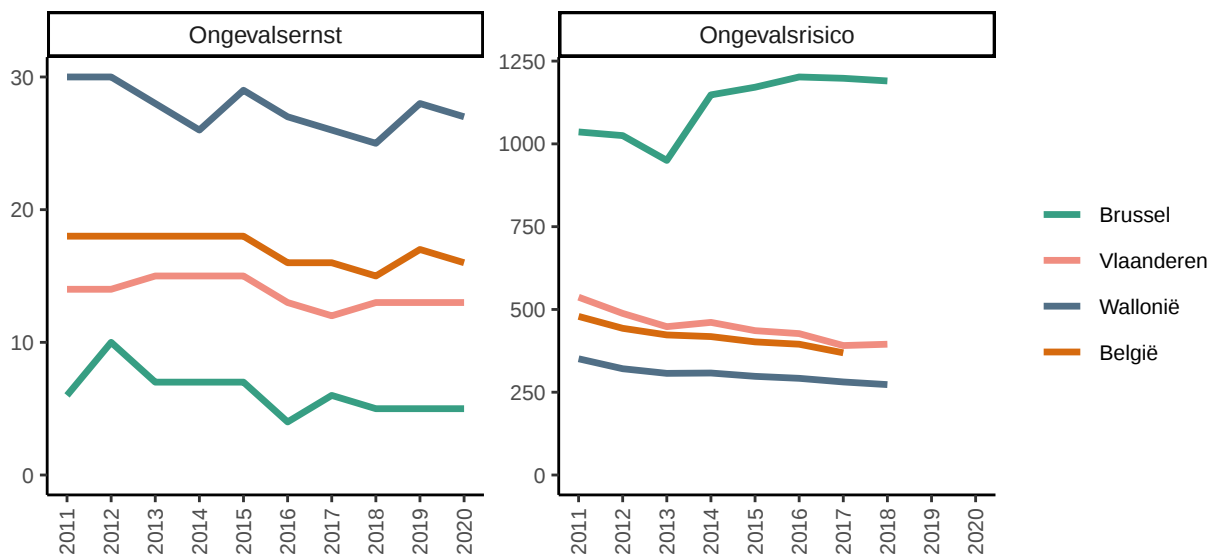


Figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2011 en 2018 van het ongevalsrisico, gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers, voor de verschillende gewesten en voor België (we beschikken niet over de voertuigkilometers voor 2019 en 2020 en kunnen daarom het ongevalsrisico voor deze jaren niet berekenen). De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast, hierdoor kan het ongevalsrisico dat berekend werd vanaf 2013 niet vergeleken worden met dat van de jaren ervoor.

De grafiek toont de evolutie van de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen, voor de periode van 2011 tot 2020. Deze is het laagst in Brussel en het hoogst in Wallonië. In 2020 zien we in Vlaanderen en Wallonië een daling van de ernst tegenover 2019, in Brussel stagneert de ernst sinds 2017.

Daarnaast tonen we ook 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 weggebruikers. Bij dezelfde afgelegde afstand leidt meer interactie in het algemeen tot meer ongevallen: het ongevalsrisico is hier dus hoger dan in de andere gewesten. Het ongevalsrisico bleef stabiel doorheen de jaren (niet in Brussel, maar hier hebben we te maken kleine aantallen).

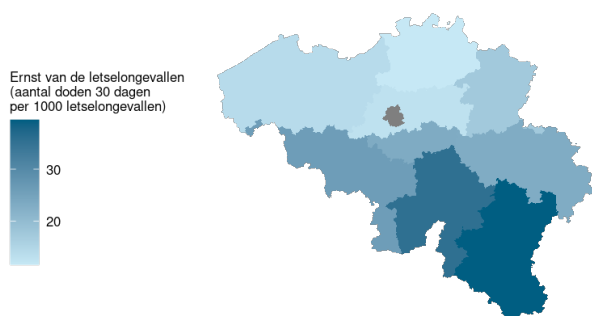
Figuur 10. Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



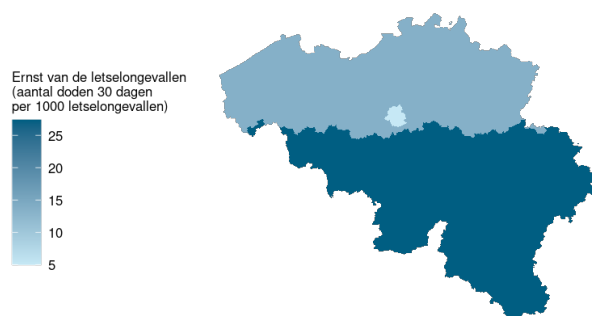
Figuur 11 geeft voor 2020 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst. De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Luxemburg (waar 39,5 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in Antwerpen, met 11,6 doden per 1000 letselongevallen.

Figuur 12 toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (27,4) dubbel zo hoog is als in het Vlaams Gewest (13,6).

Figuur 11. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie



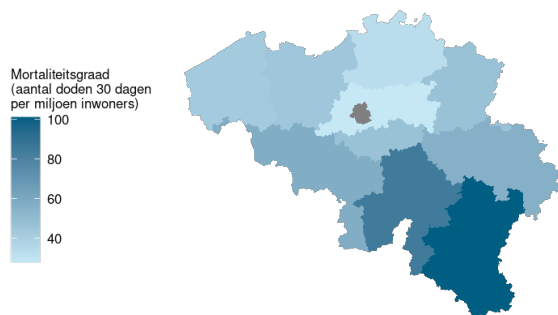
Figuur 12. Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest



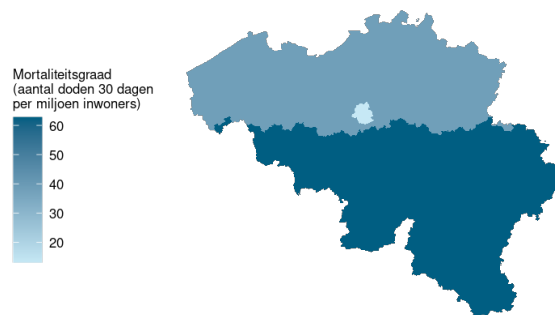
Figuur 13 geeft voor 2020 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een groot aantal doden 30 dagen ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de provincies Luxemburg (101,1 doden per miljoen inwoners) en Namen (84,7 doden per miljoen inwoners) de hoogste mortaliteit.

Omgekeerd zien we in **Figuur 14** dat de mortaliteit het laagst voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (13,1 doden per miljoen inwoners).

Figuur 13. Mortaliteit, naargelang de provincie



Figuur 14. Mortaliteit, naargelang het gewest



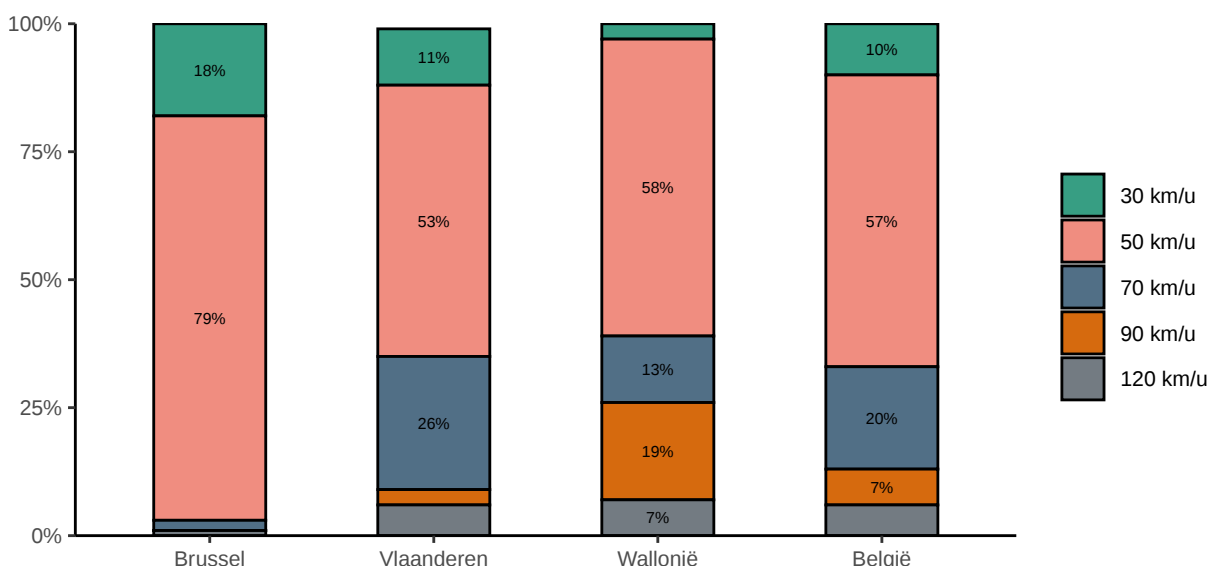
3.2 Wegtype

Figuur 15 geeft voor 2020 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 wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u 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 60% van alle ongevallen plaats op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u of 50 km/u, met andere woorden grotendeels in de bebouwde kom.

Daarnaast zien we dat in Vlaanderen 26% van de letselongevallen in 2020 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.

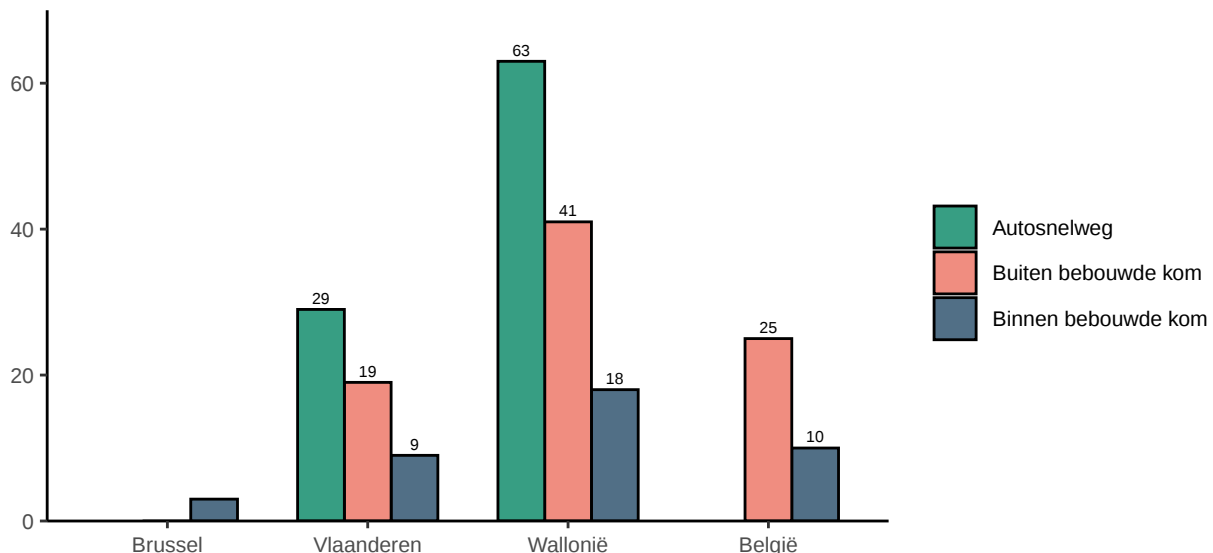
Figuur 15. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 16 geeft voor 2020 de ongevalsernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevalsernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

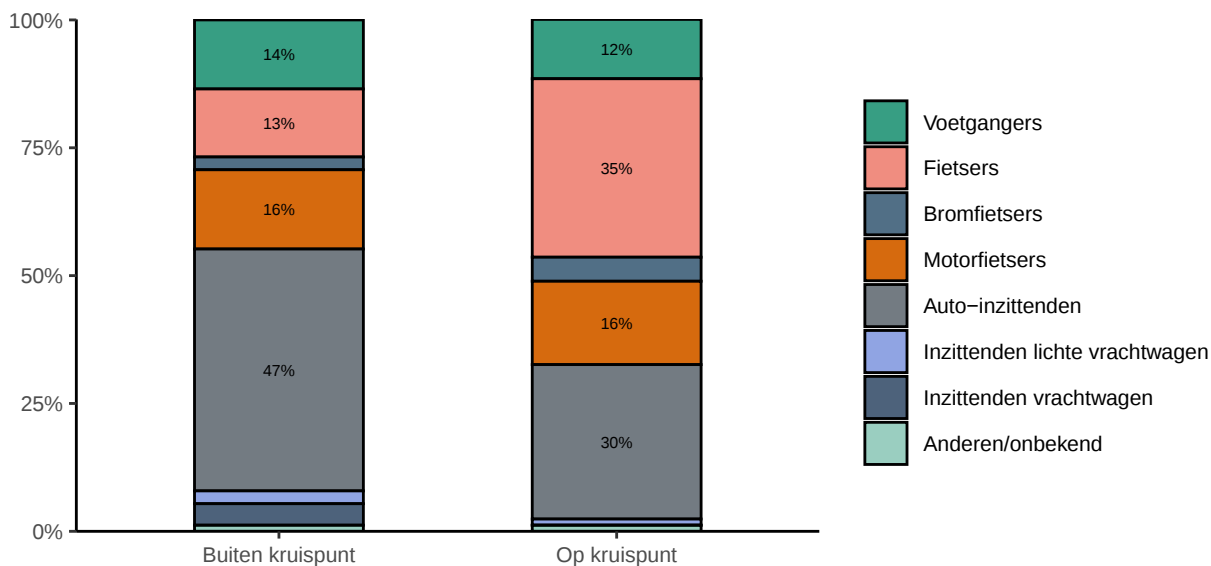
De ongevalsernst ligt op elk wegtype hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. De ongevalsernst is in alle gewesten het hoogst op autosnelwegen, en het laagst op wegen binnen de bebouwde kom. Dit heeft te maken met de gereden snelheid: een hogere snelheid hangt samen met een hogere ongevalsernst. Het relatief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

Figuur 16. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 17 geeft voor 2020 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, enerzijds buiten kruispunten en anderzijds op kruispunten. Op kruispunten zijn fietsers (35%), auto-inzittenden (30%) en motorfietsers (16%) de grootste groepen dodelijke slachtoffers. 12% van de doden 30 dagen is een voetganger. Bijna de helft van de doden 30 dagen buiten kruispunten zijn auto-inzittenden, 14% van de doden 30 dagen zijn voetgangers en 16% zijn motorfietsers. Fietsers maken slechts 13% van de dodelijke slachtoffers uit buiten kruispunten. Hieruit blijkt dus dat kruispunten voornamelijk gevaarlijke situaties vormen voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral voor fietsers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Nuytens, 2013), het aandeel fietsers in deze figuur wordt dus misschien onderschat.

Figuur 17. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



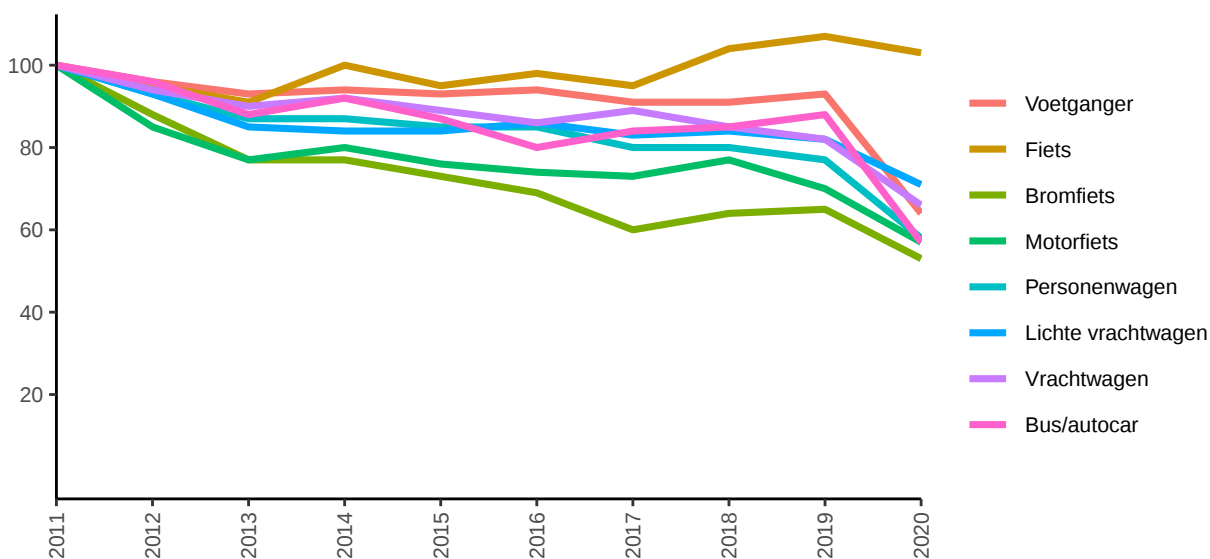
4 Weggebruikers

4.1 Evolutie

Figuur 18 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2011 als index, die gelijkgesteld wordt aan 100.

We kunnen enkele belangrijke evoluties onderscheiden. Bij de meeste weggebruikerstypes zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van tien jaar. De grootste daling werd opgetekend voor de bromfietzers. Voor de voetgangers zien we een grote daling in 2020 tegenover 2019 (-31%). Het is vooral bij de fietzers dat we een grote stijging van het aantal ongevallen vaststellen ten opzicht van 2011, hoewel er in 2020 een kleine daling was tegenover 2019.

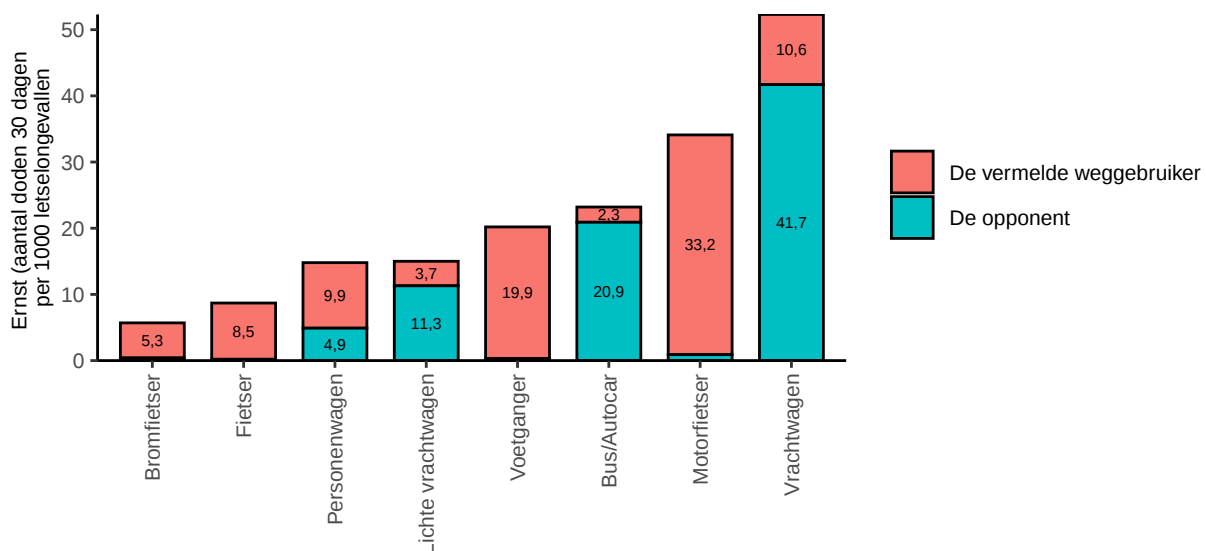
Figuur 18. Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 19 geeft voor 2020 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 weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. 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. Het rode deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het blauwe deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de opponent.

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 motorfietzers, en de totale ernst is het kleinst voor ongevallen met bromfietzers.

Figuur 19. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Uit **Tabel 4** kunnen we afleiden dat de totale ernst van de letselongevallen (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) het sterkst is afgenomen bij ongevallen met lichte vrachtwagens (-26%) en bij ongevallen met personenwagens (-14%). Er is een toename van de ernst voor ongevallen met bussen (+26%), met bromfietzers (+21%), met fietzers (+10%) en met vrachtwagens (+6%). Voor wat de specifieke ernst betreft (de ernst voor de weggebruiker zelf) zien we een forse toename voor inzittenden van vrachtwagens en inzittenden van bussen. Ook voor fietzers, bromfietzers en motorfietzers steeg de specifieke ernst.

Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Voetganger	-36%	-43%	-37%	-38%	-12%	-13%
Fietser	+3%	+15%	+4%	+4%	+10%	+10%
Bromfietser	-47%	-35%	-48%	-48%	+20%	+21%
Motorfietser	-43%	-41%	-44%	-44%	+3%	-3%
Personenwagen	-42%	-53%	-51%	-51%	-19%	-14%
Lichte vrachtwagen	-29%	-63%	-44%	-44%	-48%	-26%
Vrachtwagen	-34%	+6%	-38%	-37%	+61%	+6%
Bus/Autocar	-43%	0%	-52%	-52%	+77%	+26%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.1 Voetgangers

Tabel 5 toont voor voetgangers een sterke daling van het aantal letselongevallen (-31%), doden 30 dagen (-29%) en gewonden (-32%) in 2020 (in vergelijking met 2019). De daling van het aantal letselongevallen over de laatste tien jaar bedraagt -36%. De totale ongevalsernst daalde met 13% in het laatste decennium.

Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	5096	115	5053	5168	3	22,6	0,6	23,2
2012	4907	116	4808	4924	1	23,6	0,2	23,8
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3273	65	3165	3230	1	19,9	0,3	20,2
Evolutie 2019-2020	-31%	-29%	-32%	-32%	-75%	+2%	-62%	0%
Evolutie 2011-2020	-36%	-43%	-37%	-38%	-67%	-12%	-50%	-13%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.2 Fietzers

Tabel 6 toont voor fietsers een stijging van het aantal letselongevallen (+3%), doden 30 dagen (+15%) en gewonden (+4%) op tien jaar tijd. In 2020 daalde het aantal doden 30 dagen met 10% en het aantal gewonden daalde met 2%.

Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor fietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	9673	74	9802	9876	2	7,7	0,2	7,9
2012	9181	84	9068	9152	3	9,1	0,3	9,5
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9684	82	9866	9948	1	8,5	0,1	8,6
2015	9187	90	9268	9358	3	9,8	0,3	10,1
2016	9511	81	9594	9675	1	8,5	0,1	8,6
2017	9206	75	9234	9309	2	8,1	0,2	8,4
2018	10080	88	10160	10248	4	8,7	0,4	9,1
2019	10320	94	10410	10504	2	9,1	0,2	9,3
2020	9978	85	10153	10238	2	8,5	0,2	8,7
Evolutie 2019-2020	-3%	-10%	-2%	-3%	0%	-7%	0%	-6%
Evolutie 2011-2020	+3%	+15%	+4%	+4%	0%	+10%	0%	+10%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Elektrische fietsen zijn ook opgenomen in Tabel 6 bij fietsers. Sinds 2015 kunnen we elektrische fietsen onderscheiden in de databank. **Tabel 7** toont tussen 2015 en 2020 bijna een verviervoudiging van het aantal ongevallen met een elektrische fiets (+268%) en het aantal gewonden in deze ongevallen (+263%). Het is niet duidelijk of dit naast een verhoogde blootstelling ook te wijten is aan de registratiegraad (in 2015 werden elektrische fietsers misschien nog geregistreerd als gewone fietsers).

Ook het aandeel van elektrische fietsen in alle fietsongevallen en alle fietsdoden nam toe sinds 2015. De ongevalsernst (specifieke ernst) ligt hoger dan bij niet-elektrische fietsers (14,4 tegenover 8,5 in 2020).

Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

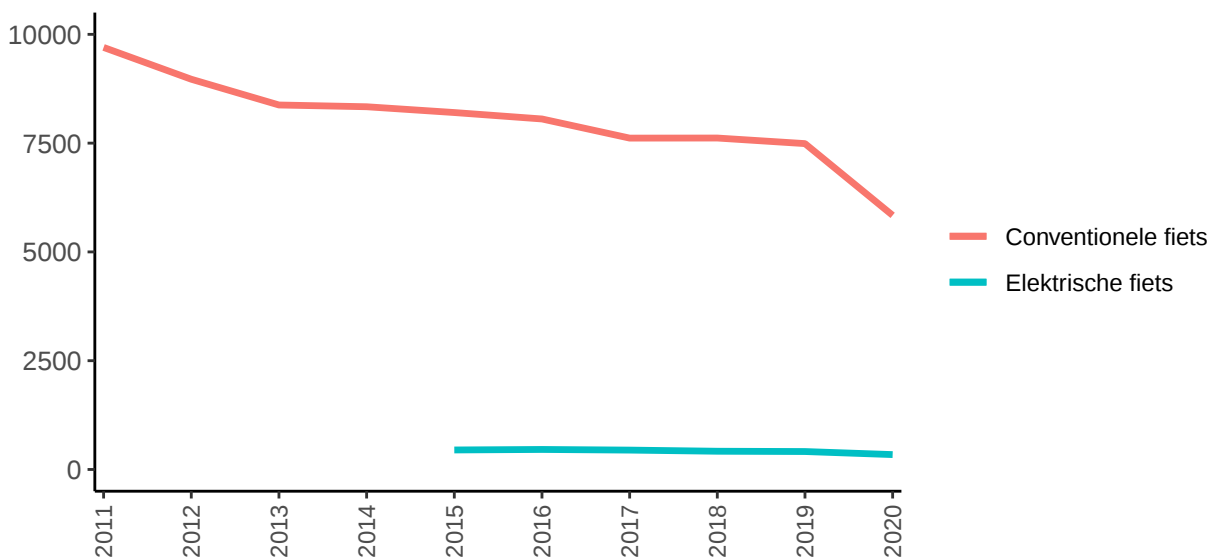
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Aandeel van alle fietsdoden	Aandeel van alle fietsongevallen	Specifieke ernst
2015	448	14	501	515	15,6%	4,9%	31,2
2016	460	13	729	742	16%	4,8%	28,3
2017	445	22	956	978	29,3%	4,8%	49,4
2018	419	21	1409	1430	23,9%	4,2%	50,1
2019	412	27	1819	1846	28,7%	4%	65,5
2020	342	30	2004	2034	35,3	3,4	87,7
Evolutie 2019-2020	-2%	+29%	+29%	+29%	+20%	-5%	+31%
Evolutie 2016-2020	-8%	+93%	+263%	+258%	+84%	-18%	+110%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Figuur 20 toont de evolutie van het aantal ongevallen met conventionele en elektrische fietsen op tien jaar tijd. We zien een daling van het aantal ongevallen met een conventionele fiets. De registratie van ongevallen met een elektrische fiets begon in 2015. Zoals gezegd weten we niet of de toename in het aantal ongevallen te wijten is aan verhoogde blootstelling, een verbeterde registratie of een combinatie van beiden.

Figuur 20. Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets en een elektrische fiets (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

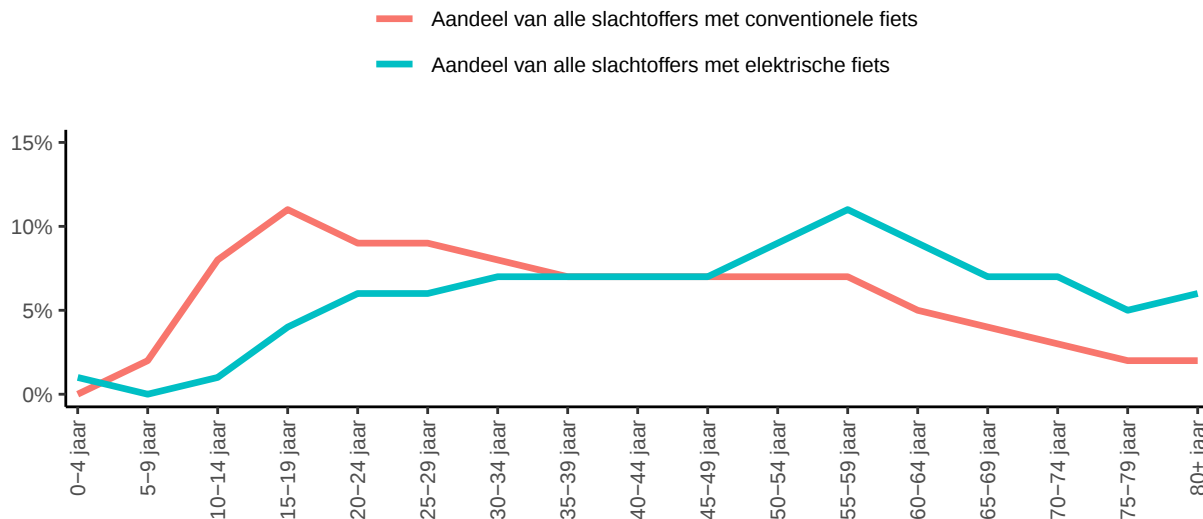


Figuur 21 toont het aandeel van slachtoffers betrokken in fietsongevallen naargelang de leeftijd. We maken daarbij een onderscheid tussen de conventionele fiets (rode lijn) en de elektrische fiets (blauwe lijn). We zien voor de conventionele fiets een piek rond de leeftijd van 15 tot 19 jaar. Het aandeel onder de slachtoffers neemt daarna af met de toenemende leeftijd.

Voor de elektrische fiets zien we een omgekeerde trend. Het aandeel neemt toe naarmate de leeftijd stijgt, met een piek voor de 55- tot 59-jarigen. Elektrische fietsen zijn dan ook populair bij oudere fietsers,

het laat hen toe te blijven fietsen op het moment dat een conventionele fiets niet meer mogelijk is. Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets stijgt ook sterk tussen 14 en 24 jaar.

Figuur 21. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele en een klassieke fiets, naargelang de leeftijd (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.3 Bromfietzers

Voor de bromfietzers zien we in **Tabel 8** een grote daling van het aantal letselongevallen (-47%) en van de gewonden (-48%) over laatste tien jaar. In 2017 was er een plotse stijging van het aantal bromfietsdoden (van 16 naar 25) en een daling van het aantal bromfietsongevallen. Bijgevolg was er een hoge ongevalsernst in dat jaar (8,2 doden per 1000 bromfietsongevallen). De daling van het aantal doden en de ongevalsernst die we in 2018 al zagen, zet zich in 2020 verder. De stijging van het aantal letselongevallen tussen 2018 en 2019 is vermoedelijk te wijten aan een stijging van de letselongevallen met speed pedelecs (die ook ingedeeld worden bij de categorie bromfietzers).

Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor bromfietzers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	5276	23	5212	5235	2	4,4	0,4	4,7
2012	4661	17	4520	4537	5	3,6	1,1	4,7
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3168	25	3080	3105	1	7,9	0,3	8,2
2018	3369	19	3282	3301	1	5,6	0,3	5,9
2019	3442	20	3317	3337	1	5,8	0,3	6,1
2020	2806	15	2690	2705	1	5,3	0,4	5,7
Evolutie 2019-2020	-18%	-25%	-19%	-19%	0%	-9%	+33%	-7%
Evolutie 2011-2020	-47%	-35%	-48%	-48%	-50%	+20%	0%	+21%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.4 Speed pedelecs

Tabel 9 toont de evolutie van ongevallen met speed pedelecs. Speed pedelecs zijn ook opgenomen in Tabel 6 bij bromfietzers. Sinds 2017 kunnen we speed pedelecs onderscheiden in de officiële ongevalendatabank, maar vermoedelijk was er in dit jaar nog geen volledige registratie. In 2020 waren er twee doden in 204 ongevallen. Het aantal letselongevallen bleef stabiel in 2020 tegenover 2019.

Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Totale ernst
2017	15	1	14	15	0	66,7	66,7
2018	93	1	89	90	0	10,8	10,8
2019	207	1	196	197	0	4,8	4,8
2020	204	2	192	194	0	9,8	9,8
Evolutie 2019-2020	-1%	+100%	-2%	-2%		+104%	+104%
Evolutie 2018-2020	+1260%	+100%	+1271%	+1193%		-85%	-85%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.5 Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen

Vanaf 2016 kunnen we gemotoriseerde voortbewegingstoestellen terugvinden in de officiële ongeval-lendatabank, maar ook hier moeten we melden dat er in dit jaar vermoedelijk geen volledige registratie was. Uit **Tabel 10** kunnen we afleiden dat in 2020 het eerste dodelijke slachtoffer geregistreerd werd onder de gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Er raakten ook 51 weggebruikers gewond in 72 letselongevallen. Het aantal letselongevallen in 2020 steeg met 36% tegenover vorig jaar, net als het aantal gewonden.

Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (2016-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers
2016	3	0	2	2
2017	8	0	7	7
2018	25	0	18	18
2019	53	0	39	40
2020	72	1	51	51
Evolutie 2019-2020	+36%		+31%	+28%
Evolutie 2017-2020	+2300%		+2450%	+2450%

4.1.6 Motorfietzers

Uit **Tabel 11** blijkt een daling van het aantal doden 30 dagen met 41% over de afgelopen tien jaar. Het laagterecord werd in 2017 behaald (77 doden). In 2018 was er opnieuw een stijging van het aantal doden 30 dagen (+13%), om dan opnieuw te dalen in 2019 en 2020. Hoewel er een daling is van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen in 2020, vergeleken met 2019, zien we toch een stijging van de ongevalsernst. Dit heeft voornamelijk te maken met een stijging van de specifieke ernst, dat wil zeggen de ernst voor de motorfietzers zelf

Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor motorfietzers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	4089	132	4107	4239	11	32,3	2,7	35
2012	3476	99	3444	3543	2	28,5	0,6	29,1
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2346	78	2299	2377	2	33,2	0,9	34,1
Evolutie 2019-2020	-18%	-7%	-19%	-19%	-71%	+13%	-62%	+8%
Evolutie 2011-2020	-43%	-41%	-44%	-44%	-82%	+3%	-67%	-3%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.7 Personenwagens

Auto-inzittenden kennen een grote daling van het aantal doden 30 dagen (-53%) over de afgelopen tien jaar. In 2020 is er een afname van het aantal doden 30 dagen tegenover 2019 (-29%).

Over een periode van tien jaar tijd is het aantal doden onder inzittenden even sterk gedaald dan bij de opponenten, wat er mogelijk op duidt dat de technologische ontwikkelingen op het vlak van voertuigveiligheid vooral de inzittenden ten goede komen.

Tabel 12. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	38436	467	32384	32851	190	12,2	4,9	17,1
2012	35633	404	29057	29461	190	11,3	5,3	16,7
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29612	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22394	221	15794	16015	109	9,9	4,9	14,7
Evolutie 2019-2020	-24%	-29%	-31%	-31%	-30%	-6%	-8%	-7%
Evolutie 2011-2020	-42%	-53%	-51%	-51%	-43%	-19%	0%	-14%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.8 Lichte vrachtwagens

Tabel 13 toont een grote daling van het aantal doden 30 dagen (-63%) over de laatste tien jaar voor de lichte vrachtwagens. Het aantal doden 30 dagen daalde in 2020 met 35% ten opzichte van 2019 voor de inzittenden van lichte vrachtwagens zelf.

Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	4207	30	2049	2079	56	7,1	13,3	20,4
2012	3922	31	1790	1821	58	7,9	14,8	22,7
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	2997	11	1150	1161	34	3,7	11,3	15
Evolutie 2019-2020	-13%	-35%	-21%	-22%	-8%	-24%	+6%	-4%
Evolutie 2011-2020	-29%	-63%	-44%	-44%	-39%	-48%	-15%	-26%

Note:

Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.9 Vrachtwagens

Tabel 14 toont voor vrachtwagens een daling van het aantal letselongevallen (-34%) op tien jaar. Het aantal doden 30 dagen steeg met 55% in 2020 tegenover 2019. In 2020 is er tegenover 2011 een stijging van het aantal doden bij de inzittenden van de vrachtwagens (+6%). Het aantal doden bij de opponenten van vrachtwagens daalde met 32% in 2020. De specifieke ernst nam sterk toe.

Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2011	2420	16	562	578	103	6,6	42,6	49,2
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1607	17	350	367	67	10,6	41,7	52,3
Evolutie 2019-2020	-19%	+55%	-14%	-13%	-32%	+93%	-16%	-6%
Evolutie 2011-2020	-34%	+6%	-38%	-37%	-35%	+61%	-2%	+6%

Note:

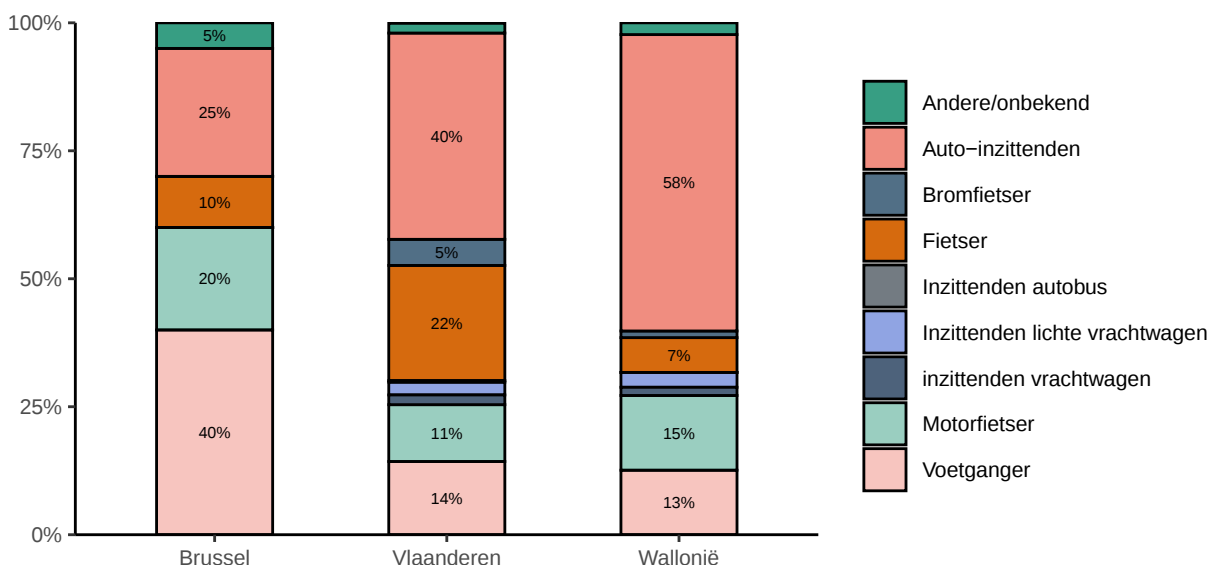
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.2 Type weggebruikers

Figuur 22 geeft voor elk gewest en voor België in totaal de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende typen weggebruikers, in 2020. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer auto-inzittenden bij de verkeersdoden (57%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen zijn weliswaar ook ruim een derde van de doden 30 dagen auto-inzittenden (34%), maar vormen fietsers eveneens een bijna even grote groep (29%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (38%) onder de doden 30 dagen groter dan in de andere gewesten.

Figuur 22. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 23 toont de risicomatrix gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers. Als referentiegroep wordt steeds het slachtoffer risico van alle autobestuurders genomen dat werd gelijkgesteld aan 1. Het dodelijke slachtoffer risico voor elke groep (vervoerswijze, leeftijdscategorie en geslacht) is daarbij dus in relatie gezet met het dodelijke slachtoffer risico van een gemiddelde autobestuurder. Een getal groter dan 1 geeft aan dat het slachtoffer risico voor de desbetreffende groep om te overlijden in het verkeer groter is dan dat van de gemiddeld autobestuurder en een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner slachtoffer risico.

Het risico voor gemotoriseerde tweewielers is bijzonder hoog (27,0), wat impliceert dat het inruilen van

de auto voor een brom- of motorfiets zonder flankerende maatregelen tot een toename zou leiden van het aantal verkeersdoden. Ook voetgangers hebben per afgelegde kilometer een duidelijk hoger risico om in het verkeer te overlijden dan autobestuurders. Gemiddeld is een kilometer die in de auto afgelegd wordt 8 keer zo veilig als een kilometer die te voet afgelegd wordt. Terwijl het risico op ernstige verwondingen voor fietsers sterk verhoogd bleek, toont de huidige studie aan dat dit enkel voor het dodelijke risico in veel mindere mate het geval is (3,5). Voor jonge en oude fietsers zien we nog steeds een verhoogd overlijdensrisico in vergelijking met autobestuurders, maar de factor waarmee het risico verhoogd is, is lager dan bij de voetgangers. De groep van 18 t.e.m. 24-jarigen legt zijn kilometers op de fiets zelfs veiliger af dan als autobestuurder.

Figuur 23. Relatief dodelijk slachtofferisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)

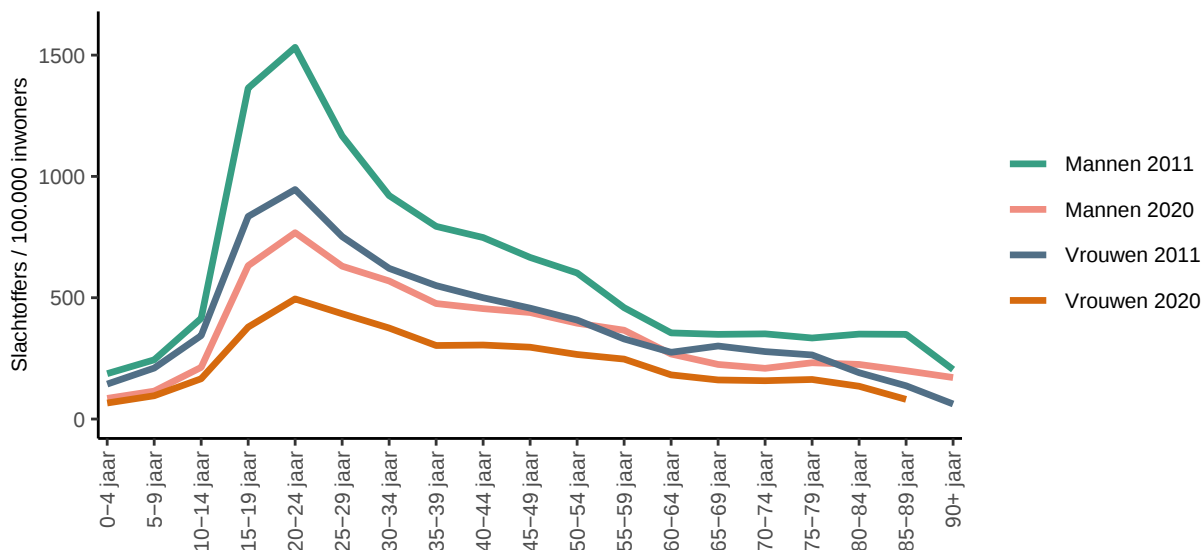
Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

4.3 Leeftijd

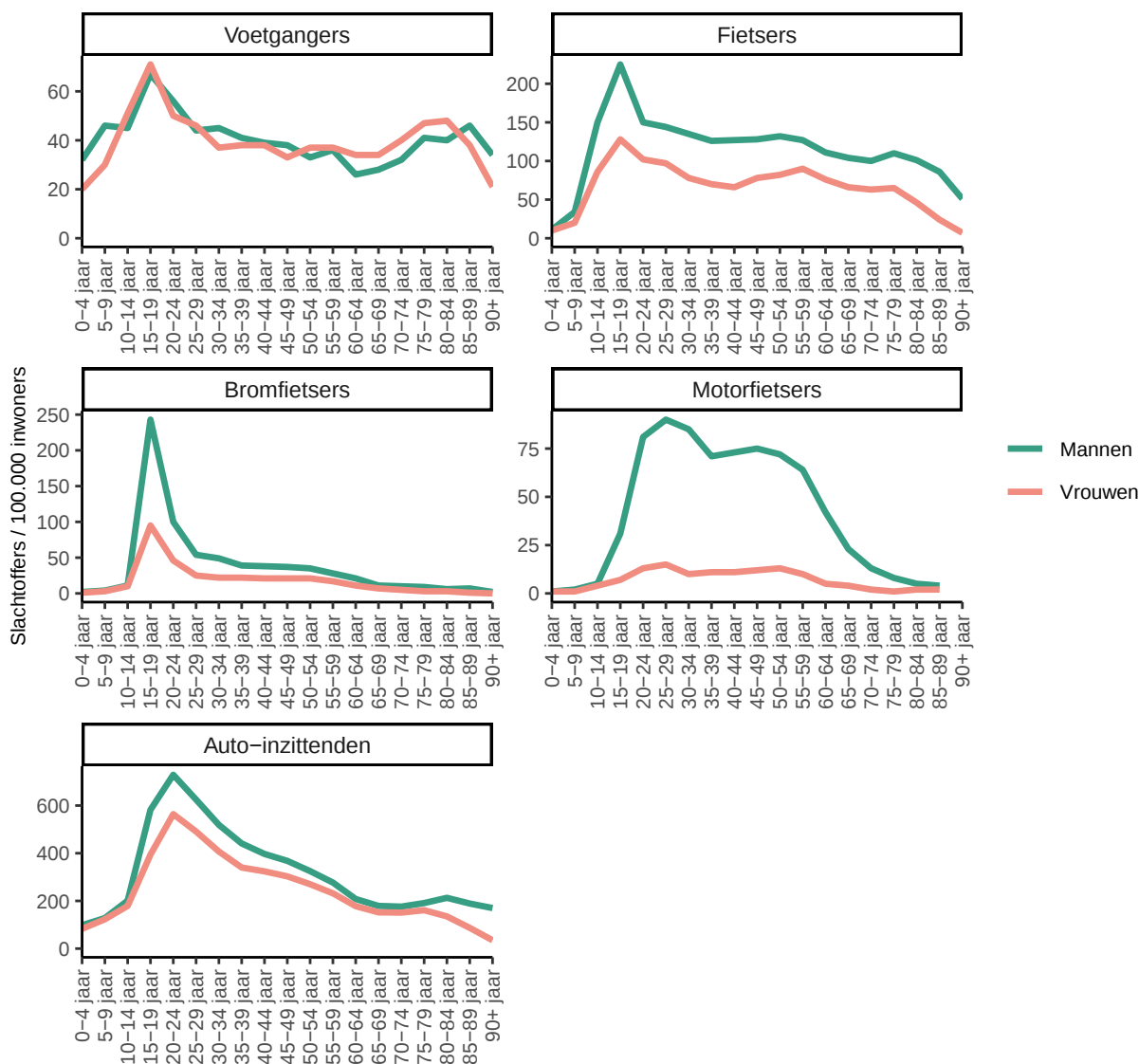
Figuur 24 geeft een vergelijking weer tussen 2011 en 2020 van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en hetzelfde geslacht. Door het aantal slachtoffers te geven per 100.000 inwoners wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd 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 2020 minder uitgesproken is dan in 2011. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van 50% opgetekend op tien jaar tijd.

Figuur 24. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2011 & 2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



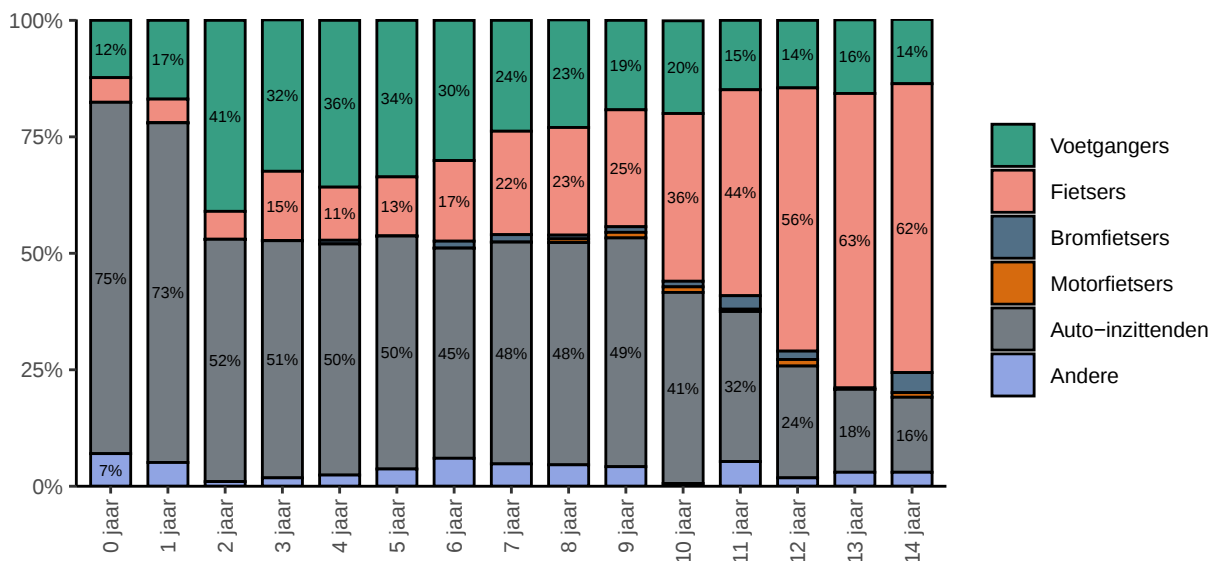
Figuur 25 toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht. Voor de voetgangers is er een piek van slachtoffers bij de 15- tot 19-jarigen, om dan te dalen. Vanaf 60 jaar stijgt het aantal slachtoffers echter weer. Voor zowel fietsers, bromfietsers als auto-inzittenden is er een duidelijke piek bij de jongeren. Bij fietsers en bromfietsers ligt die piek iets vroeger (15-19 jaar) dan voor de auto-inzittenden (18-24 jaar). Bij deze drie weggebruikerstypes is er ook een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners ligt hoger voor de mannen dan voor de vrouwen. Het verschil is het grootst bij de bromfietsers. De curve van de motorfietsers wijkt af van die van de andere weggebruikerstypes. Hier zien we voor alle leeftijdsgroepen bij de vrouwen een laag aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Bij de mannen ligt dat aantal veel hoger. Er zijn twee duidelijke pieken te onderscheiden: bij de 25- tot 29-jarigen mannen en bij de 50- tot 54-jarige mannen. Het risico blijft hoog tussen 20 jaar en 49 jaar. Pas vanaf 55 jaar neemt het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners snel af.

Figuur 25. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2018 & 2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



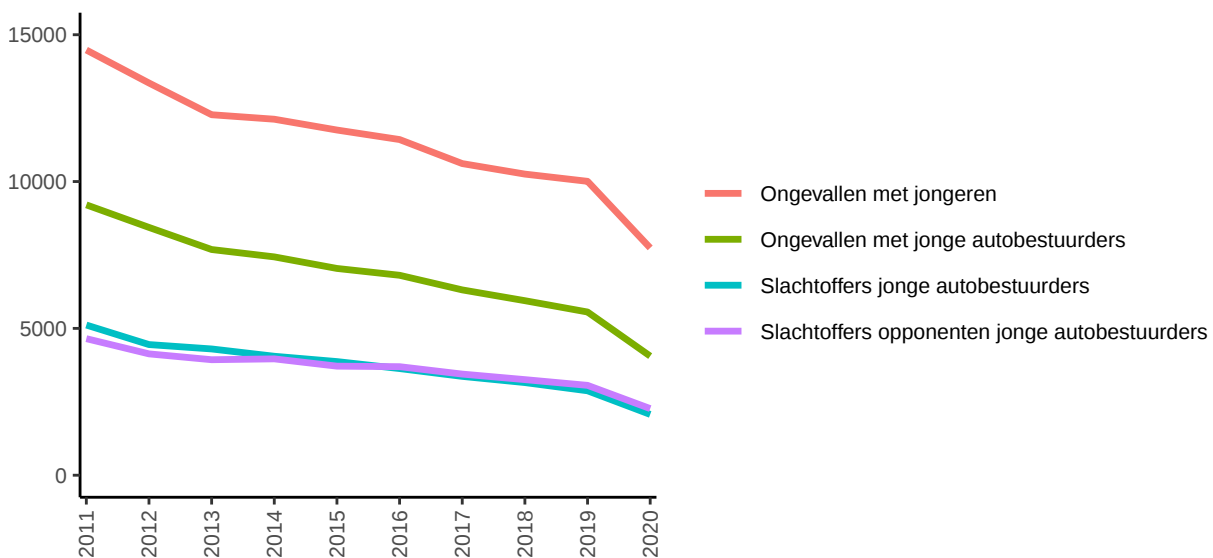
In **Figuur 26** tonen we het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij de kinderen van 0 tot 14 jaar in 2020. We zien ten eerste dat het aandeel auto-inzittenden afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Andersom neemt het aandeel fietsers toe met toenemende leeftijd. Van de 14-jarige slachtoffers was 62% met een fiets onderweg. Het aandeel voetgangers neemt toe tot de leeftijd van 4 jaar, om dan terug af te nemen.

Figuur 26. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



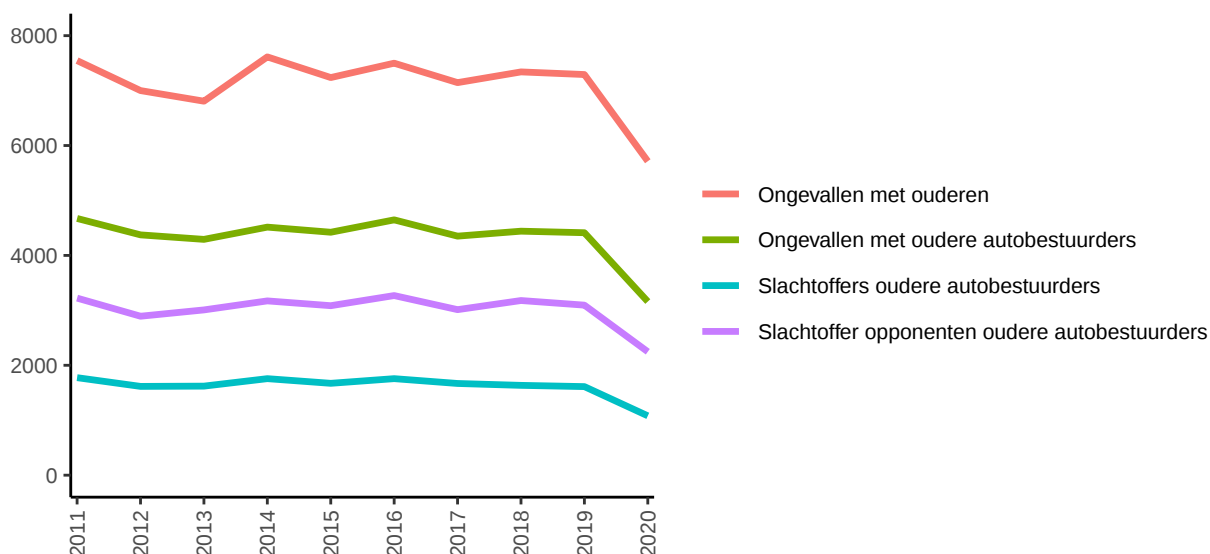
Figuur 27 toont dat het aantal ongevallen met jongeren de afgelopen tien jaar aanzienlijk afgenomen is (-47% in het algemeen en -56% als autobestuurder). Dit is een sterkere afname dan die van alle letselongevallen (-20%)

Figuur 27. Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



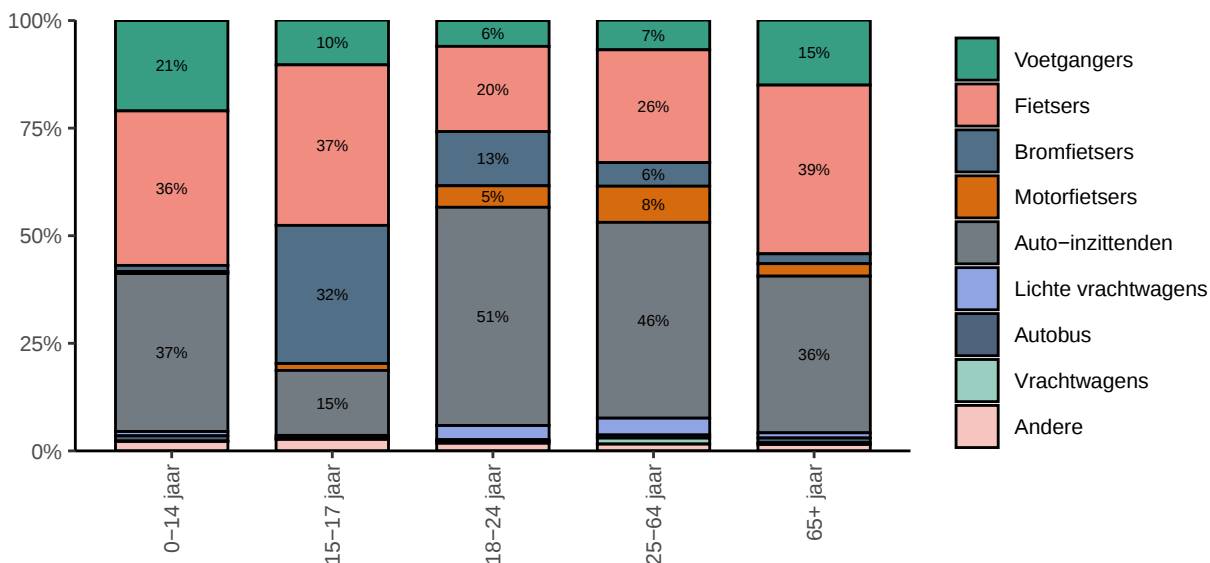
Figuur 28 toont aan dat het aantal ongevallen met senioren (in het algemeen of als autobestuurder) dan even gunstig evolueert in vergelijking met de evolutie van de letselongevallen van alle leeftijden samen. Het aantal ongevallen met ouderen is afgenomen met 24%, het aantal ongevallen met oudere autobestuurders nam af met 32%.

Figuur 28. Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 29 toont het aandeel van de verschillende weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen in 2020. Het aandeel auto-inzittenden neemt toe met de leeftijd, en is het grootst bij de 18- tot 24-jarigen. Het aandeel fietsers is het hoogst in de groep 15- tot 17-jarigen, maar is ook groot in de groep 0- tot 14-jarigen. Bij de 65-plussers is het aandeel fietsers opnieuw even hoog als onder de 15- tot 17-jarigen. Zoals te verwachten is het aandeel bromfietsers in de groep 15- tot 17-jarigen hoog (32%), terwijl dit aandeel in andere leeftijdsgroepen slechts 13% of minder bedraagt. Voor de voetgangers zien we het grootste aandeel slachtoffers bij de jongste groep. Dit aandeel neemt af met de leeftijd, maar slechts tot de leeftijd van 64 jaar. Bij de 65-plussers stijgt het aandeel voetgangersslachtoffers weer tot 15%.

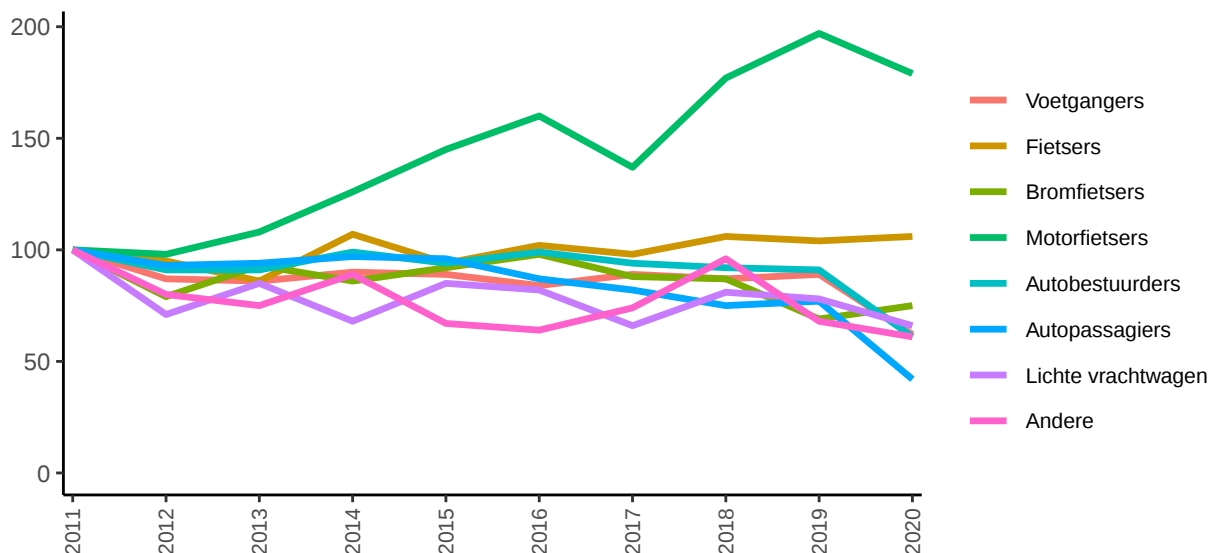
Figuur 29. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Het aantal slachtoffers bij senioren (65+) neemt sterk toe in twee weggebruikerscategorieën: dan voor-

namelijk bij de motorfietsers (+79%, van 62 slachtoffers in 2011 naar 111 slachtoffers in 2020) en in mindere mate bij de fietsers (+6%). Voor de overige weggebruikerscategorieën is er een afname van het aantal slachtoffers op tien jaar.

Figuur 30. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



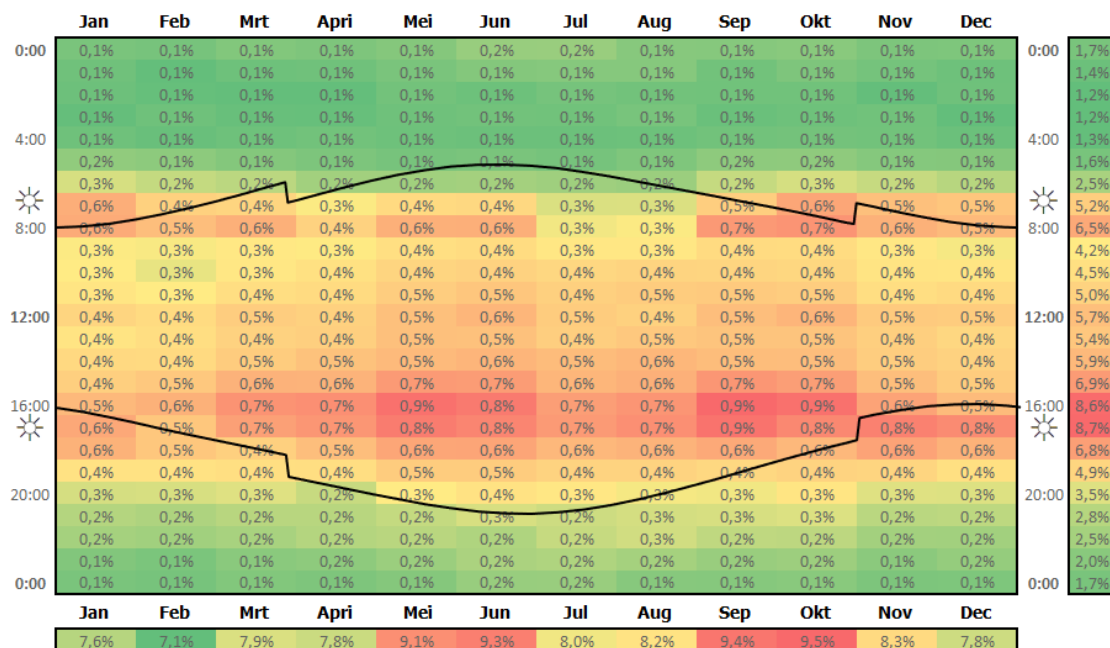
5 Periode

5.1 Algemeen

Figuur 31 geeft voor de periode van 2011 tot en met 2020 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. We zien in de grafiek dat het grootste aandeel ongevallen overdag gebeurt. Dit hangt uiteraard samen met het verkeer dat overdag drukker is, voornamelijk tijdens de spitsuren. Er is een iets hoger percentage letselongevallen in de maanden mei, juni, september en oktober. In deze maanden is er een grotere aanwezigheid van voetgangers, fietsers en motorfietsers in het verkeer.

Figuur 31. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2011-2020)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

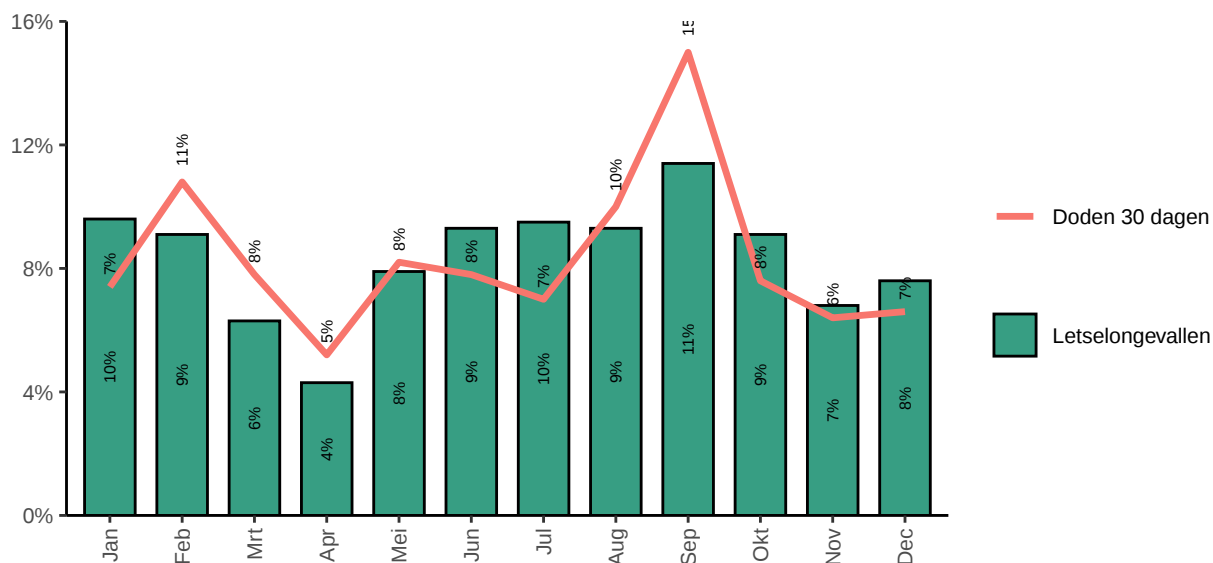


5.2 Per maand

Figuur 32 geeft voor 2020 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 rode lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken.

We zien in deze grafiek duidelijk het effect van de verschillende "lockdowns" die in 2020 afgeroepen werden. Tijdens deze lockdowns werden niet-essentiële verplaatsingen sterk beperkt, en werd thuiswerk verplicht of sterk aanbevolen. Hierdoor was er minder verkeer op de Belgische wegen. In maart en april is er een daling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. Vervolgens nemen zowel het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen weer toe. In september is er piek voor de doden 30 dagen.

Figuur 32. Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

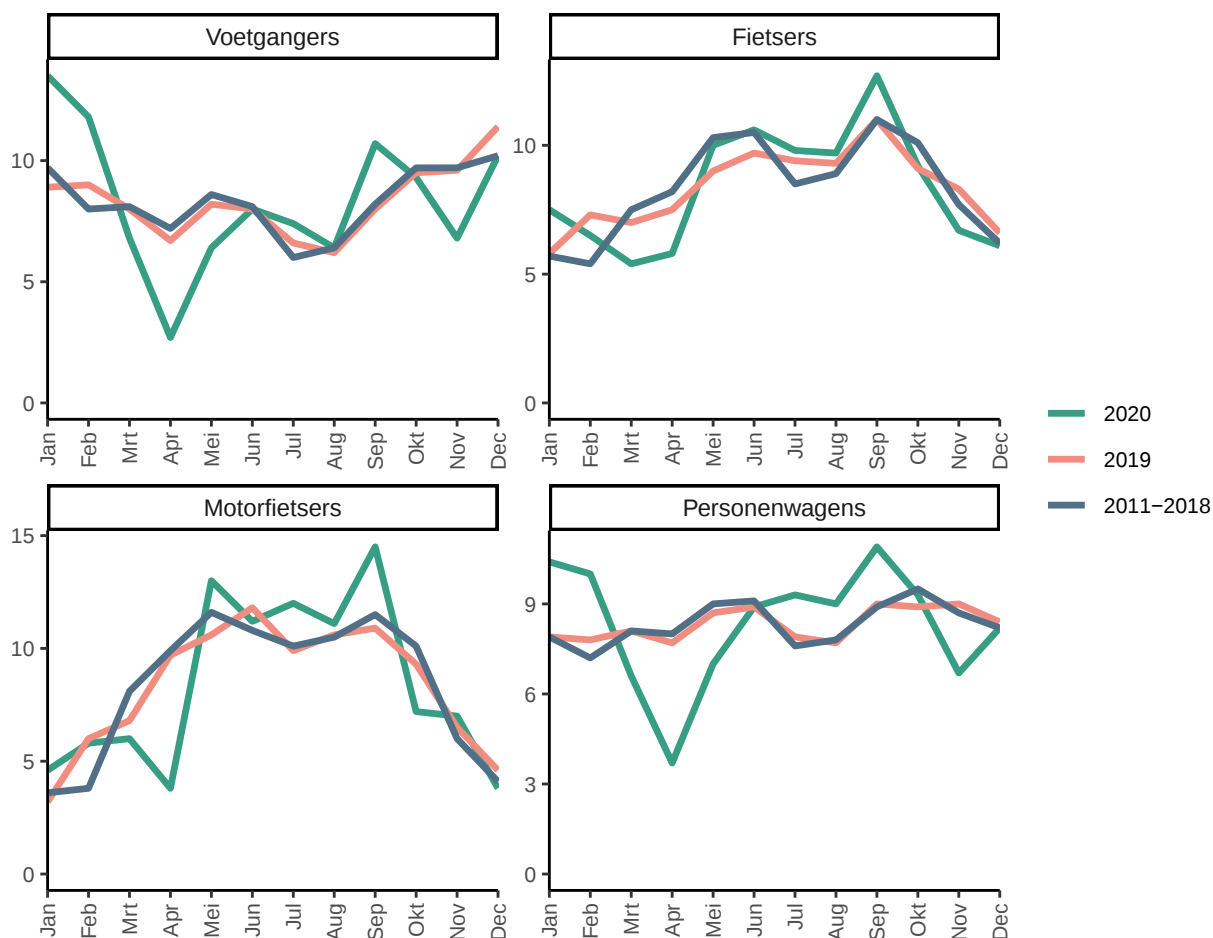


Figuur 33 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aandeel letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2011 tot 2018, in 2019 en in 2020. Het absolute aantal letselongevallen per maand is in deze figuur voor elke verplaatsingswijze gewogen in functie van het aantal 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 weersomstandigheden.

In deze grafiek zien we ook het "covid-effect" terug in 2020. Voor alle weggebruikertypen is er een sterke daling van het aantal letselongevallen in maart en april, en een piek van ongevallen in september.

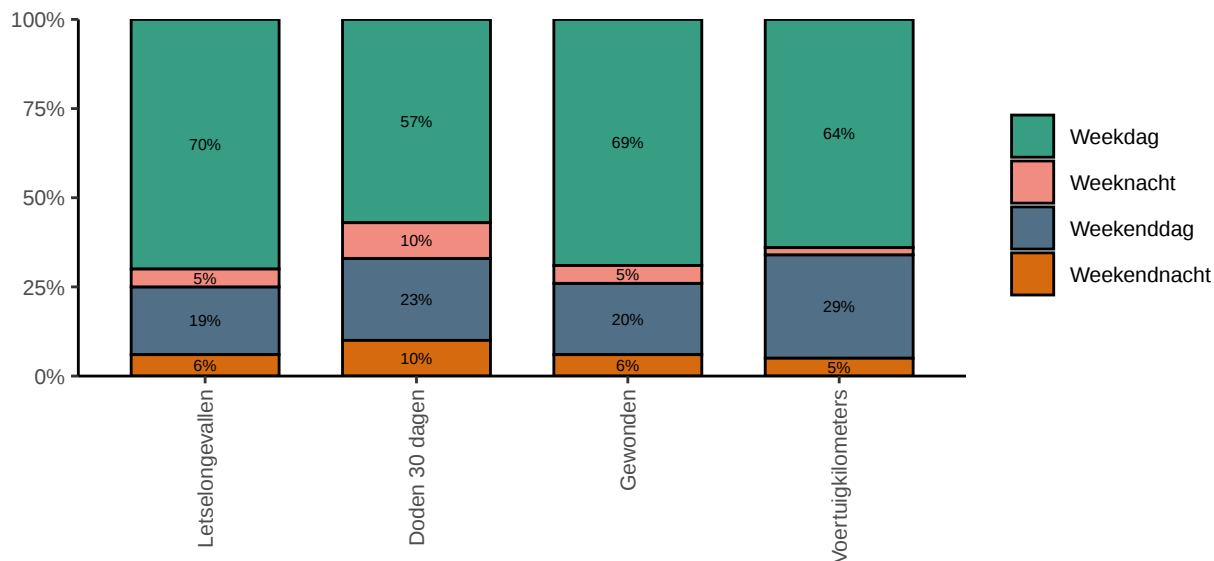
Figuur 33. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2011-2018,2019,2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.3 Per week

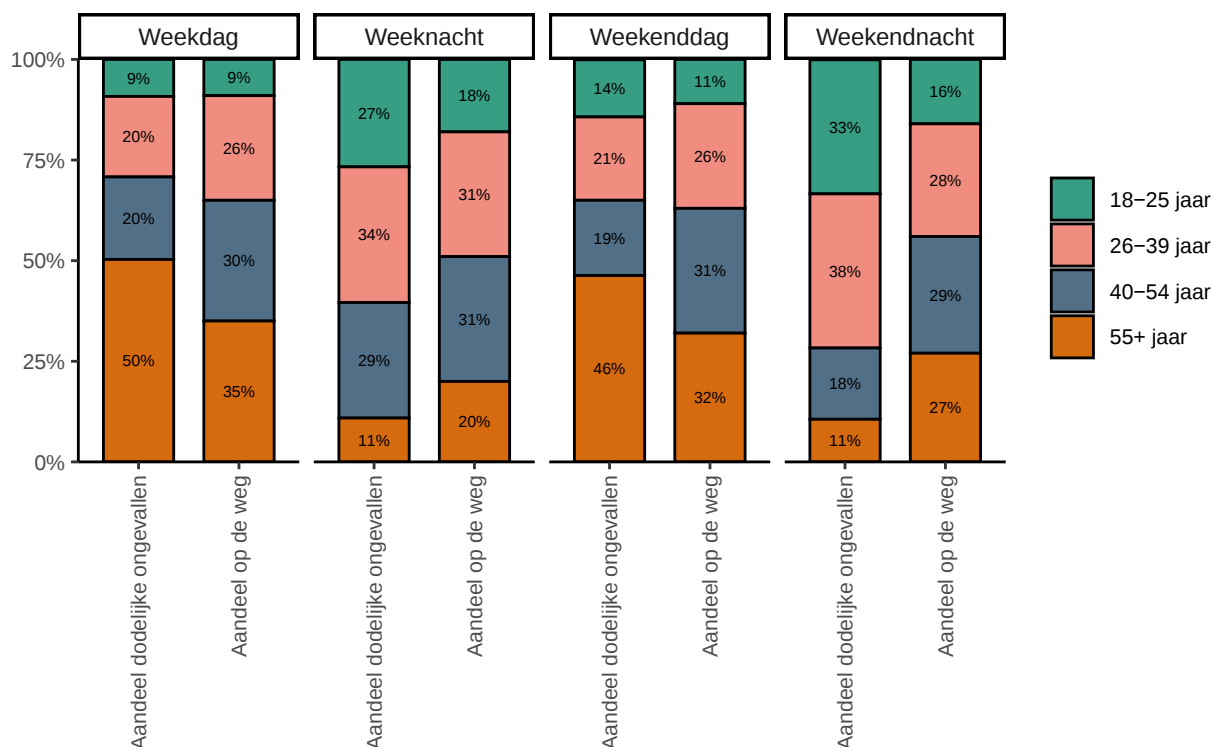
Figuur 34 geeft voor 2020 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2016 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende periodes van de week geven. 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 het aantal doden 30 dagen relatief hoger ligt tijdens de week- en weekendnachten. Omgekeerd is het aantal verkeersdoden op week- en weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.

Figuur 34. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



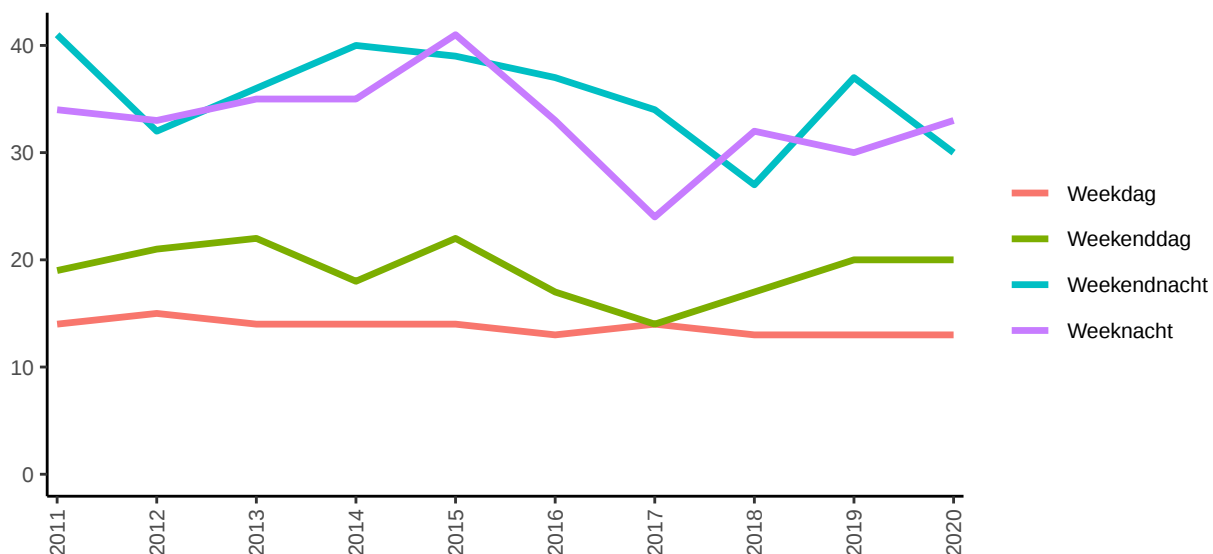
Figuur 35 geeft voor elk tijdstip van de week en voor verschillende leeftijdscategorieën van autobestuurders de verdeling weer van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2019 en 2020. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting 'rijden onder invloed' die Vias institute in 2018 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. We zien ook dat vooral de autobestuurders die jonger zijn dan 40 jaar betrokken raken in dodelijke ongevallen tijdens weekendnachten. In vergelijking met hun aanwezigheid op de weg, is deze groep autobestuurders dus oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen op dit tijdstip.

Figuur 35. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 36 toont de evolutie van de ongevalsernst naargelang de periode van de week. Hieruit kunnen we afleiden dat de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) het hoogst is op weekendnachten en weeknachten.

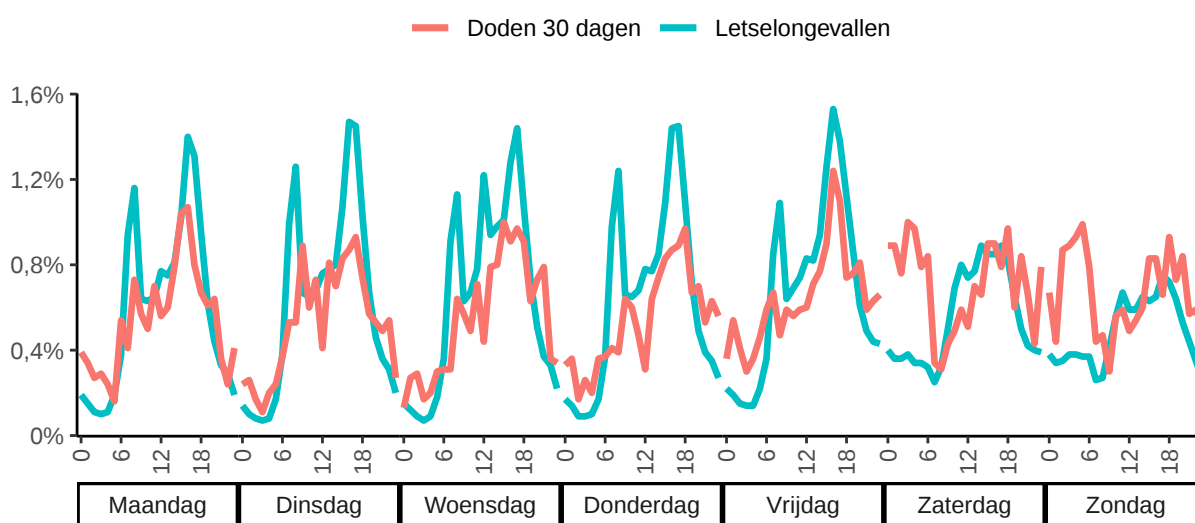
Figuur 36. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.4 Per uur

Figuur 37 geeft voor 2018 en 2020 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 weekdays 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 weekdays 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 weekenddagen minder pieken.

Figuur 37. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2017-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

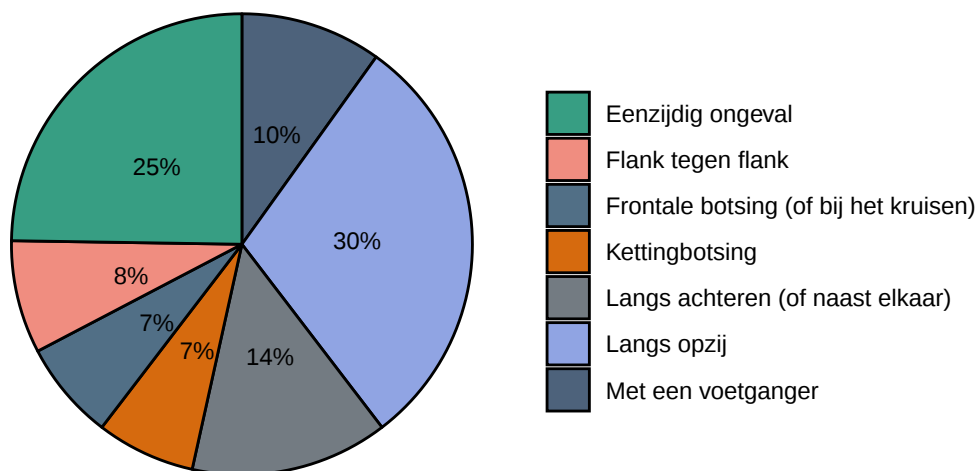


6 Ongevalskenmerken

6.1 Type aanrijdingen

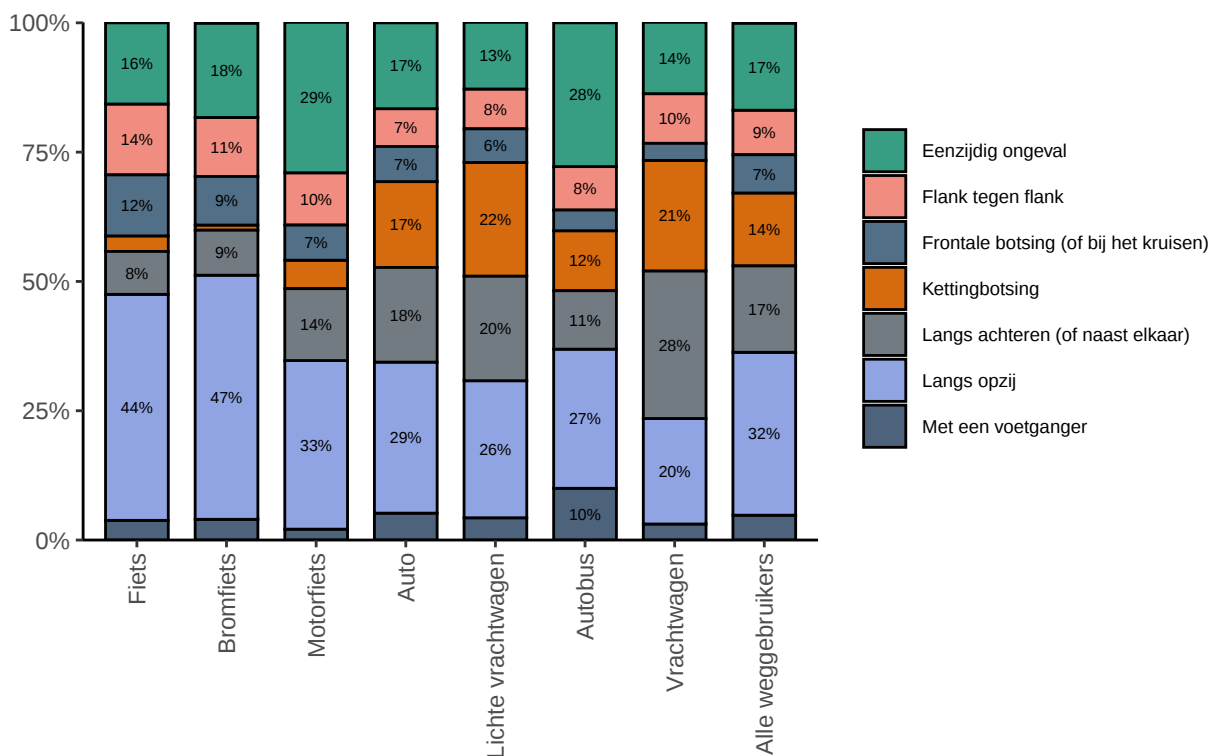
Figuur 38 geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding in 2020 voor alle weggebruikers samen. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont dat de meeste ongevallen (30%) te rangschikken zijn als een botsing langs opzij. De ongevallen met slechts één weggebruiker maken 25% van de letselongevallen uit, aanrijding langs achter 14% en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger 10%. Minder frequent voorkomende typen aanrijding zijn: flank tegen flank (8%), kettingbotsing (7%) en frontale botsing (7%).

Figuur 38. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



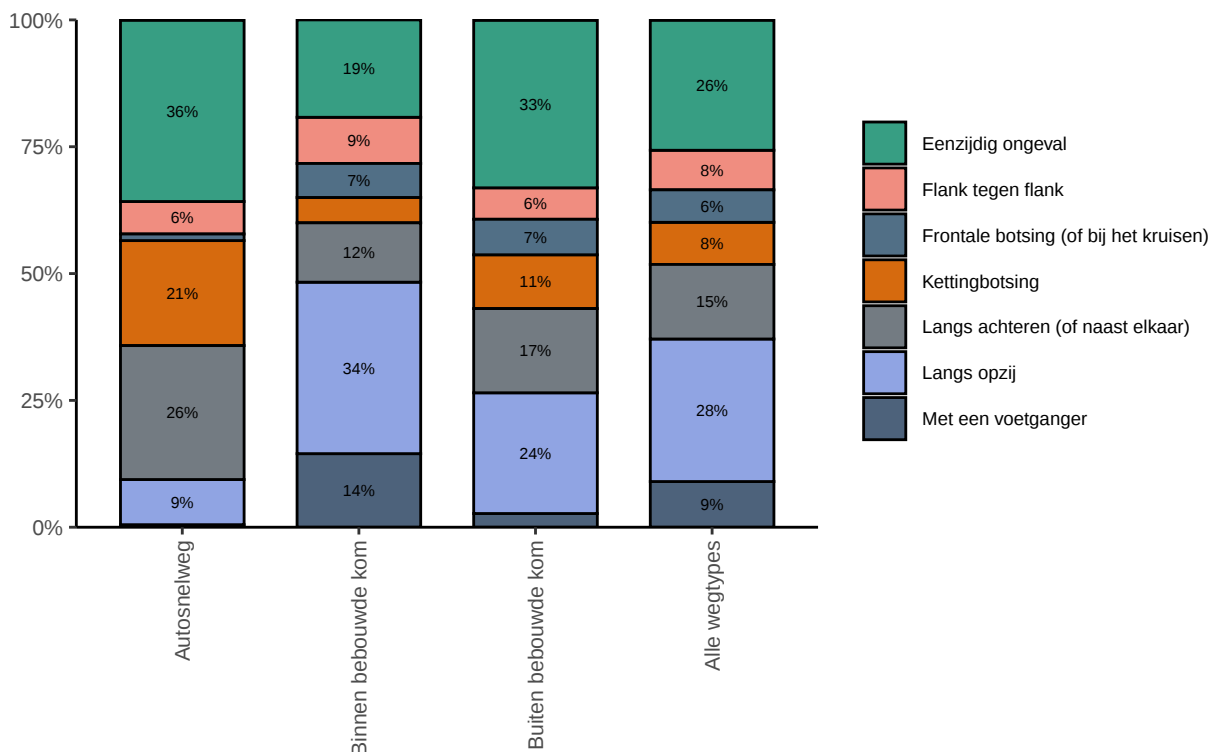
Figuur 39 geeft voor elk type weggebruiker de verdeling in 2020 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat één verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype 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 39. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



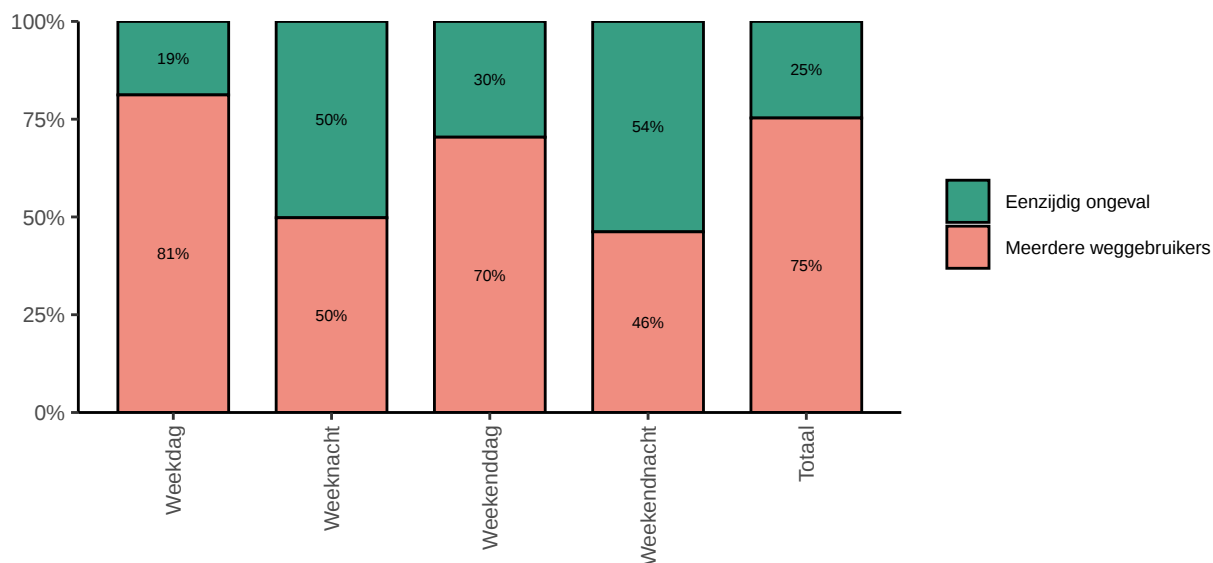
Figuur 40 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2020 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat één verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. 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 40. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



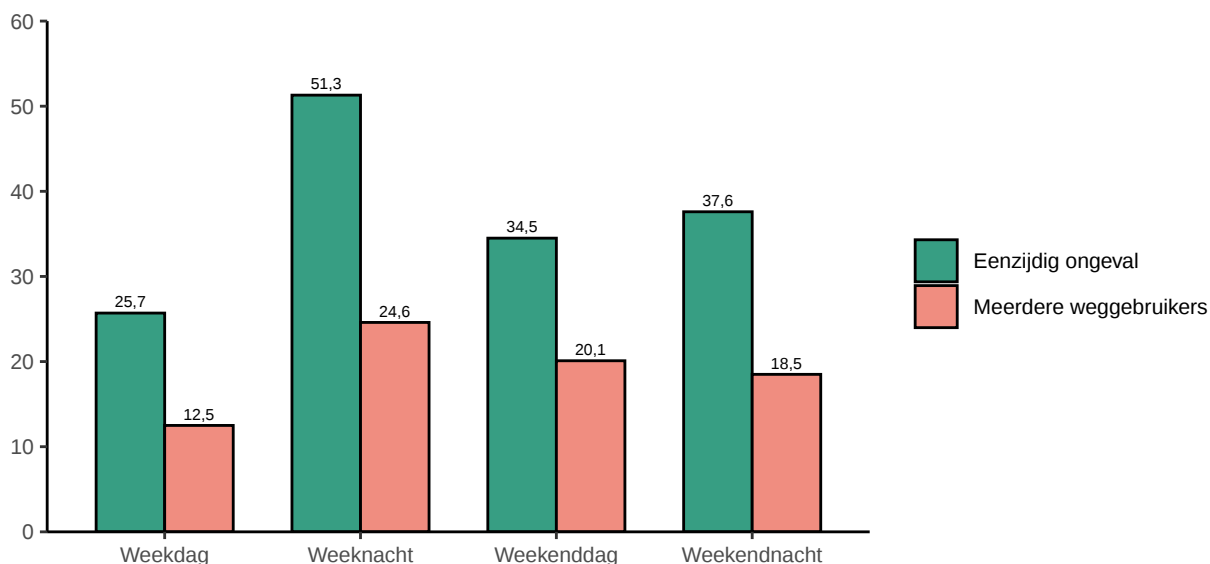
Figuur 41 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2020. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één partij betrokken was. De grafiek toont dat in totaal bij 25% van de ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal eenzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag.

Figuur 41. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Figuur 42** tonen we de ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen met meerdere weggebruikers per periode van de week in 2020. Eenzijdige ongevallen zijn duidelijk ernstiger dan ongevallen met meerdere weggebruikers op weekdays en weekenddagen.

Figuur 42. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.2 Botsingsmatrix

In de botsingsmatrix tonen we de dodelijke slachtoffers van 2020. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten.

Er vielen in 2020 124 doden in eenzijdige auto-ongevallen. Verder vielen er ook heel wat dodelijke slachtoffers na een botsing met een personenwagen. Zo vielen er 37 doden in ongevallen tussen twee personenwagens, maar 39 motorfietzers, 33 fietsers en 32 voetgangers raakten eveneens dodelijk ge-

wond na een botsing met een personenwagen. 36 motorfietzers kwamen om het leven na een eenzijdig ongeval.

Figuur 43. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2019)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

		In aanrijding met ...							
		 Fiets	 Bromfiets	 Motorfiets	 Auto	 Lichte vrachtwagen	 Autobus, autocar	 Vrachtwagen	 Eenzijdig
Doden 30 dagen	 Voetganger				32	6	3	15	
	 Fiets	7	1	2	33	9	1	11	17
	 Bromfiets				5			2	5
	 Motorfiets	1		5	39	3		5	36
	 Auto	1			37	8	3	18	124
	 Lichte vrachtwagen				1			5	4
	 Vrachtwagen				1			10	6

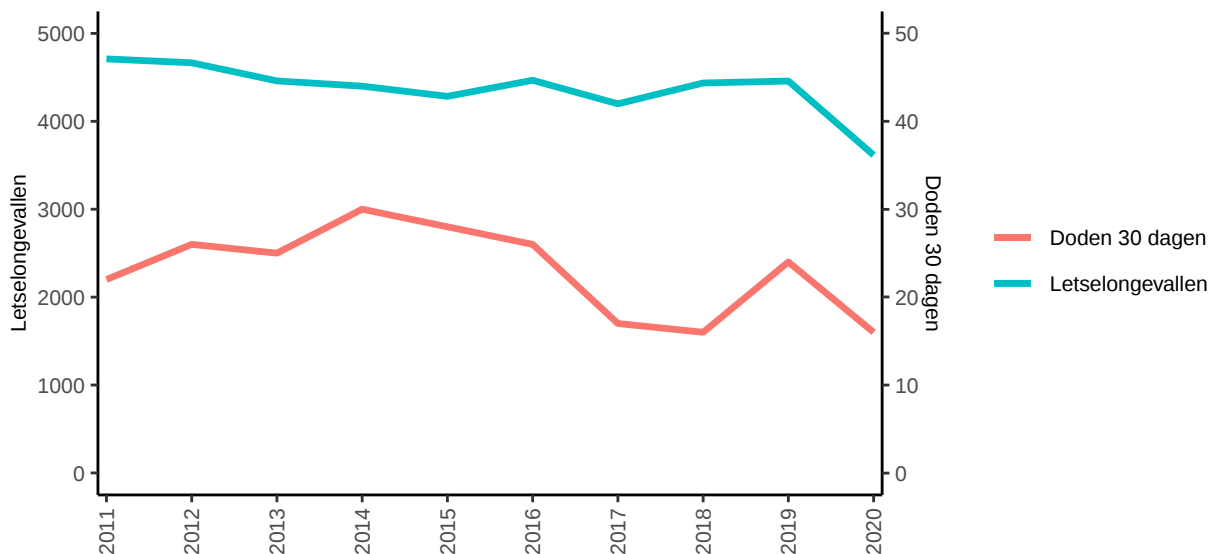
6.3 Verzwarende omstandigheden

In **Tabel 15** en **Figuur 44** tonen we de evolutie van de letselongevallen met vluchtmisdrijf. Het aantal letselongevallen waarbij vluchtmisdrijf als verzwarende omstandigheid is geregistreerd is sterk gedaald in de afgelopen tien jaar (-23%). Hun aandeel in het aantal letselongevallen is wel toegenomen (+20%): in 2011 werd vluchtmisdrijf geregistreerd in 10% van de letselongevallen en in 2020 was dat in 12% van de letselongevallen. Ook het aandeel in alle doden nam toe met 50%. Het aantal doden, en bijgevolg de ongevalsernst, zijn afgenomen met respectievelijk 27% en 6%. Over het algemeen ligt de ongevalsernst bij deze ongevallen lager in vergelijking met alle letselongevallen samen.

Tabel 15. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrijf' (2011-2020).
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

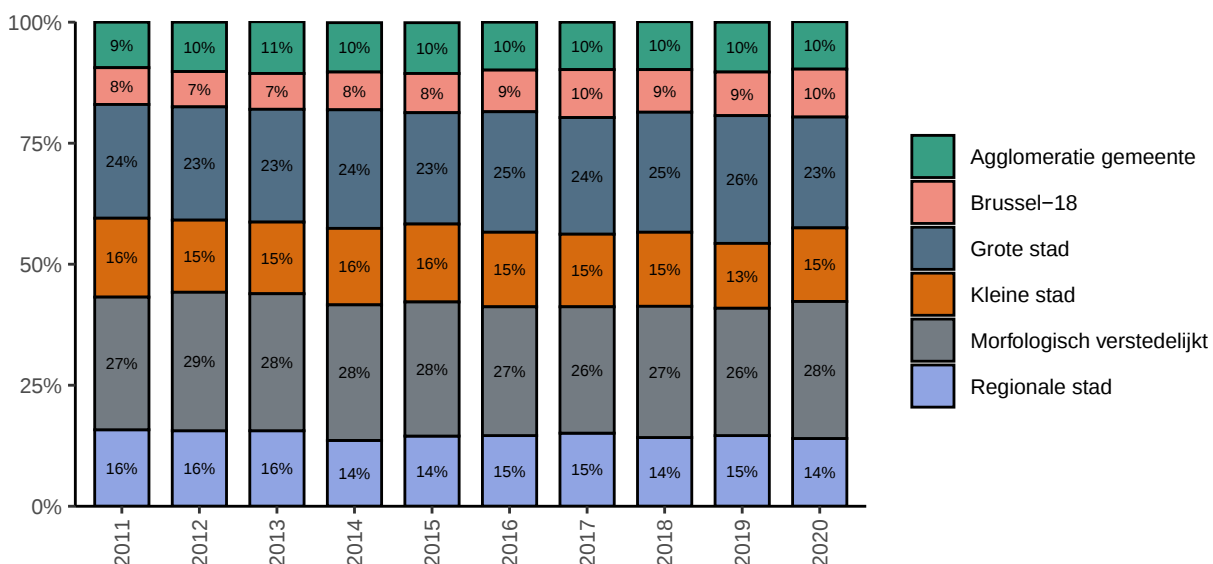
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2011	4710	22	5233	4,7	10%	2%
2012	4666	26	5222	5,6	11%	3%
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3616	16	3933	4,4	12%	3%
Evolutie 2019-2020	-19	-33	-20	-19	+0%	-25%
Evolutie 2011-2020	-23	-27	-25	-6	+20%	+50%

Figuur 44. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 45 toont het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf voor elke graad van verstedelijking. Het grootste aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf vinden we terug in morfologische verstedelijkt gebieden (gebieden waar de ruimte, fysisch, ingenomen wordt door de stad. Visueel kunnen we dit waarnemen als een concentratie van woningen en voorzieningen) en in de grote steden. Vluchtmisdrijf is dus vooral een fenomeen dat in de (grote) steden speelt.

Figuur 45. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Tabel 16 en **Figuur 46** tonen de evolutie van ongevallen met onverzekerde voertuigen. Het aantal ongevallen waarbij niet-verzekering als verzwarende omstandigheid werd geregistreerd kende vanaf 2014 een afname. Het aantal doden volgde dezelfde trend. Het aandeel in alle letselongevallen is stabiel gebleven. Het aantal doden bij deze ongevallen is wel sterk afgenomen: van 22 in 2011 naar 15 in 2020 (-32%). Het aandeel doden steeg in 2020 wel van 8 naar 15 doden tegenover 2019.

Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2011	1093	22	1449	20	2	2
2012	1100	25	1444	23	2	3
2013	1009	23	1345	23	2	3
2014	1042	17	1337	16	3	2
2015	902	17	1149	19	2	2
2016	944	17	1229	18	2	3
2017	789	10	1045	13	2	2
2018	826	14	1115	17	2	2
2019	712	8	948	11	2	1
2020	620	15	785	24	2	3
Evolutie 2019-2020 %	-13%	+88%	-17%	+118%	+0%	+200%
Evolutie 2011-2020 %	-43%	-32%	-46%	+20%	+0%	+50%

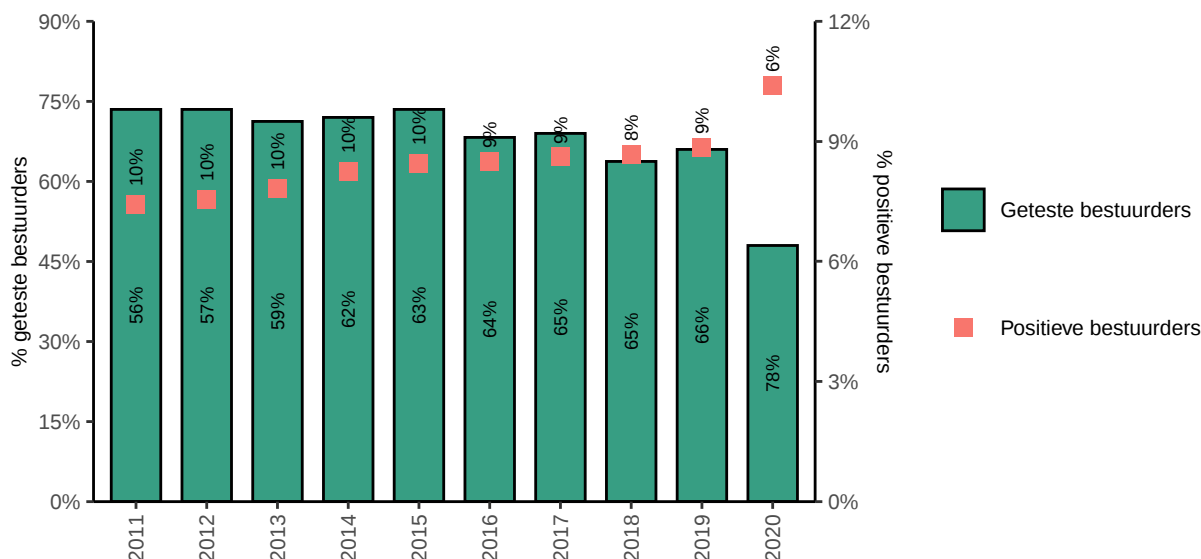
Figuur 46. Evolutie van letselongevallen met met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.4 Rijden onder invloed van alcohol

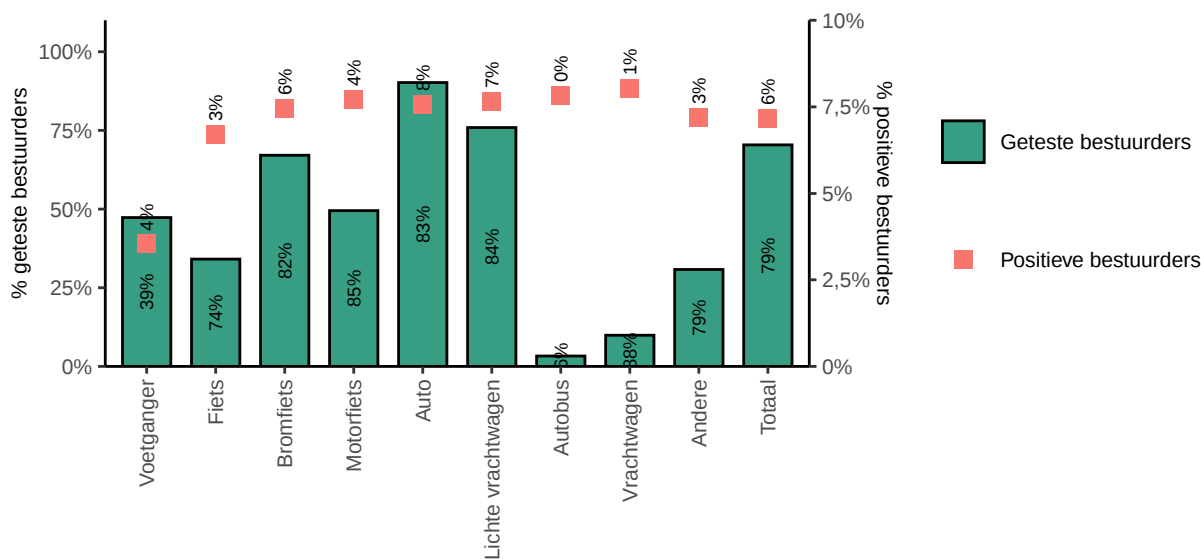
Figuur 47 toont de evolutie van het aantal geteste en positieve bestuurders in de periode van 2011 tot 2020. Het percentage geteste bestuurders steeg van 56% naar 78% op een periode van tien jaar. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol daalde met 4 procentpunten, van 10% in 2011 tot 6% in 2020. In 2020 steeg het aandeel geteste bestuurders, en daalde het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol sterk.

Figuur 47. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 48 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2020. 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 8% 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 39% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 88% 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.

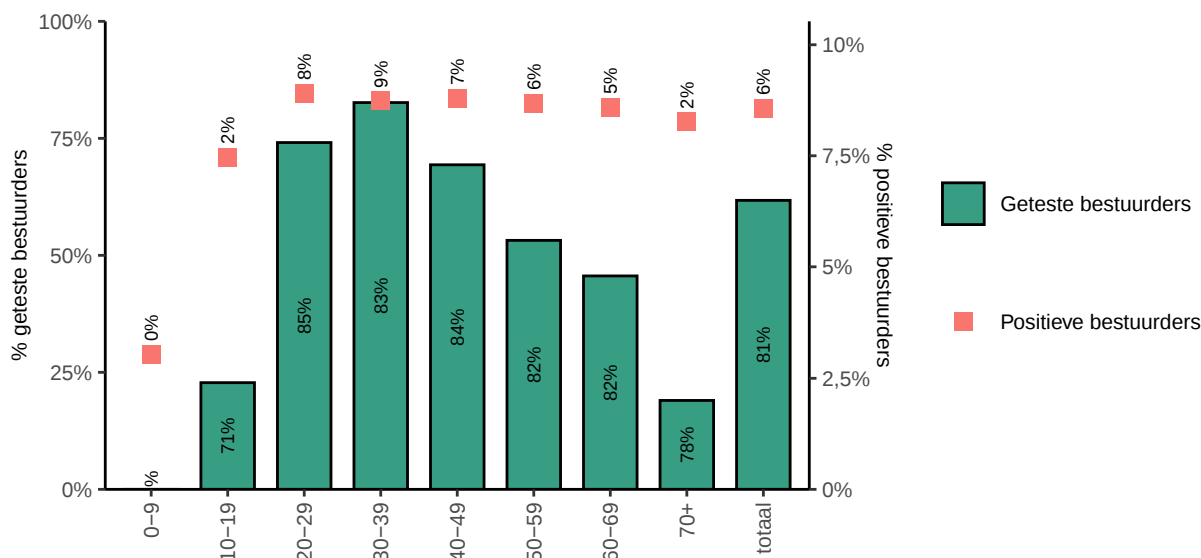
Figuur 48. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Figuur 49** zien we het percentage geteste en positieve bestuurders per leeftijdscategorie. Het per-

centage geteste bestuurders is het hoogst voor de groep 20- tot 29-jarigen, en daalt met toenemende leeftijd. We zien dezelfde tendens voor de positieve bestuurders. Dit percentage is het hoogst bij de 30- tot 39-jarigen en daalt naarmate de leeftijd stijgt.

Figuur 49. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Tabel 17** wordt de evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie weergegeven. In 2020 hadden de 45- tot 64-jarige bestuurders de hoogste gemiddelde bloedalcoholconcentratie, gevolgd door de 25- tot 44-jarigen en de 18- tot 24-jarigen. Hoewel een kleiner percentage bestuurders van middelbare leeftijd positief test (zoals we zagen in Figuur 49), zijn zij wel het zwaarst onder invloed van alcohol.

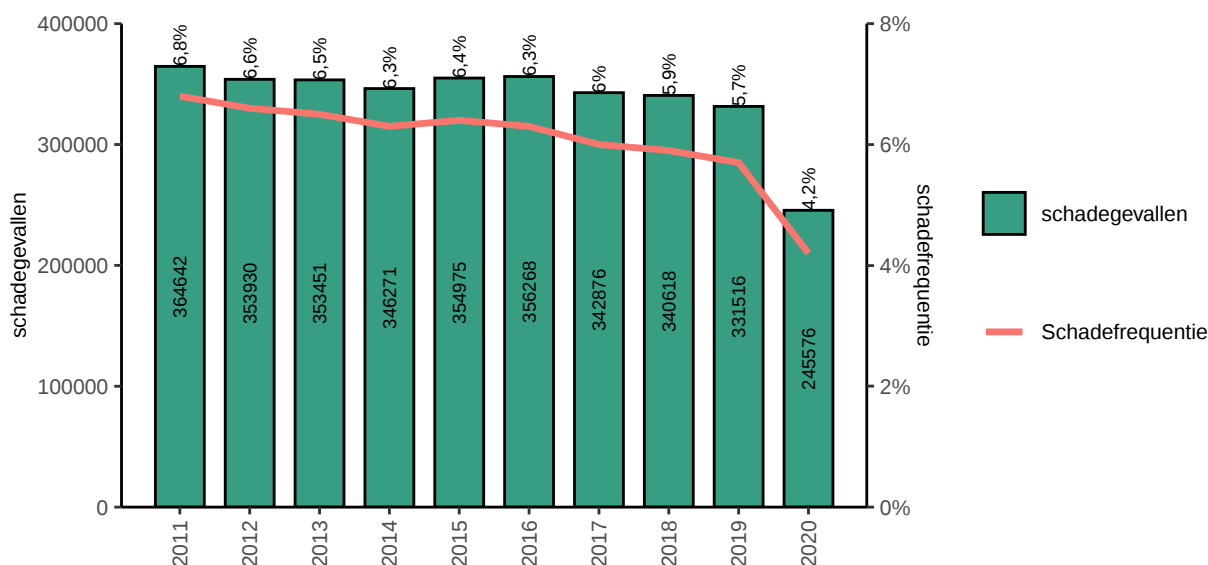
Tabel 17. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2015-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
18-24 jaar	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,5
25-44 jaar	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
45-64 jaar	1,8	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8
65+ jaar	1,5	1,5	1,4	1,5	1,4	1,4
alle leeftijden	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7

7 Verzekeringsgegevens

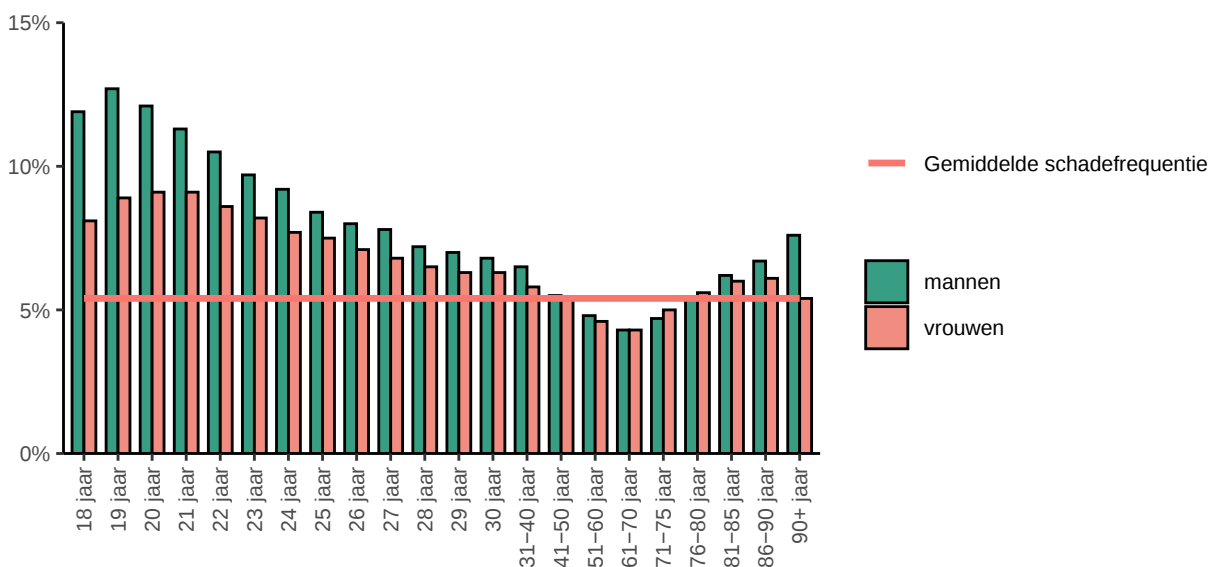
Figuur 50 geeft voor de periode van 2011 tot 2020 de evolutie weer van (1) het aantal schadegevallen en (2) de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk 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. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De voorbije tien jaar is er een daling van het aantal schadegevallen. Ook de schadefrequentie daalde in 2020 tot het laagste peil in tien jaar. Een schadefrequentie van 4,2% betekent dat door 1000 verzekerde voertuigen 42 schadegevallen veroorzaakt werden in 2020.

Figuur 50. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2011-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)



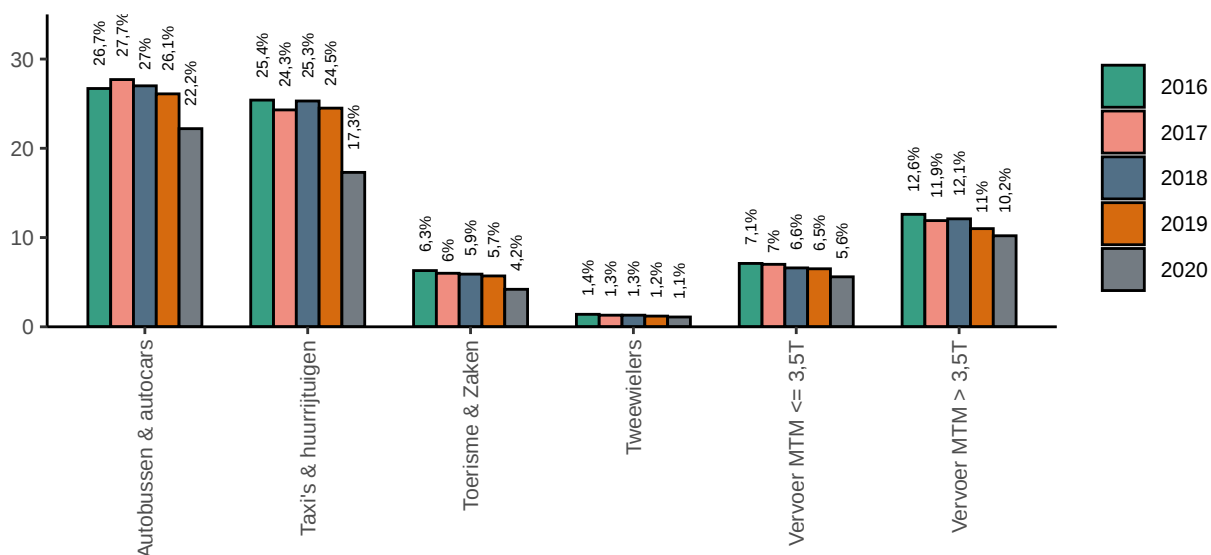
Figuur 51 geeft voor de periode van 2017 tot 2020 de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. De schadefrequentie is over het algemeen groter bij mannen dan bij vrouwen. 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 50 jaar is de schadefrequentie hoger dan de gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2017-2020. Voor de 76- tot 80-jarigen ligt de schadefrequentie op het gemiddelde. Vanaf 81 jaar is er opnieuw een toename van de schadefrequentie.

Figuur 51. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2017-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)



Figuur 52 geeft de evolutie weer tussen 2016 en 2020 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemotoriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. 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). 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 220 ongevallen veroorzaakten in 2020. 1000 verzekerde taxi's en huurrijtuigen veroorzaakten 173 schadegevallen in 2020. De schadefrequentie is stabiel sinds 2015 voor de meeste voertuigcategorieën, we zien een daling in 2020 voor autobussen & autocars en voor taxi's en huurrijtuigen. 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 letselongevallen 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 52. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2017-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2020)



Lijst van figuren

1	Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2018). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	6
2	Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
3	Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
4	Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	8
5	Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	8
6	Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	9
7	Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2020). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	9
8	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2020). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	10
9	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 (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
10	Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
11	Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie	13
12	Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest	13
13	Mortaliteit, naargelang de provincie	14
14	Mortaliteit, naargelang het gewest	14
15	Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	14
16	Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	15
17	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	16
18	Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	16
19	Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	17
20	Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets en een elektrische fiets (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
21	Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele en een klassieke fiets, naargelang de leeftijd (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
22	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23
23	Relatief dodelijk slachtofferrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018) Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid	24

24	Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2011 & 2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	25
25	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2018 & 2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	26
26	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	27
27	Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	27
28	Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	28
29	Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	28
30	Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	29
31	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2011-2020) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	30
32	Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	31
33	Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2011-2018,2019,2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	32
34	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	33
35	Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	34
36	Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	34
37	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2017-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	35
38	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	36
39	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	36
40	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	37
41	Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	38
42	Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	38
43	Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2019) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	39
44	Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	40
45	Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	40

46	Evolutie van letselongevallen met met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	41
47	Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . .	42
48	Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . .	42
49	Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	43
50	Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2011-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)	44
51	Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2017-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)	44
52	Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2017-2020). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)	45

Lijst van tabellen

1	De letselongevallenstatistieken van 2020. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	4
2	Kerncijfers (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) .	5
3	Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	5
4	Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
5	Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
6	Ongevallenstatistieken voor fietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
7	Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
8	Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
9	Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
10	Ongevallenstatistieken voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (2016-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
11	Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
12	Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
13	Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
14	Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23
15	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrijf' (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	39
16	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2011-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	41
17	Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2015-2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	43

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 ongevalgegevens 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 ongevalgegevens 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.

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, 2019	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: 2019	Assuralia Assuralia (2019). Evolutie van de schade-frequentie 2010-2019 in de BA motorrijtuigen verzekering. Link naar het rapport
Vias institute @Risk, 2020	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 Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid 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 – Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen met letsel schade en van verkeers-slachtoffers	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 2005 werd de databank samengesteld	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2020	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

			o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.		
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: 2018	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: 2017	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.

