



BIVV

STATISTISCHE ANALYSE VAN DE IN 2012
GEREGISTREERDE VERKEERSONGEVALLEN
MET DODEN OF GEWONDEN

Gelieve naar dit document te refereren als:

Focant, N. (2013) Statistische analyse van de in 2012 geregistreerde verkeersongevallen met doden of gewonden. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

INHOUDSTABEL

1	SAMENVATTING	5
2	SUMMARY	11
3	SYNTHETISCHE ANALYSE VAN DE VERKEERSONGEVALSSTATISTIEKEN VAN 2012 ...	17
3.1	Ontwikkeling	18
3.1.1	Kerncijfers 2012	18
3.1.2	Ontwikkeling ten opzichte van 2011	18
3.1.3	Ontwikkeling op de middellange en lange termijn	18
3.1.4	Doelstelling 2020	19
3.2	Tijd	19
3.2.1	Per maand	19
3.2.2	Per periode van de week	20
3.2.3	Per dag en per uur	20
3.3	Plaats	21
3.3.1	Per gewest	21
3.3.2	De gewesten en hun doelstellingen	21
3.3.3	Per provincie	22
3.3.4	Naar snelheid en wegtype	22
3.4	Soorten ongevallen	23
3.4.1	Ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is	23
3.4.2	Verplaatsingswijzen en soorten aanrijdingen	24
3.5	Slachtoffers	24
3.5.1	Naar leeftijd en geslacht	24
3.5.2	Per verplaatsingswijze	24
3.5.3	Ontwikkeling naargelang de verplaatsingswijze	25
3.5.4	Ontwikkeling per verplaatsingswijze per gewest	26
3.5.5	Ontwikkeling van de leeftijd en het geslacht van de slachtoffers per verplaatsingswijze	27
3.6	Rijden onder invloed van alcohol	28
3.6.1	Methodologie	28
3.6.2	Kerncijfers 2012	28
3.6.3	Ontwikkeling	28
3.6.4	Per verplaatsingswijze	29
3.6.5	Per periode van de week	29
3.6.6	Naar leeftijd	29
3.6.7	Naar geslacht en ongevalstype	29
3.6.8	Per gewest	30

INHOUDSTABEL

- 4 ONGEVALLENCIJFERS 2012..... 31
 - 4.1 Overzicht van het jaar 2012 32
 - 4.2 Het jaar 2012 in tijdsperspectief 34
 - 4.3 Europese vergelijking..... 37
 - 4.4 Volgens het tijdstip 38
 - 4.4.1 Volgens de maand..... 38
 - 4.4.2 Volgens het tijdstip van de week 39
 - 4.4.3 Volgens dag en uur.....41
 - 4.4.4 Volgens de verplaatsingsomstandigheden 42
 - 4.5 Volgens de locatie 44
 - 4.5.1 Volgens het gewest..... 44
 - 4.5.2 Volgens de provincie..... 48
 - 4.5.3 Volgens het wegtype 50
 - 4.5.4 Volgens het snelheidsregime 53
 - 4.6 Ongevalstypen 54
 - 4.7 Slachtoffers 58
 - 4.7.1 Volgens de leeftijd en het geslacht..... 58
 - 4.7.2 Volgens de verplaatsingswijze..... 59
 - 4.8 Rijden onder invloed van alcohol..... 74
- 5 DEFINITIES EN AFKORTINGEN..... 81
 - 5.1 Algemeen..... 82
 - 5.2 Tijdstip 83
 - 5.3 Verplaatsingswijzes 84
 - 5.4 Rijden onder invloed van alcohol..... 84
- 6 METHODOLOGISCHE ASPECTEN 85
 - 6.1 Het gebruik van weging..... 86
 - 6.2 Het begrip ‘gewonden’ 86
 - 6.2.1 Alleen het totaal aantal gewonden wordt voortaan vermeld 86
 - 6.2.2 De redenen van dit besluit 86
 - 6.2.3 Een voorlopige oplossing 88
- 7 TABELLEN EN FIGUREN 89



SAMENVATTING

1.1 Scope

Dit statistisch rapport presenteert de kenmerken van de verkeersongevallen en -slachtoffers die in 2012 door de politie in België zijn geregistreerd. Het rapport behandelt alleen letselongevallen, dat wil zeggen ongevallen waarbij ten minste één gewonde of dode is gevallen. De hier gepubliceerde cijfers zijn afkomstig uit een databank die door de politie is opgesteld. De gegevens worden verzameld met behulp van het verkeersongevallenformulier dat door de politie na elk letselongeval wordt ingevuld.

In de voor dit rapport gebruikte databank zijn, net zoals bij andere ongevallendatabases, niet alle letselongevallen opgenomen. Dit komt doordat niet alle ongevallen en slachtoffers worden geregistreerd. De belangrijkste oorzaak van deze onderregistratie is dat niet alle ongevallen bij de politie worden aangegeven, ondanks dit eigenlijk wel verplicht is wanneer de schade niet louter materieel is. Geschat wordt dat tussen de 5 en 10% van de doden en twee derde van de gewonden niet in de database worden opgenomen. In sommige gevallen is de onderregistratie nog hoger, zoals bij ongevallen met een fietser of ongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken is.

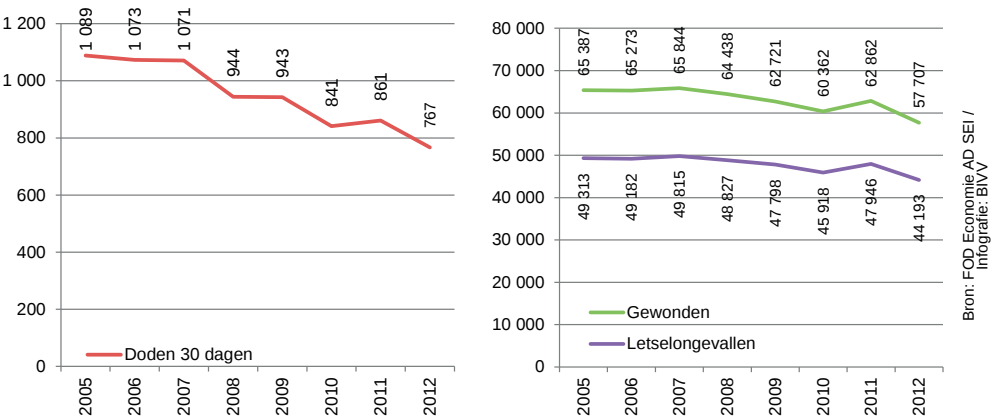
1.2 De belangrijkste resultaten van 2012

In 2012 zijn 44 193 letselongevallen, 57 707 gewonden en 767 doden 30 dagen opgetekend. Dit zijn de laagste aantallen ongevallen en slachtoffers die ooit in België geregistreerd zijn sinds er vergelijkbare statistieken beschikbaar zijn (namelijk sinds 1973).

De ontwikkeling ten opzichte van 2011 is tamelijk uitzonderlijk: het aantal ongevallen is gedaald met 7,8% en het aantal slachtoffers met 8,2%, wat tevens de grootste dalingen ooit zijn. Na meer dan 5 jaar van relatieve stabiliteit betekent deze mooie ontwikkeling aldus een hernieuwde daling.

Het aantal doden 30 dagen is met 10,9% gedaald. Dat is geen record, maar de daling is daarom niet gering: in absolute zin telt 2012 bijna 100 doden minder dan 2011. Deze daling van het aantal doden past overigens perfect in de tendens die in onze buurlanden te zien is.

FIGUUR 1:
Korte termijnontwikkeling van het aantal doden 30 dagen, gewonden en letselongevallen (gewogen)



Ondanks deze mooie resultaten is het echter niet zeker dat de doelstelling van maximaal 420 doden in 2020 gehaald zal worden. Als de huidige tendensen met betrekking

tot de genomen maatregelen worden voortgezet, liggen de verwachtingen van het aantal doden 30 dagen namelijk eerder op 510 (bijvoorbeeld, als de huidige tendens een verhoging van het aantal controles op rijden onder invloed inhoudt, volstaat het niet om het huidige aantal controles te handhaven, maar moet die trend in de richting van meer controles ook worden voortgezet).

1.3 Gewestelijke resultaten

Op gewestelijk niveau delen zowel Vlaanderen als Wallonië in de mooie nationale resultaten. De daling van het aantal doden 30 dagen bedraagt in beide gewesten meer dan 11% en het aantal gewonden en letselongevallen is met 8 tot 9% gedaald. Ook al zijn deze gewesten dus goed op weg om het streefaantal verkeersdoden voor 2020 te halen, ook zij zullen hun inspanningen moeten voortzetten.

Met een stijging van het aantal doden en een gelijkblijvend aantal ongevallen en gewonden, zijn de resultaten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder rooskleurig. Dat wil niet per se zeggen dat de doelstelling voor 2020 niet gehaald kan worden, want het aantal doden in Brussel, dat al lager ligt, varieert sterk van het ene tot het andere jaar, zowel in positieve als negatieve zin.

TABEL 1:
Belangrijkste ongevals cijfers van 2012 voor België en de gewesten en ontwikkeling ten opzichte van 2011 (gewogen)

		België	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
2012	Doden 30 dagen	767	381	349	37
	Gewonden	57 707	36 372	16 610	4 725
	Letselongevallen	44 193	28 051	12 260	3 882
2011	Doden 30 dagen	861	432	404	25
	Gewonden	62 862	40 125	17 980	4 758
	Letselongevallen	47 946	30 573	13 448	3 925
Evolutie	Doden 30 dagen	-94 -10,9%	-51 -11,8%	-55 -13,6%	+12 +48,0%
	Gewonden	-5 155 -8,2%	-3 753 -9,4%	-1 369 -7,6%	-33 -0,7%
	Letselongevallen	-3 753 -8,2%	-2 522 -8,0%	-1 188 -8,0%	-43 -1,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Net als in voorgaande jaren is de ernst van de ongevallen (aantal doden per 1 000 ongevallen) in 2012 in het Waals Gewest tweemaal zo hoog als in het Vlaams Gewest (de ernst in het Brussels Gewest is nog lager): in Wallonië is het aantal doden per 1 000 ongevallen 28,5 tegen 13,6 in Vlaanderen. Dit verschil is waarschijnlijk te wijten aan verschillen in mobiliteit, gedrag, infrastructuur en strafrechtelijke handhaving.

1.4 Zeven opvallende problemen

Uit de verkeersongevalsstatistieken van 2012 komen er een aantal problemen duidelijk naar voor. De meeste daarvan zijn in het verleden al gesignaleerd, maar andere zijn nieuw. Al deze problemen vragen bijzondere aandacht van de verschillende partijen op het gebied van verkeersveiligheid.

1.4.1 Steeds meer ouderen

Tussen 2005 en 2012 is het aantal verkeersslachtoffers ouder dan 75 jaar met 12% gestegen, terwijl het aantal slachtoffers voor bijna alle andere leeftijdsgroepen daalt. Zelfs wanneer we rekening houden met de vergrijzing, blijken ouderen de enige groep te zijn waarvoor geen daling van het aantal verkeersslachtoffers geregistreerd is. Onder fietsers valt zelfs een stijging van het aantal slachtoffers op leeftijd waar te nemen (per 100 000 inwoners). Mogelijk komt dit doordat het aantal verplaatsingen door ouderen toeneemt, vooral op de fiets.

1.4.2 Geen dalende tendens voor voetgangers, fietsers en autobussen/autocars

Anders dan voor de andere typen weggebruikers, laten de indicatoren voor ongevallen waarbij een voetganger, fietser of autobus/autocar betrokken is, (vrijwel) geen daling zien in vergelijking met 2011: het aantal ongevallen en slachtoffers zijn slechts met 3% gedaald, tegen dalingen van meer dan 8% voor de andere weggebruikers. Het contrast is nog duidelijker in vergelijking met 2005. Voor voetgangers en autobussen/autocars daalt het aantal ongevallen met minder dan 4%, tegen meer dan 10% voor de andere weggebruikers. Fietsers zijn de enige weggebruikers die een stijging laten zien ten opzichte van 2005: 6,7% meer letselongevallen en 6,2% meer slachtoffers. Het aantal omgekomen fietsers blijft gelukkig dalen (4,2%). Een stijging van het aantal verplaatsingen voor deze drie verplaatsingswijzen zou kunnen verklaren waarom niet dezelfde dalende tendens geregistreerd is als voor de overige verplaatsingswijzen.

1.4.3 Talrijke en gevaarlijke eenzijdige ongevallen

Ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is ('eenzijdige' ongevallen) komen in 2012 nog steeds veelvuldig voor: ze vertegenwoordigen een kwart van de letselongevallen en een derde van de dodelijke ongevallen. De ernst van deze ongevallen is (nog steeds) zwaarder dan voor andere ongevalstypen: het aantal doden per 1 000 ongevallen bedraagt 28, tegen slechts 13 voor ongevallen waarbij (ten minste) twee weggebruikers betrokken zijn.

Het spreekt voor zich dat deze ongevallen zich vaak 's nachts (meer dan de helft van de ongevallen) en op de snelweg (44% van de ongevallen) voordoen. De kans om iemand tegen te komen is 's nachts inderdaad minder groot en een hoge snelheid (zowel 's nachts als op de snelweg) werkt verlies van de controle over het voertuig in de hand. Eenzijdige ongevallen treffen vooral motorrijders, automobilisten, mannen en jongeren.

1.4.4 'Gevaarlijke' nachten

In 2012 is het aantal verkeersdoden tijdens weekendnachten sterk gedaald (44 doden oftewel 28% minder), zo sterk zelfs dat in deze periode nu minder doden per 100 uur geteld worden dan op weekdays en weekenddagen. De ernst van de ongevallen die in deze periode plaatsvinden, is eveneens sterk gedaald. De ernstigste ongevallen werden geregistreerd tijdens weeknachten.

Toch blijft er een groot verschil bestaan tussen enerzijds week- en weekendnachten (ongeveer 30 doden per 1 000 ongevallen) en anderzijds week- en weekenddagen (minder dan 20 doden per 1 000 ongevallen). Bovendien blijft het overlijdensrisico in vergelijking met het aantal afgelegde kilometers 's nachts nog altijd het grootst (9% van de kilometers wordt 's nachts afgelegd, maar 25% van de geregistreerde ongevallen vindt 's nachts plaats), en dan vooral in het weekend. Deze situatie valt onder meer te verklaren door de slechtere verlichting, hogere snelheden, een frequentere alcoholconsumptie en een grotere kans op vermoeidheid in die periode.

1.4.5 Hoger ongevalsrisico door alcohol

Het percentage bestuurders dat bij een letselongeval betrokken was en onder invloed van alcohol reed, is niet veranderd in vergelijking met vorig jaar: één op de 10 bestuurders die bij een ongeval betrokken waren, overschreed de wettelijk toegelaten limiet van 0,5 g/l. Bij bijna 90% van deze onder invloed verkerende bestuurders was het alcoholgehalte zelfs hoger dan 0,8 g/l. In totaal viel bijna 1 op de 16 doden bij een verkeersongeval waarbij een beschoonken bestuurder betrokken was.

De botspartners die het vaakst onder invloed verkeren zijn autobestuurders. Van hen overschrijdt 12% de wettelijke alcohollimiet. Wanneer we ongevallen buiten beschouwing laten, bedraagt het percentage automobilisten dat onder invloed verkeert slechts 2,4%, wat een bewijs is voor de stijging van het ongevalsrisico als gevolg van alcoholconsumptie. Het percentage onder invloed verkerende automobilisten is hoger in het weekend, vooral 's nachts. In die periode had bijna de helft van de bij ongevallen betrokken bestuurders gedronken. Vooral voor jongeren verhoogt alcohol het risico op een ongeval: het percentage bestuurders onder invloed (in letselongevallen) is voor hen namelijk groter dan bij ervaren bestuurders, hoewel ze niet vaker beschoonken rijden.

1.4.6 Oververtegenwoordiging van jongeren

Wanneer we het aantal verkeersslachtoffers afzetten tegenover de populatie, blijkt dat het op de baan vooral gevaarlijk is voor jongeren en jongvolwassenen. Jongeren van 16-24 jaar maken bijvoorbeeld maar 11% van de Belgische bevolking uit, maar representeren wel 24% van de gewonden en 19% van de verkeersdoden. Het verkeer is trouwens de belangrijkste doodsoorzaak tussen 15 en 24 jaar. De cijfers van de politie geven echter aan dat de oververtegenwoordiging met betrekking tot de rest van de bevolking zich voordoet vanaf 24 jaar en doorloopt tot ongeveer begin dertig. Gelukkig is de situatie voor de jonge leeftijdsgroepen er tussen 2005 en 2012 beter op geworden (hun sterke oververtegenwoordiging biedt namelijk een mooie mogelijkheid tot verbetering).

De oververtegenwoordiging van jongeren in ongevallen blijkt ook heel duidelijk wanneer hun aandeel in het verkeer wordt beschouwd. Afgezet tegenover het aandeel op dat moment rijdende bestuurders, zijn er op elk moment van de week namelijk meer jongeren bij een dodelijk ongeval betrokken. Deze oververtegenwoordiging van jongeren in dodelijke ongevallen is 's nachts, en dan vooral in het weekend, zeer duidelijk: hoewel jongeren van 18 tot 25 jaar in die periode 21% van de automobilisten op de weg vertegenwoordigen, behoort 35% van de bij een dodelijk ongeval betrokken autobestuurders tot deze groep. De oorzaken van de oververtegenwoordiging van jongeren bij ongevallen zijn talrijk en complex. Onder andere spelen de geringere rijervaring en het specifieke karakter van hun verplaatsingen mee (zijn vaker naar aanleiding van een feestje op de baan dan volwassenen).

1.4.7 Oververtegenwoordiging van mannen

Net als jongeren zijn mannen oververtegenwoordigd onder verkeersslachtoffers wan-

neer we rekening houden met hun aandeel in de Belgische bevolking: ze maken 49% van de bevolking uit, maar 57% van de slachtoffers en 77% van de doden. Ook wanneer we hun aandeel op het aantal rijdende bestuurders beschouwen, is een veel groter aantal mannen dan verwacht mag worden betrokken bij een dodelijk ongeval. In weekendnachten doet deze oververtegenwoordiging zich het sterkst gelden: 65% van de autobestuurders op de weg is dan man, en onder de autobestuurders die bij een dodelijk ongeval betrokken zijn, bedraagt hun aandeel zelfs 85%.



2

SUMMARY

2.1 Scope

This statistical report presents the characteristics of road traffic accidents and victims recorded by police forces in Belgium in 2012. This report only includes accidents in which at least one person was injured or killed. The figures published in this report have been taken from a database compiled by the police services. The data were collected using accident analysis forms completed by the police following an accident that resulted in physical injury.

As is the case for any database relating to accidents, the database used in this report does not include all accidents resulting in physical injury that actually occurred. In fact, accidents resulting in physical injury and their victims are under-reported. The main reason for this under-reporting is the failure to systematically report accidents to the police, even though this is obligatory if the damage caused by an accident is not restricted to material damage. It is estimated that between 5 and 10% of deaths and two-thirds of injured parties are not included in the database. Under-reporting is more common in certain situations, such as when an accident involves a cyclist or if no other party is involved.

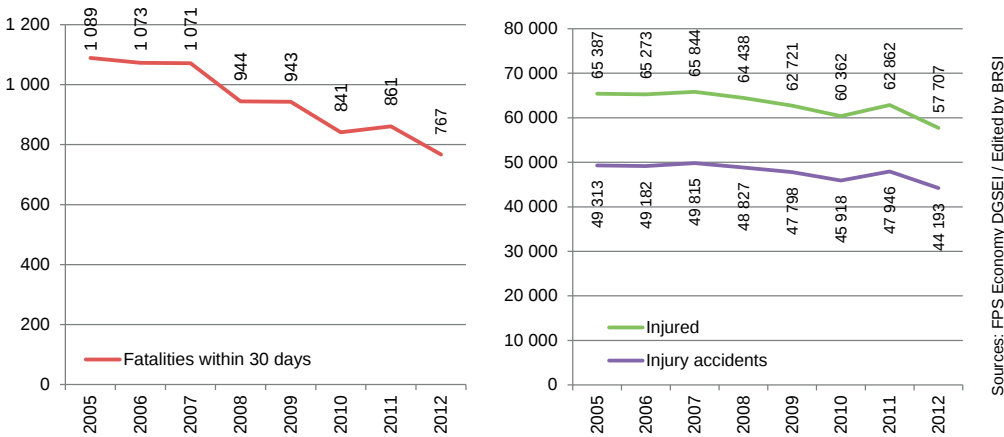
2.2 Key results for 2012

There were 44,193 accidents resulting in physical injury, 57,707 injured parties and 767 deaths within 30 days recorded in 2012. This represents the lowest number of accidents and victims ever recorded in Belgium since comparable statistics first became available in 1973.

The change compared with 2011 is quite exceptional: the number of accidents fell by 7.8% and the number of victims by 8.2%, also representing the biggest decrease ever observed. This positive development allows us to pick up the downward trend once again after more than five years of relative stability.

The number of deaths within 30 days fell by 10.9%. This is not a record but the decrease is no less significant: in absolute terms there were almost 100 fewer deaths in 2012 than in 2011. This decrease is, moreover, perfectly consistent with the trend observed in neighbouring countries.

FIGURE 1
Short-term trend relating to the number of deaths within 30 days, injured parties and accidents resulting in physical injury (weighted)



Nevertheless, despite these encouraging results there is no guarantee that the goal of a maximum of 420 fatalities in 2020 will be achieved. In fact, projections estimate the number of fatalities within 30 days at 510 in 2020 if the current trend in efforts is maintained (for example, if the current trend involves an increased number of checks for driving under the influence of alcohol, then simply maintaining the existing number of checks will not suffice and it will be necessary to continue the upward trend in the number of checks).

2.3 Regional results

At the regional level, both Flanders and Wallonia share in the positive results observed at national level. In both regions, the decrease in the number of deaths within 30 days exceeds 11% and the number of injured parties and accidents resulting in physical injury fell by between 8 and 9%. Whereas these two regions are clearly on track to reach their 2020 goal in terms of fatalities, they must also maintain their current efforts.

The Brussels-Capital Region faces more mixed results, however, with an increase in the number of deaths and a stable number of accidents and injured parties. This does not necessarily jeopardise the achievement of its 2020 objective as the number of fatalities in Brussels varies greatly (due to the small numbers), both in positive and negative terms, from one year to another.

TABLE 1
Key figures for accidents in 2012 in Belgium and its regions, and the evolution compared with 2011 (weighted)

		Belgium	Flemish Region	Walloon Region	Brussels-Capital Region
2012	Deaths within 30 days	767	381	349	37
	Injured	57,707	36,372	16,610	4,725
	Accidents resulting in physical injury	44,193	28,051	12,260	3,882
2011	Deaths within 30 days	861	432	404	25
	Injured	62,862	40,125	17,980	4,758
	Accidents resulting in physical injury	47,946	30,573	13,448	3,925
Evolution	Deaths within 30 days	-94	-51	-55	+12
		-10.9%	-11.8%	-13.6%	+48.0%
	Injured	-5,155	-3,753	-1,369	-33
		-8.2%	-9.4%	-7.6%	-0.7%
	Accidents resulting in physical injury	-3,753	-2,522	-1,188	-43
		-7.8%	-8.2%	-8.0%	-1.1%

Source: FPS Economy DG SEI / Graphics: BRSI

As in previous years, in 2012 the severity of accidents (number of deaths per 1,000 accidents) was twice as high in the Walloon Region as in the Flemish Region (the severity in the Brussels-Capital Region was even lower): Wallonia counted 28.5 deaths per 1,000 accidents, compared with 13.6 in Flanders. This disparity can probably be explained by differences in mobility, behaviour, infrastructure and law enforcement.

2.4 Seven prominent issues

There are a number of prominent issues that stand out in the road traffic accident statistics for 2012. Although the majority of them are not new, others emerge for the first time and they all demand specific attention from the various actors involved in road safety.

2.4.1 Increasing numbers of senior citizens

Between 2005 and 2012, the number of road traffic victims aged over 75 increased by 12% while the number of victims fell for almost all the other age groups. Even taking the aging population into account, it appears that the elderly represent the only group not to have registered a decrease in the number of road traffic victims. With regard to cyclists one even observes an increase in the number of elderly victims (per 100,000 inhabitants). This may be the result of an increase in the number of journeys made by elderly people, particularly by bicycle.

2.4.2 No downward trend for pedestrians, cyclists and buses/coaches

Unlike other types of users, indicators relating to accidents involving pedestrians, cyclists or buses/coaches do not (or hardly) display a decrease compared to 2011: the number of accidents and victims only decreased by roughly 3% compared with decreases greater than 8% for other users. The contrast is even more striking compared with 2005. For pedestrians and buses/coaches, the number of accidents and victims decreased by less than 4% compared with 10% for other users. With regard to cyclists, the latter are the only users for which an increase is observed compared with 2005: +6.7% accidents resulting in physical injury and +6.2% in the number of victims. Fortunately, the number of cyclists killed in road traffic accidents continues to decrease (-4.2%). An increase in the number of journeys made using these three modes of transport could explain why they do not show the same downward trend as the other transport modes.

2.4.3 Numerous and dangerous accidents involving a single party

The number of accidents involving a single road user (or single-party accidents) was still extremely high in 2012: they represent a quarter of all accidents resulting in physical injury and a third of all fatal accidents. They (still) constitute more severe accidents than other types of accidents: they account for 28 deaths per 1,000 accidents compared with only 13 for accidents involving (at least) two road users.

It is not surprising that many of these accidents occur at night (more than one accident in two) and on motorways (44% of accidents). The likelihood of encountering someone is in fact lower at night. Moreover higher speeds increase the chance of a driver losing control over his/her vehicle. The number of accidents involving a single party is particularly high for motorcyclists, cars, and male and young drivers.

2.4.4 “Dangerous” nights

In 2012, the number of fatalities that occurred during the night at weekends decreased significantly (44 fewer fatalities, or -28%), to such a degree that this period now accounts for less deaths per 100 hours than weekdays and days at the weekend. The severity of accidents occurring during this period has also fallen dramatically, which means that weeknights now take first place as the period with the most serious accidents.

However, there is still a significant difference in severity between weekday nights and weekend nights on the one hand (approximately 30 deaths for every 1,000 accidents), and weekdays and weekend days on the other (fewer than 20 deaths per 1,000 accidents). Moreover, in terms of kilometres driven the risk of fatality still remains highest during the night (when 9% of kilometres are driven but 25% of fatalities are recorded), and particularly during weekend nights. Elements such as less light, higher speeds, more frequent alcohol consumption and increased tiredness during this period offer some explanation for this situation.

2.4.5 Increased risk of accidents due to alcohol

The percentage of drivers involved in a road traffic accident resulting in physical injury who were driving under the influence of alcohol remains unchanged compared with last year's report: one driver in ten involved in an accident exceeded the legal alcohol limit of 0.5 g/l. Almost 90% of these drivers under the influence even had a blood alcohol concentration greater than 0.8 g/l. In total, almost one in 16 deaths caused by traffic accidents involved a driver under the influence of alcohol.

The record for driving under the influence of alcohol with regard to accidents is held by car drivers, with 12% exceeding BAC legal limits. The percentage of motorists under the influence not involved in an accident is just 2.4%, which proves the increased risk of an accident due to excessive alcohol consumption. The percentage of motorists under the influence is highest during the weekend, especially during weekend nights when almost one driver out of two involved in an accident has been drinking. Alcohol leads to a particularly high increased risk of an accident among young drivers: the percentage of drivers under the influence involved in accidents is in fact higher among this group as among experienced drivers although the younger driver do not drink and drive more often.

2.4.6 Over-representation of young people

If one views the number of road traffic victims in relation to the size of the population, it appears that the road is particularly “deadly” for adolescents and young adults. For example, those aged between 16 and 24 represent 11% of the Belgian population but account for 24% of injuries and 19% of fatalities caused by road traffic accidents. Road accidents are the main cause of death for those aged between 15 and 24. Police figures demonstrate, however, that the over-representation in terms of population is observed beyond the age of 24 years, in fact until the early thirties. Fortunately, for these young age groups the situation improved the most between 2005 and 2012 (their significant over-representation actually allows them considerable potential for improvement).

The over-involvement of young people in accidents emerges in an equally striking manner if one takes account of the proportion of traffic they represent. Whatever time of the week, young motorists are in fact far too numerous involved in fatal accidents compared to their proportion of all drivers in traffic. This over-representation of young people in fatal road traffic accidents is very pronounced at night and particularly at weekend nights: while they represent 21% of motorists on the road at this time, young people (aged 18-25 years) account for 35% of motorists involved in a fatal accident. The reasons why young people are over-represented in accidents are manifold and complex. Let us cite among other things their lack of driving experience and the motives for their journeys (more frequently involving a social aspect than for adults).

2.4.7 Over-representation of men

Just like young people, men are also over-represented among road traffic victims when one takes into account their proportion of the Belgian population: they represent 49% of the population, but account for 57% of victims and 77% of fatalities. Similarly, there are far too many male motorists involved in fatal road traffic accidents than the proportion of motorists they represent would lead us to expect. Their over-representation is highest at night-time during weekends: men account for 65% of motorists but for 85% of motorists involved in a fatal accident.



3

SYNTHETISCHE ANALYSE VAN DE VERKEERS- ONGEVALSSTATISTIEKEN VAN 2012

3.1 Ontwikkeling

3.1.1 Kerncijfers 2012

In 2012 registreerde de politie in België 44 193 letselongevallen. Deze ongevallen veroorzaakten de dood van 767 personen (elke 12 uur een dode) en 57 707 gewonden. In totaal hebben dus 58 474 personen letselschade opgelopen door een verkeersongeval (Tabel 5).

Deze op zich al hoge cijfers laten echter maar een deel van de werkelijkheid zien, omdat niet alle ongevallen en slachtoffers geregistreerd zijn: naar schatting ontbreekt een twintigste (tussen 5 en 10%) van de verkeersdoden en twee derde van de gewonden in de statistieken.

Bovendien is een groot aantal personen persoonlijk betrokken bij een ongeval zonder daar zelf lichamelijke gevolgen van te ondervinden. Daartoe behoren personen die bij een ongeval betrokken waren maar ongedeerd gebleven zijn (meer dan 52 000 personen van de in 2012 geregistreeerde letselongevallen) en personen in de directe omgeving van verkeersslachtoffers (de in 2012 door het BIVV gehouden nationale verkeersonveiligheidsenquête toont aan dat meer dan 1 800 000, ofwel ruim 1 op de 6, Belgen iemand kennen die bij een dodelijk ongeval betrokken geweest is¹). De verkeersonveiligheid raakt dus meer mensen dan uit de cijfers in dit rapport blijkt.

3.1.2 Ontwikkeling ten opzichte van 2011

Na 2011, een jaar dat gekenmerkt werd door een tamelijk forse stijging van alle indicatoren (en dat daarmee de globale dalende tendens doorbrak die tot dan toe geregistreerd was), kon 2012 worden afgesloten met uitstekende resultaten: een daling met 10,9% van het aantal doden 30 dagen in vergelijking met 2011 (dat wil zeggen 94 doden minder), met 8,2% van het aantal gewonden (5 155 gewonden minder) en met 7,8% van het aantal letselongevallen (3 753 letselongevallen minder) (Tabel 5).

Een daling met meer dan 10% van het aantal doden is verheugend, maar niet bijzonder in vergelijking met de cijfers voor de ons omringende landen (9% minder doden in Europa, 12% minder in het Verenigd Koninkrijk, 11% in Duitsland en 8% in Frankrijk²) en de eerdere ontwikkelingen in België (een daling van gelijke omvang is namelijk ook waargenomen in 2003, 2008 en 2010). Daarentegen is een vergelijkbaar sterke daling van het aantal ongevallen en gewonden nooit eerder geregistreerd (ten minste, van 1973, het eerste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn die methodologisch gezien vergelijkbaar zijn met de huidige cijfers).

Hoe het ook zij, het aantal ongevallen en slachtoffers is alleszins zo sterk gedaald dat er meer bereikt is dan alleen een compensatie van de stijging van 2011: de waarden van 2012 zijn ook lager dan die van 2010 (8,8% minder doden, 4,4% minder gewonden en 3,8% minder letselongevallen) (Figuur 4).

3.1.3 Ontwikkeling op de middellange en lange termijn

Ondanks enkele jaren van stilstand of zelfs stijging, is de langetermijntontwikkeling van bepaalde verkeersveiligheidsindicatoren zeer gunstig. Het aantal doden is met bijna driekwart (74%) gedaald ten opzichte van 1973 en het aantal gewonden met bijna de helft (48%) (Tabel 4). Deze ontwikkelingen steken nog gunstiger af als we bedenken dat het verkeer op de Belgische wegen blijft toenemen: het aantal afgelegde kilometers is in deze periode bijna verdrievoudigd en het aantal motorvoertuigen is meer dan verdubbeld (Figuur 3). Vanuit dat oogpunt bezien daalt het ongevals- en overlijdensrisico op de

¹ 2 241 Belgen ouder dan 16 jaar (een representatieve steekproef van de Belgische bevolking) zijn ondervraagd in het kader van de 'verkeersonveiligheidsenquête 2012'. 20% van hen heeft aangegeven iemand in zijn of haar directe omgeving te kennen die betrokken is geweest bij een dodelijk ongeval. Wanneer we dit doortrekken naar de complete Belgische bevolking ouder dan 16 jaar, komt dat neer op ongeveer 1,8 miljoen Belgen. <http://enquetebivv.be/nl/home>

² Maar slechts 1% minder doden in Nederland en 3% meer doden in het Groothertogdom Luxemburg.

Belgische wegen elk jaar verder. Ook de ernst van de ongevallen is in de loop van 30 jaar sterk afgenomen: van 44 doden per 1 000 letselongevallen in 1973 tot 20 in 2012.

De ontwikkeling van het aantal gewonden leek sinds 2005 te stagneren (daling met 3,9% tussen 2005 en 2011), maar met de in 2012 geregistreeerde forse afname, kan de mooie dalende tendens van daarvoor worden voortgezet (daling van 11,7% tussen 2005 en 2012). Het aantal doden is sinds het einde van de jaren 1980 nooit lang gelijk gebleven. De dalende tendens werd de afgelopen jaren voortgezet, met een daling van 30% ten opzichte van 2005, wat neerkomt op bijna een derde minder doden in 7 jaar (Tabel 5).

3.1.4 Doelstelling 2020

De Staten-Generaal van de Veiligheidszorg van 2011 hebben een doel gesteld van maximaal 420 doden 30 dagen op de Belgische wegen in 2020, de helft minder dan in 2010. Hoewel we in 2011 iets van die doelstelling zijn afgedreven, zijn we nu, dankzij de goede resultaten van 2012, weer op de goede weg. Toch is succes niet verzekerd, want volgens onze schattingen (waarbij rekening gehouden is met de toename van het verkeer) ligt, als de tendens van de laatste jaren zich doorzet, het aantal doden in 2020 in de buurt van 510, wat 90 meer is dan het gewenste maximum (Figuur 2). In die omstandigheden wordt het doel van 420 doden pas bereikt in 2025. Er moeten dus nog meer maatregelen genomen worden.

3.2 Tijd

3.2.1 Per maand

De verdeling van de ongevallen over de verschillende maanden van 2012 sluit over het algemeen aan bij de gangbare trends. We zien de gebruikelijke cyclus, die wordt gekenmerkt door een toename in de lente, een daling in de zomervakantie en een progressieve afname in de herfst (Figuur 5). De Belgische mobiliteit, en dus ook de verdeling van de ongevallen, wordt sterk beïnvloed door twee elementen: de schoolvakanties en het weer. De invloed van de weersomstandigheden op bepaalde verplaatsingswijzen uit zich in het feit dat bepaalde type weggebruikers meer of minder ongevallen hebben in bepaalde seizoenen. Terwijl auto-ongevallen min of meer gelijkmatig over de maanden verdeeld zijn, valt er voor motor- en fietsongevallen gewoonlijk een opvallende piek waar te nemen in de lente (Figuur 6).

Twee elementen onderscheiden 2012 echter van de voorgaande jaren. Ten eerste hebben er veel ongevallen plaatsgevonden in de maand januari (Figuur 5). Gewoonlijk worden er in die wintermaand weinig ongevallen geregistreerd (minder dan 7,8% van de ongevallen op jaarbasis), vooral door de afgenomen mobiliteit van de weggebruikers, maar in 2012 stijgt het aandeel van deze maand toch tot 8,6%. De reden van deze stijging, die betrekking heeft op alle weggebruikers, is onbekend.

Omgekeerd is het ongevalsaandeel van april 2012 voor alle typen weggebruikers (Figuur 6) abnormaal laag, zowel in vergelijking met voorgaande jaren als ten opzichte van de aangrenzende maanden maart en mei 2012 (Figuur 5). De analyse van de weersgegevens laat zien dat de maand april op zich niet bijzonder is, maar wel sterk verschilt van de maand maart, waarin het weer voortijdig tamelijk zacht en aangenaam was³. Deze waarneming suggereert dat de daling van het aantal ongevallen in april (door een vermoedelijk afgenomen mobiliteit van de weggebruikers) te danken is aan de (relatieve) verslechtering van de weersomstandigheden tussen maart en april 2012⁴.

³ Overschrijding van de gemiddelde temperatuur (8,9°C, normaal: 6,8°C), overschrijding van het gemiddeld aantal zonuren (165,9 u, normaal: 114 u) en neerslagtekort in vergelijking met de seizoensnormalen. Bron: www.meteobelgique.be

⁴ "Inderdaad contrasteert de maand april van 2012 sterk met de maand maart, die vooral in het afgelopen decennium erg zacht en droog was. Overigens is de gemiddelde temperatuur van deze aprilmaand (8,4°C bij een normaal van 9,8°C) lager dan die van maart 2012 (8,9°C bij een normaal van 6,8°C)." Bron: www.meteobelgique.be

3.2.2 Per periode van de week

In 2012 valt een belangrijke wijziging waar te nemen met betrekking tot de indeling in perioden al naargelang de ernst van de ongevallen. Voor het eerst zijn de ongevallen die 's nachts in het weekend plaatsvinden minder ernstig (29,5 doden per 1 000 letselongevallen) dan de ongevallen in weeknachten (31,7). Deze laatste gaan nu aan kop in het klassement (Tabel 9). Weekendnachten zijn nu ook niet meer de periode met de meeste doden per 100 u (9,2 doden / 100 u). Ze zijn ingehaald door weekdays (9,9) en weekenddagen (9,7) (Tabel 9). Deze omkering van de situatie is het gevolg van een indrukwekkende daling van het aantal doden dat tijdens weekendnachten geteld werd: van 158 in 2011 naar 114 in 2012, oftewel 28%. De daling komt hoofdzakelijk op conto van de nacht van vrijdag op zaterdag (21 doden minder) en de nacht van zaterdag op zondag (20 doden minder). Voor de drie andere perioden bedraagt de daling minder dan 10%. Weekendnachten blijven echter de periode van de week waarin het overlijdensrisico in verhouding tot het aantal gereden kilometers het grootst is (Figuur 7): deze periode vertegenwoordigt slechts 4% van het aantal kilometers, maar 15% van de doden, wat overeenkomt met een vermenigvuldigingsfactor van 3,9. Deze factor bedraagt voor weeknachten 'slechts' 1,9 (10% van de doden op 5% van het verkeer).

Om te weten of deze situatie duurzaam is, moeten we wachten op de statistieken van 2013 en de jaren daarna. Dat neemt niet weg dat de nacht in het algemeen hoe dan ook de gevaarlijkste periode blijft (hoewel het aantal ongevallen en slachtoffers tijdens die periode in absolute zin niet het grootst is) en (nog steeds) bijzondere aandacht vereist. Niettemin pakt de ontwikkeling van het aantal doden en de ongevalssterfte ten opzichte van 2005 beter uit voor de nachten dan voor de dagen.

Ook twee groepen bestuurders vereisen nog steeds bijzondere aandacht: jongeren (voornamelijk in de leeftijd van 18-25 jaar) en mannen. Deze groepen zijn namelijk oververtegenwoordigd onder bestuurders die bij een dodelijk ongeval betrokken zijn (in vergelijking met het aandeel dat ze innemen in de totale bestuurderspopulatie), ongeacht de periode van de week. Zo vertegenwoordigen jongeren van 18 tot 25 jaar 35% van de autobestuurders die betrokken zijn bij een nachtelijk weekendongeval met dodelijke afloop, terwijl ze slechts 21% uitmaken van alle autobestuurders die op dat moment rondrijden (Figuur 8). 85% van de autobestuurders die betrokken zijn bij een nachtelijk ongeval in het weekend, is man, terwijl mannen slechts 65% uitmaken van alle autobestuurders die op dat moment rondrijden (Figuur 9).

3.2.3 Per dag en per uur

Het zal geen verbazing wekken dat de verdeling van letselongevallen in 2012 nog steeds een afspiegeling is van de periodieke verdeling van de verkeersdruk: vrijdags gebeuren de meeste ongevallen (15,5%)⁵, zondags de minste (12,4%) (Tabel 10) en een groot aantal ongevallen vindt plaats tijdens de spits van maandag tot en met vrijdag (meer in de avondspits dan in de ochtendspits) (Figuur 10).

Wat betreft de ernst van de ongevallen valt in 2012 echter een verandering waar te nemen: traditioneel was zondag de dag waarop de ernstigste ongevallen van de week werden opgetekend, maar deze plaats wordt in 2012 ingenomen door zaterdag, die tot dan toe tweede stond in het klassement. Deze daling van de ongevalssterfte is te danken aan een sterke daling van het aantal doden (met 26%), die niet direct volgt uit de daling van het aantal letselongevallen (van 'slechts' 7%). De ongevalssterfte voor zondag is zo sterk gedaald⁶ (van 24,1 doden per 1 000 ongevallen in 2011 tot 19,0 in 2012) dat zondagse ongevallen qua ernst hetzelfde peil bereiken als ongevallen die op vrijdag plaatsvinden (Tabel 10). Toch blijft zondag een van de dagen waarop de ernstigste ongevallen plaatsvinden. Eenzelfde daling van het aantal doden en de ongevalssterfte valt donderdags waar te nemen (van 15,8 doden per 1 000 ongevallen in 2011 naar 10,4 in 2012 en 36% minder doden).

⁵ Dit ondanks een daling van het aantal ongevallen op vrijdag die groter is (13% in vergelijking met 2011) dan voor de andere dagen van de week (dalingen van minder dan 10%).

⁶ Van 24,1 doden per 1 000 ongevallen in 2011 naar 19,0 in 2012.

3.3 Plaats

3.3.1 Per gewest

Het jaar 2012 wordt gekenmerkt door een opvallend contrast tussen enerzijds de twee grootste gewesten van het land, die delen in de goede resultaten die op federaal niveau behaald zijn, en anderzijds het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat het moet doen met beduidend bescheidener resultaten (Tabel 15, Tabel 16, Tabel 17). Wat letselongevallen betreft, kent het Brussels Gewest een daling van slechts 1,6% ten opzichte van 2011, terwijl de twee aangrenzende gewesten waarden halen van meer dan 8% (8,2% in het Vlaams Gewest en 8,8% in het Waals Gewest). Het verschil is nog groter voor het aantal doden, aangezien dit in Brussel sterk gestegen is (met 48% ofwel 12 doden), terwijl in Vlaanderen en Wallonië juist een duidelijke daling waar te nemen valt (respectievelijk 11,8% (51 doden) en 13,6% (55 doden)).

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stijgt het aantal doden dus, terwijl het aantal letselongevallen er daalt (Tabel 17). Dat komt terug in een sterke stijging van de indicator 'ongevalsterfte', die toeneemt van 6,4 doden per 1 000 letselongevallen in 2011 naar 9,5 in 2012 (49,6%). In Vlaanderen en Wallonië daalt het aantal doden sterker dan het aantal ongevallen, wat een afname van de ongevalssterfte met zich meebrengt.

Ook al veranderen deze onderlinge ontwikkelingen niets aan de indeling van de gewesten op basis van de ongevalssterfte (Brussel < Vlaanderen < Wallonië), het verschil tussen het Vlaamse en Brusselse Gewest wordt er wel aanzienlijk kleiner door⁷ (Figuur 11). In Wallonië is de ongevalssterfte echter nog altijd twee keer zo hoog als in Vlaanderen⁸. Dit verschil in ernst tussen de gewesten wordt zonder enige twijfel veroorzaakt door gewestelijke verschillen in mobiliteit en een verschillende mate van verstedelijking, bevolkingsdichtheid, weginrichting en methoden van strafrechtelijke handhaving.

De toename van het aantal verkeersdoden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet het overlijdensrisico in dit gewest sterk stijgen van 4,4 doden per miljard reizigerskilometers in 2011 naar 6,4 in 2012. Dit is het hoogste risico dat ooit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd geregistreerd. Met respectievelijk 4,4 en 5,9 verkeersdoden per miljard reizigerskilometers hebben Vlaanderen en Wallonië daarentegen nooit beter gescoord met als gevolg dat Brussel voor de eerste maal sinds de metingen het hoogste overlijdensrisico van alle gewesten heeft. Wallonië bevindt zich niettemin haar goede score niet ver van Brussel (Figuur 12).

3.3.2 De gewesten en hun doelstellingen

Met deze stijging van 12 doden komt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit op 37 doden in 2012. Om een even hoog aantal doden in dit gewest te vinden, moeten we terug naar 2004. Toch werd in 2011 het laagste aantal doden ooit voor Brussel geregistreerd (namelijk 25). De (van de federale doelstelling afgeleide) gewestelijke doelstelling van 23 doden in Brussel in 2015 raakt dus verder uit beeld (Figuur 15). De plotse en forse stijging van het aantal doden in 2012 ten opzichte van 2011 toont het wisselvallige karakter van de cijfers aan. Het is dus onmogelijk om uitspraken te doen over de toekomstige verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen.

Dankzij de sterke daling van 2012 is het Vlaams Gewest goed op weg om zijn deel (maximaal 324 doden in 2015) van de volgende federale doelstelling te bereiken (Figuur 13). In 2012 werden 381 doden geregistreerd. Zelfs als de huidige trend (een derde minder doden in 2012 ten opzichte van 2005) zich voortzet, zal het wel moeilijk worden om de doelstelling die het gewest zichzelf gesteld heeft te halen, namelijk maximaal 250 doden in 2015. Er moeten dus extra maatregelen genomen worden.

⁷ Beperkt tot de bebouwde kom, zijn de ongevallen in dit jaar ernstiger in het Brussels Gewest dan in het Vlaams Gewest.

⁸ Ongeacht het wegtype, is de ongevalssterfte groter in Wallonië dan in Vlaanderen. Zie met name het volgende punt en Figure 19.

Wallonië mag in 2015 niet meer dan 273 verkeersdoden tellen om aan de federale doelstelling te voldoen en zelf heeft dit gewest zich voor dat jaar een limiet van 250 opgelegd. Dankzij de daling van 55 doden in vergelijking met 2011, telt dit gewest in 2012 nog 'slechts' 349 doden, waarmee het op de goede weg is om de doelstellingen voor 2015 te halen (Figuur 14). Niettemin heeft de ontwikkeling van het aantal doden zich tot nog toe met horten en stoten voltrokken en moet het gewest zich onverminderd blijven inspannen als het aan de eisen wil voldoen.

3.3.3 Per provincie

Hoewel Wallonië en Vlaanderen beide een daling van het aantal verkeersdoden laten zien, kan dat niet gezegd worden van alle provincies waaruit deze gewesten zijn samengesteld. In totaal kennen 5 van de 10 provincies namelijk geen dalende tendens (Figuur 16). Daarvan steken er twee duidelijk boven de rest uit: Vlaams-Brabant met een stijging van 14 doden en Namen met een stijging van 16 doden. Namen vereist bijzondere aandacht, omdat de stijging van het aantal doden er al sinds 2009 plaatsvindt en niet het gevolg is van een stijgend aantal ongevallen. Deze evolutie heeft tot een zodanige stijging van de ongevalsernst geleid dat Namen in 2012 de provincie met de ernstigste ongevallen geworden is (45,9 doden per 1 000 letselongevallen).

De indeling van de overige provincies op basis van de ongevalsernst (Figuur 19) laat nog altijd een tegenstelling tussen noord en zuid zien, waarbij de Vlaamse provincies de laagste waarden hebben. Het contrast is zo groot dat zelfs de Waalse provincie met het kleinste aantal ernstige ongevallen (Luik: 19,6 doden per 1 000 ongevallen) nog altijd slechter scoort dan de Vlaamse provincie met het grootste aantal ernstige ongevallen (Limburg: 18,9).

3.3.4 Naar snelheid en wegtype

Snelheid is een van de meest bepalende factoren voor het ontstaan en de ernst van ongevallen. Hoewel de statistieken waarover we beschikken de maximumsnelheid op de plaats van het ongeval niet vermelden (noch de effectieve snelheid van de weggebruikers), blijkt toch duidelijk dat de ernstigste ongevallen daar gebeuren waar de hoogste snelheidslimieten gelden. Dit gaat op voor het snelheidsregime (30 km/u < 50 km/u < 70 km/u < 90 km/u en meer), het soort weg (in bebouwde kom < buiten bebouwde kom < op de autosnelweg) en het type kruispunt (kruispunt < rechte weg).

Hoewel letselongevallen op autosnelwegen vaker dodelijk zijn, hebben dit soort wegen bepaalde kenmerken (zoals een veiligere infrastructuur, eenrichtingsverkeer, een kleiner aantal kwetsbare weggebruikers en kleine snelheidsverschillen) die ervoor zorgen dat het risico per gereden kilometer om een ongeluk te krijgen en het risico per gereden kilometer om eraan te sterven, kleiner zijn dan op andere wegtypen.

De gedetailleerde analyse van de gegevens voor elk wegtype per gewest (Tabel 20) onthult echter een uitzondering op de regel dat letselongevallen op autosnelwegen de ernstigste gevolgen hebben. Het blijkt namelijk dat de letselongevallen van 2012 op autosnelwegen in het Waals Gewest minder doden tot gevolg hadden (43,2 per 1 000 letselongevallen) dan de ongevallen buiten de bebouwde kom (49,2). Dit komt door een sterke daling van de ongevalsernst op Waalse autosnelwegen (van 52,7 doden per 1 000 ongevallen in 2011 naar 43,2 in 2012). Over het geheel genomen is de situatie op de Waalse autosnelwegen tussen 2011 en 2012 sterk verbeterd, aangezien het aantal ongevallen er gedaald is met 34% en het aantal doden met 39%.

Figuur 20 laat zien dat deze lagere ongevalsernst op autosnelwegen (in vergelijking met buiten de bebouwde kom) specifiek Waals is en veroorzaakt wordt doordat de ongevalsernst voor deze beide wegtypen dicht bij elkaar ligt. In Vlaanderen zijn de ongevallen buiten de bebouwde kom duidelijk minder ernstig dan de ongevallen op autosnelwegen.

3.4 Soorten ongevallen

3.4.1 Ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is

Van de 44 193 geregistreerde letselongevallen in 2012 waren er 10 295 waarbij slechts één weggebruiker betrokken was, wat neerkomt op bijna een kwart (23%) (Tabel 25). Wanneer enkel de dodelijke ongevallen worden beschouwd, bestaat zelfs 34% uit ongevallen waarbij de controle over het voertuig verloren werd. Het grote gevaar van eenzijdige ongevallen komt tot uiting in de indicator 'ongevalsernst' (Tabel 25). In totaal hebben deze 10 295 eenzijdige ongevallen de dood van 291 personen veroorzaakt, wat neerkomt op 28 doden per 1 000 ongevallen. Dit is dus het ernstigste ongevalstype. Botsingen tegen een obstakel buiten de rijbaan zijn goed voor 63% van de eenzijdige ongevallen en bevinden zich met een ernst van 37 bovenaan het klassement. Ter vergelijking: bij de ongevallen waarbij minstens twee weggebruikers betrokken waren, werden 13 doden per 1 000 ongevallen geregistreerd.

Het aandeel van eenzijdige ongevallen varieert sterk naargelang de omstandigheden en de kenmerken van de bestuurder en zijn voertuig. Zo is bij meer dan de helft van de letselongevallen die 's nachts gebeuren (zowel in het weekend als door de week) slechts één voertuig betrokken (Figuur 22). Het aandeel eenzijdige ongevallen is ook groter bij jonge, mannelijke bestuurders (Figuur 23). Het record wordt gevestigd in de categorie nachtelijke ongevallen met dodelijke afloop waarbij een jonge, mannelijke autobestuurder van 18 tot 24 jaar betrokken is: bij 66% van deze ongevallen is alleen de auto van de jongere betrokken. Op autosnelwegen bedraagt het aandeel eenzijdige (letsel)ongevallen 44% (en is daar dus het vaakst voorkomende ongevalstype), terwijl het buiten de bebouwde kom 'slechts' 31% en in de bebouwde kom 16% bedraagt (Figuur 24). Als we kijken naar het type weggebruiker, blijkt dat het verlies van de controle over een voertuig vooral bij motorrijders (25% van de ongevallen)⁹ en auto's (20%) vaak voorkomt (Figuur 25).

Verschillende factoren kunnen verklaren waarom het aandeel van eenzijdige ongevallen varieert al naargelang de bestuurders en de omstandigheden. We noemen onder meer de snelheid, de aanwezigheid van andere weggebruikers, vermoeidheid, afleiding, verlichting en het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Zo is het bijvoorbeeld waarschijnlijker dat er geen andere weggebruiker aangereden wordt als er weinig of geen andere weggebruikers zijn ('s nachts bijvoorbeeld). Snelheid werkt ook het verlies van de controle over een voertuig in de hand, wat verklaart waarom dit vaak op autosnelwegen gebeurt. Een verlies van controle over het voertuig komt ook vaker voor als de bestuurder onder invloed van alcohol verkeert en/of moe is, en deze twee voorwaarden worden vaak 's nachts vervuld. Het hoge percentage bestuurders onder invloed van alcohol bij eenzijdige ongevallen (40% tegen 8% bij ongevallen met een opponent) bewijst bovendien de rol die alcohol bij dit type ongeval speelt. Daarnaast is het 'gemakkelijker' om de controle over een motorfiets te verliezen; deze is immers minder stabiel dan een auto of een bus. De oververtegenwoordiging van eenzijdige ongevallen bij jongeren en mannen zou verklaard kunnen worden door verschillend gedrag inzake snelheid, alcohol, motief en tijdstip van de verplaatsingen enz.

⁹ In 2013 heeft het BIVV een onderzoek naar ongevallen met motorrijders uitgevoerd. Het MOTAC-onderzoek bestond uit een diepteanalyse van de processen-verbaal (PV) en de gerechtelijke dossiers met betrekking tot een representatieve steekproef van 200 ernstige en dodelijke ongevallen waarbij ten minste één motorrijder betrokken was en die in 2009 of 2010 in België plaatsvonden. Daaruit blijkt dat bij 35% van de ongevallen geen andere weggebruikers betrokken waren. Het aandeel ongevallen waarbij alleen een motorrijder betrokken was, is iets hoger voor dodelijke ongevallen (38%) dan voor ernstige ongevallen (32%). Het lijkt er dus op dat het aandeel van eenzijdige ongevallen toeneemt met de ongevalsernst.
Martensen, H. & Roynard, M. (2013). MOTAC – Motorcycle accident causation. Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarbij motorrijders betrokken waren. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/motac-rapport-nl-2013.pdf>

3.4.2 Verplaatsingswijzen en soorten aanrijdingen

De resultaten van de botsingsmatrix (Tabel 26) zijn zeer stabiel in vergelijking met vorig jaar. Bij de overgrote meerderheid (83%) van de ongevallen (enkel de eerste aanrijding wordt in overweging genomen) is een auto betrokken. Bij 26% gaat het om botsingen tussen twee auto's (dus een kwart van alle (eerste) botsingen van 2012), bij 16% om verlies van controle over het voertuig door de automobilist (eenzijdig ongeval met of zonder obstakel) en bij 12% om botsingen tussen een auto en een fietser. In totaal is bij bijna 1 op de 5 (eerste) botsingen (19%) een fietser betrokken en bij bijna 1 op de 10 een bromfietser (10,6%) of voetganger (10,1%). Vrachtwagens zijn slechts betrokken bij 1 op de 60 botsingen (1,6%).

Zoals eerder al werd vermeld komen eenzijdige ongevallen het vaakst voor bij motorrijders (1 ongeval op 4) en bij automobilisten (1 ongeval op 5) (Figuur 25). Laterale botsingen lijken typisch voor tweewielers (meer dan 45% van de aanrijdingen met fietsers, bromfietsers en motorfietsen), ook al vormen ze nog altijd bijna een derde van de botsingen met andere weggebruikers. Aanrijdingen met voetgangers komen vooral vaak voor bij autobussen en autocars (1 op de 5 botsingen), terwijl aanrijdingen van achteren of van opzij vaker voorkomen bij vrachtwagens (40%) en lichte vrachtwagens (31%).

3.5 Slachtoffers¹⁰

3.5.1 Naar leeftijd en geslacht

De gegevens van 2012 bevestigen opnieuw dat jongeren veel gevaar lopen in het verkeer: de indicator voor het aantal slachtoffers per 100 000 inwoners piekt namelijk nog altijd bij de groep van 20-24 jaar. En het zijn nog steeds de aangrenzende groepen, namelijk van 15 tot 19 en van 25 tot 29 jaar, die (respectievelijk) de tweede en derde plaats in het klassement van deze indicator innemen (Figuur 26). Deze situatie wordt bevestigd door de gegevens over doodsoorzaken (2009): het verkeer is de belangrijkste doodsoorzaak voor mannen tussen 15 en 24 jaar en voor vrouwen tussen 15 en 19 jaar.

De gegevens van 2012 bevestigen overigens dat het grootste aantal slachtoffers nog steeds valt onder mannen: ongeacht de leeftijdsgroep is de indicator 'aantal slachtoffers per 100 000 inwoners' systematisch hoger voor mannen (Figuur 26). In absolute zin komen in het verkeer drie keer meer mannen om dan vrouwen, ongeacht de leeftijd. Tussen 15 en 34 jaar is de overlijdensverhouding 4 tot 6 mannen op 1 vrouw (Tabel 27).

Voor jongeren is de situatie tussen 2005 en 2012 sterk verbeterd, maar voor de oudere leeftijdsgroepen veel minder (Figuur 26). Boven de 75 jaar is de indicator 'aantal slachtoffers per 100 000 inwoners' niet echt afgenomen ten opzichte van 2005. Een analyse per verplaatsingswijze toont zelfs aan dat oudere fietsslachtoffers (vooral mannen) momenteel talrijker zijn dan in 2005 (per 100 000 inwoners) (Figuur 30). Hoewel een grondig onderzoek nodig is om de redenen hiervoor te bepalen, kunnen we wel stellen dat deze stagnatie/stijging waarschijnlijk te maken heeft met de grotere mobiliteit van ouderen (en met de steeds grotere belangstelling die ze aan de dag leggen voor de fiets, vooral de elektrische fiets).

3.5.2 Per verplaatsingswijze

De verdeling van slachtoffers naar verplaatsingswijze levert net als vorig jaar voornamelijk een beeld op van de populairste verplaatsingswijzen (Figuur 31). Op nationaal niveau zijn 55,8% van de slachtoffers auto-inzittenden. 69% hiervan zijn bestuurders.

¹⁰ We herinneren eraan dat ongevallenstatistieken onderhevig zijn aan onderregistratie (zie met name punt VI. Methodologische aspecten). Sommige letselongevallen en slachtoffers komen namelijk niet in de statistieken voor, met name omdat de politie niet werd ingeschakeld en er dus geen proces-verbaal is opgemaakt. Dit verschijnsel is niet specifiek voor België, maar komt voor in alle landen die verkeersongevalstatistieken bijhouden. Het gaat daarbij vooral om lichtgewonden, fietsers en voetgangers, die dus in werkelijkheid veel sterker vertegenwoordigd zijn dan uit dit rapport blijkt.

Op de tweede plaats komen de tweewielers met 29,3% (14,7% fietsers, 8,1% bromfietsers en 6,5% motorrijders) en op grote afstand volgen de voetgangers met 8,1% van de slachtoffers. Gezien de gewestelijke voorkeuren voor bepaalde vervoerswijzen is het niet vreemd dat Vlaanderen meer fietsslachtoffers telt dan de andere gewesten (20,4%), dat in Wallonië meer slachtoffers gevallen zijn onder auto-inzittenden (68,1%) en dat Brussel een groter aandeel voetgangerslachtoffers heeft (23,7%).

De indeling van verplaatsingswijzen naar ongevalsernst ziet er vanzelfsprekend heel anders uit (Figuur 27). Ongevallen met vrachtwagens zijn het ernstigst: ze veroorzaken de dood van bijna 50 personen per 1 000 letselongevallen, ofwel 1 dode per 20 letselongevallen. Dit type ongeval wordt gevolgd door ongevallen met een motorfiets (24,4 doden per 1 000 ongevallen) en ongevallen met een voetganger (22,6%). Tegen de verwachting in blijkt dat bij de minst ernstige ongevallen twee typen zwakke weggebruikers betrokken zijn, namelijk bromfietsers (3,6) en fietsers (8,4). Het feit dat deze weggebruikers hoofdzakelijk in de bebouwde kom rijden (ruim 70% van de ongevallen waarbij een (brom)fietser is betrokken, wordt daar geregistreerd), een gebied waar minder snel wordt gereden en waar potentiële opponenten minder vaak motorvoertuigen zijn, zou hiervoor een reden kunnen zijn. Dat doet echter niets af aan het feit dat bromfietsers en fietsers net als voetgangers en motorrijders kwetsbare weggebruikers zijn: bij de ongevallen waarbij ze betrokken zijn valt 90% van de geregistreerde dodelijke slachtoffers onder deze groepen. Het gevaar van motorrijden blijkt trouwens bijzonder duidelijk uit de statistieken: hoewel ze slechts 1% van de totale gereden afstand in België voor hun rekening nemen, vertegenwoordigen motorrijders 6,5% van de gewonden en 11,3% van de doden 30 dagen.

3.5.3 Ontwikkeling naargelang de verplaatsingswijze

Het deel over de ontwikkeling van het aantal slachtoffers (Figuur 29 en Figuur 30) focust enerzijds op de slachtoffers onder voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders en auto-inzittenden en anderzijds op de slachtoffers, zowel inzittenden als opponenten, van ongevallen waarbij een lichte vrachtwagen, vrachtwagen of een bus/autocar betrokken is¹¹.

Na 2011, een jaar dat werd afgesloten met een aanzienlijke stijging van het aantal slachtoffers onder bepaalde typen weggebruikers, wordt de daling voor alle weggebruikers weer opgepakt in 2012 (Figuur 29 en Figuur 30). De omvang van de daling varieert echter sterk, van 2,0% voor voetgangers tot 14,7% voor motorrijders. In totaal sluiten drie typen weggebruikers 2012 af met zeer goede resultaten, zowel uitgedrukt in het aantal doden als in het aantal ongevallen. Motorrijders nemen onder hen de eerste plaats in, met een daling van 14,7% van het aantal ongevallen en 31,5% van het aantal doden (40 doden minder). Ze worden gevolgd door bromfietsers, die 11,5% minder ongevallen en 25,0% (5) minder doden scoren dan in 2011. Auto's ten slotte nemen de derde plaats op de ranglijst in, met een daling van 7,6% van het aantal ongevallen en 16,2% (74) van het aantal doden onder auto-inzittenden. Lichte vrachtwagens halen weliswaar een grotere daling van het aantal ongevallen dan auto's (8,3%), maar het aantal doden bij ongevallen waarbij ze betrokken zijn blijft gelijk.

Wanneer we de ontwikkeling op de wat langere termijn bekijken, vanaf 2005, kunnen de verplaatsingswijzen worden ingedeeld in drie groepen (Figuur 29 en Figuur 30). De eerste groep bestaat uit fietsers, voetgangers en slachtoffers van ongevallen met autobussen/autocars. Dit zijn de weggebruikers die de minst gunstige ontwikkeling hebben doorgemaakt. De daling van de verschillende op hen betrekking hebbende indicatoren is nooit groter dan 9% en vaak zelfs minder dan 5%. Het aantal gewonden onder fietsers is zelfs licht gestegen. Het zijn dus deze drie groepen weggebruikers die voortaan bijzondere aandacht vergen.

¹¹ Als bij een ongeval bijvoorbeeld een vrachtwagen en een auto betrokken zijn, worden zowel de inzittenden van de vrachtwagen als die van de auto (gewonden of doden) tot de slachtoffers gerekend. Deze methode is gekozen omdat de slachtoffers van ongevallen met een lichte vrachtwagen, vrachtwagen of bus/autocar zich meestal bij de botspartners van deze voertuigen bevinden (zie Figuur 27).

De tweede groep bestaat uit bromfietzers en vrachtwagens. In tegenstelling tot de eerste groep laten deze weggebruikers een duidelijke verbetering zien ten opzichte van 2005. Er vallen grote dalingen te constateren van meer dan 20%: 31,5% minder doden door ongevallen met vrachtwagens, 50,0% minder doden onder bromfietzers en ongeveer 20% minder ongevallen voor beide groepen. De gegevens over de evolutie van het aantal van deze voertuigen op de weg zijn (nog) niet beschikbaar, maar het is aannemelijk dat deze sterk dalende tendensen (ten minste deels) te danken zijn aan het kleinere aandeel dat deze vervoermiddelen innemen in het verkeer (vrachtwagens door de economische crisis en bromfietsen doordat er steeds minder belangstelling voor is).

Motorrijders en slachtoffers van ongevallen met lichte vrachtwagens of auto's vallen tussen deze twee groepen in. Ze laten over het geheel genomen een gunstige ontwikkeling zien, maar halen niet de records van de vorige groep. De daling is hier ongeveer 10% wat het aantal ongevallen en slachtoffers betreft. Het aantal doden daalt echter aanzienlijk onder inzittenden van auto's (met 38,5%). Het aantal verongelukte motorrijders is tevens sterk gedaald ten opzichte van 2005 (met 30,4%), maar dit cijfer ontwikkelt zich doorgaans met ups en downs, en de dalende tendens is in werkelijkheid minder sterk dan dit hoog percentage suggereert.

3.5.4 Ontwikkeling per verplaatsingswijze per gewest

De ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschillen aanzienlijk van die voor heel België (Figuur 32). Op de eerste plaats is in Brussel in 2011 een stijging geregistreerd van het aantal slachtoffers onder drie groepen weggebruikers waarvoor op nationaal niveau geen stijging waar te nemen valt. Het gaat daarbij om voetgangers, auto-inzittenden en slachtoffers van ongevallen met lichte vrachtwagens. Ook al is de stijging van de twee eerste groepen relatief gering (respectievelijk 2,6% en 0,6%), die van de derde is zeer groot (21,1%). Bovendien zijn er in het gewest slechts twee typen weggebruikers waarvoor het slachtofferaantal daalt, namelijk bromfietzers (18,2%) en auto-inzittenden (17,9%), dit in tegenstelling tot de nationale tendens. Verder is er sinds 2007 een duidelijk stijgende lijn te zien voor het aantal slachtoffers onder motorrijders (34,8%) en sinds 2006 voor fietsers (50,8%), wat waarschijnlijk te maken heeft met het toegenomen gebruik van tweewielers in de afgelopen jaren.

Door een globale afname van het aantal slachtoffers voor de meeste weggebruikers, tonen het Waals Gewest en het Vlaams Gewest meer overeenkomst met de nationale resultaten (Figuur 32). In Vlaanderen is het slachtofferaantal tussen 2011 en 2012 voor alle weggebruikers gedaald. De daling loopt op tot 19,1% voor motorrijders en 15,2% voor slachtoffers van ongevallen met autobussen en autocars. Ten opzichte van 2005 is het aantal slachtoffers alleen toegenomen onder fietsers (6,3%), maar het blijft ongeveer gelijk voor voetgangers (0,3% minder) en slachtoffers van ongevallen met autobussen of autocars (3,8% minder). Opvallend zijn de mooie dalende tendensen voor lichte vrachtwagens (16,3% ten opzichte van 2006), auto's (18,9% ten opzichte van 2006) en vrachtwagens (20,5% ten opzichte van 2005).

In het Waals Gewest is in vergelijking met 2011 alleen het aantal slachtoffers van ongevallen met autobussen en autocars niet gedaald in 2012. Daarentegen laten alle typen weggebruikers een daling zien ten opzichte van 2005. Hoewel de trends minder duidelijk zijn dan in Vlaanderen, valt toch een mooie daling te constateren van het aantal slachtoffers onder bromfietzers (29,9% vergeleken met 2005), bij ongevallen met vrachtwagens (33,7% vergeleken met 2006) en bij ongevallen met lichte vrachtwagens (21,3% vergeleken met 2008).

3.5.5 Ontwikkeling van de leeftijd en het geslacht van de slachtoffers per verplaatsingswijze

Figuur 30 toont de ontwikkeling in de leeftijd van de slachtoffers voor de verschillende verplaatsingswijzen. Vooral kinderen en senioren zijn sterk vertegenwoordigd onder de voetgangers die bij een ongeval betrokken raken (berekend per 100 000 inwoners). Dit heeft waarschijnlijk te maken met hun vele verplaatsingen te voet, met risicovol gedrag dat vaker voorkomt bij jonge voetgangers en met de grotere kwetsbaarheid van ouderen. De verdeling naar leeftijd is niet echt veranderd ten opzichte van 2005, tenzij dan wat betreft jonge vrouwen van 15 tot 19 jaar: deze groep telt in 2012 meer slachtoffers per 100 000 inwoners dan daarvoor.

Aangezien de meeste fietsers jong zijn, vallen in de groep van 10 tot 24 jaar de meeste fietsslachtoffers per 100 000 inwoners. De indicator voor deze groep is in 2012 wel minder hoog dan in 2005. Vanaf 25 jaar stijgt het slachtofferaantal (per 100 000 inwoners) echter voor (vrijwel) alle groepen, vooral voor mannen ouder dan 70 jaar. Deze ontwikkeling kan het gevolg zijn van een hoger fietsgebruik door werkenden (die deze verplaatsingswijze steeds vaker kiezen als alternatief voor de auto) en door ouderen (die steeds vaker een elektrische fiets gebruiken).

Het leeftijdsprofiel van bromfietzers die bij een verkeersongeval betrokken raken is niet ingrijpend veranderd sinds 2005: 15- tot 19-jarigen zijn ook nu de voornaamste slachtoffers (doordat ze ook de grootste gebruikers zijn). Toch zijn er in 2012 in de leeftijdsgroep van 15 tot 19 jaar veel minder slachtoffers per 100 000 inwoners als in 2005 (zowel bij mannen als vrouwen). Deze vermindering kan een weerspiegeling zijn van het feit dat er minder bromfietzers op de weg zijn, of dat de ongevallen waarbij ze betrokken raken minder erg zijn (er is vaker alleen materiële schade).

Wat motorrijders betreft, is het aantal slachtoffers bij mannen aanzienlijk: zij verplaatsen zich immers vaker met de motorfiets dan vrouwen. Voor beide geslachten heeft tussen 2005 en 2012 een nivellering van de leeftijdscurve plaatsgevonden: de piek van de leeftijdsgroep 20-24 jaar in 2005 is afgevlakt en het aantal gewonden van 40 tot 70 jaar is gestegen. Er is nu sprake van een afgeplatte curve die zich uitstrekt van 20 tot 54 jaar. Deze ontwikkeling is al minstens sinds 1992 merkbaar en kan verschillende oorzaken hebben die elkaar aanvullen: motorrijders worden ouder, jongeren voelen zich minder aangetrokken tot motorrijden terwijl het tegenovergestelde geldt voor 40- tot 70-jarigen, motorrijden wordt minder gevaarlijk enz.

Wat de auto-inzittenden betreft, vertoont de curve van het aantal slachtoffers per 100 000 inwoners een piek in de leeftijdscategorie 20-24. Voor mannen is deze piek weer groter dan voor vrouwen. Onervarenheid, al dan niet gecombineerd met een minder voorzichtige rijstijl en/of een groter kilometrage veroorzaken een groot aantal slachtoffers. Voor ongelukken met lichte vrachtwagens of vrachtwagens zien we soortgelijke curven (maar met veel lagere waarden); na de piek daalt de curve echter langzamer. In alle gevallen is de indicator in vergelijking met 2005 behoorlijk gedaald in de categorieën onder de 70 jaar, maar de situatie lijkt te stagneren (of zelfs te verergeren) boven deze leeftijd (vooral bij mannen). Het zou niet verwonderlijk zijn als dit een weerspiegeling was van een grotere mobiliteit bij ouderen.

3.6 Rijden onder invloed van alcohol

3.6.1 Methodologie

De analyse van het rijden onder invloed van alcohol is gebaseerd op ademtests uitgevoerd bij bestuurders die betrokken zijn geraakt bij een letselongeval. De analyse is op twee manieren beperkt: ten eerste worden ademtests zelden uitgevoerd bij zwaargewonden of doden, en ten tweede zijn de resultaten van eventuele bloedtests niet bekend bij de politie. Verongelukte bestuurders blijken vaker onder invloed te zijn geweest dan gewonde bestuurders, die op hun beurt weer vaker onder invloed zijn dan bestuurders die er ongedeerd vanaf komen. De gegevens met betrekking tot het rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen zijn dus een onderschatting.

3.6.2 Kerncijfers 2012

In 2012 werd 63,0% van de bestuurders en voetgangers die betrokken waren bij een letselongeval onderworpen aan een ademtest; 10,5% van hen verkeerde onder invloed van alcohol (Tabel 29). De overgrote meerderheid van de bestuurders onder invloed (88,1%) overschreed zelfs ruim de toegelaten limiet van 0,5 g/l en haalde een alcoholgehalte van 0,8 g/l of meer (Tabel 30). Dit percentage positieve bestuurders is veel hoger dan wanneer de tests worden uitgevoerd bij alle automobilisten (niet naar aanleiding van een ongeval) door middel van een aselectieve alcoholcontrole (2,4% positief in 2012) (Figuur 37).

In totaal was in 2012 dus bij (ten minste) 5 461 ongevallen een bestuurder betrokken die onder invloed van alcohol verkeerde. Deze ongevallen hebben geleid tot 46 doden en 7 294 gewonden (Tabel 31).

3.6.3 Ontwikkeling

Het percentage geteste bestuurders neemt jaarlijks progressief toe en is tussen 2005 en 2012 bijna verdubbeld (Figuur 33). In 2012 is een nieuw record van 63,0% gevestigd voor de bestuurders die na een letselongeval werden getest. Wel dient vermeld te worden dat een richtlijn politieagenten sinds 2006 verplicht om alle bestuurders die bij een letselongeval betrokken zijn aan een ademtest te onderwerpen.

Toch is de stijging van het percentage geteste bestuurders ten opzichte van 2011 klein. Het lijkt erop dat dit percentage een bovengrens bereikt heeft, aangezien de stijging ieder jaar minder wordt. Hoewel dat deels verklaard kan worden doordat agenten geen ademtest kunnen afnemen bij overledenen en zwaargewonden, lijkt het er ook op dat de ademtest lang niet altijd afgenomen wordt bij ongedeerde of licht gewonde bestuurders en dat dit percentage zich in de loop der jaren stabiliseert: in 2012 hoefde slechts 66% van de ongedeerde of licht gewonde bestuurders na een ongeval in het pipje te blazen, terwijl er op het eerste zicht geen reden was om geen ademtest af te nemen.

In 2012 is tevens een nieuw (laagte)record gevestigd voor het percentage bestuurders onder invloed bij een letselongeval (10,5%) (Figuur 33). Ten opzichte van vorig jaar, toen 10,6% van de bestuurders onder invloed was, is de daling echter te verwaarlozen. Gelukkig lijkt het aandeel sterk onder invloed verkerende bestuurders ($\geq 0,8$ g/l) (langzaam) af te nemen (van 89,2% van alle bestuurders onder invloed in 2010 naar 88,1% in 2012) (Tabel 30).

Het aantal alcoholgerelateerde ongevallen en het aantal slachtoffers bij die ongevallen daalt met respectievelijk 6,3% en 7,2% ten opzichte van 2011 (Tabel 31). De ontwikkeling is nog duidelijker ten opzichte van 2009, dat in dit opzicht een recordjaar was: 11,1% minder ongevallen en 12,1% minder slachtoffers.

3.6.4 Per verplaatsingswijze

Het percentage geteste en positieve bestuurders bij letselongevallen varieert sterk naargelang de verplaatsingswijze (Figuur 34). Bestuurders van motorvoertuigen met vier of meer wielen moeten het vaakst een ademtest afleggen (van 77% voor vrachtwagenchauffeurs tot 69% voor autobestuurders). Ze worden gevolgd door tweewielers (van 63% voor bromfietzers tot 45% voor fietsers) en voetgangers (19%) die waarschijnlijk weinig getest worden omdat ze vaak verkeersslachtoffer zijn.

In 2012 waren autobestuurders opnieuw de weggebruikers die het vaakst onder invloed verkeerden bij letselongevallen (12,1% van de bestuurders was positief) (Figuur 34). Tegen de verwachting in werd de tweede plaats dat jaar echter ingenomen door voetgangers, waarvan 11,1% onder invloed verkeerde. In werkelijkheid stijgt het percentage voor deze weggebruikers al sinds 2006, toen 6,7% van hen onder invloed verkeerde. Net als in voorgaande jaren worden beroepschauffeurs, zoals van autobussen/autocars en vrachtwagens, slechts bij hoge uitzondering positief bevonden (0,7% en 1,6%). Bovendien vormen deze bestuurders in de groep positieve bestuurders het kleinste aandeel dat sterk onder invloed verkeert ($\geq 0,8$ g/l) (Figuur 35).

3.6.5 Per periode van de week

De ongevallenstatistieken laten opnieuw zien dat het probleem van rijden onder invloed zich vooral 's nachts voordoet: 44% van de automobilisten die tussen 22.00 en 06.00 u bij een letselongeval betrokken raakten (en een ademtest moesten doen) reed onder invloed. Het record werd gehaald in weekendnachten: bijna de helft (47%) van de bij een ongeval betrokken autobestuurders overschreed in die periode de toegestane alcohollimiet. Ter vergelijking: overdag bedraagt dit percentage 'slechts' 7,4% en op weekdays is het zelfs maar 5,5%. Deze situatie geldt voor alle leeftijdsgroepen en hangt direct samen met het feit dat alcoholconsumptie vooral 's avonds en 's nachts plaatsvindt en dan vooral in het weekend.

3.6.6 Naar leeftijd

In tegenstelling tot wat algemeen wordt gedacht, rijden jonge autobestuurders minder vaak onder invloed van alcohol dan oudere bestuurders: het percentage positieve tests bedraagt 0,4% bij 17- tot 19-jarigen en 1,6% in de groep van 20-24 jaar, tegenover minstens 2,2% in de oudere leeftijdsgroepen (Figuur 37, 'buiten ongevallen'). Toch worden deze jonge bestuurders net zo vaak (of zelfs vaker) positief getest dan oudere bestuurders wanneer ze bij een verkeersongeval betrokken zijn: 11,5% van de 17- tot 19-jarigen, 14,8% van de 20- tot 24-jarigen en 14,9% van de 25- tot 29-jarigen die na een ongeval werden getest, verkeerde inderdaad onder invloed, terwijl dat percentage voor de leeftijdsgroepen boven de 30 jaar minder dan 13% is (Figuur 37). Dit fenomeen kan enerzijds worden verklaard door de afwijkende houding van jongeren met betrekking tot alcoholgebruik ('binge drinking') en anderzijds door een grotere negatieve invloed van alcohol op het rijgedrag van minder ervaren autobestuurders.

3.6.7 Naar geslacht en ongevalstype

Behalve jongeren, verdienen ook ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is bijzondere aandacht wanneer het gaat om rijden onder invloed, aangezien het ROI-percentage voor dit ongevalstype hoog is (Tabel 34): 13% van de mannen die na een letselongeval werden getest, was positief, tegen slechts 4% van de vrouwen; en 39% van de bestuurders die bij een eenzijdig ongeval betrokken waren overschreed de wettelijke alcohollimiet, tegen slechts 8% van de bestuurders die een ongeval met een andere weggebruiker hadden.

3.6.8 Per gewest

Op gewestelijk niveau valt opnieuw een tegenstelling tussen het noorden en het zuiden van het land te zien: in het Waals Gewest worden meer bestuurders (16,3%) positief getest dan in het Vlaams Gewest (10,6%) (Figuur 38). Dit blijkt ook op provinciaal niveau: zelfs de best scorende Waalse provincie (Namen, met 14,6% positieve gevallen) haalt niet het niveau van de slechtst geklasseerde Vlaamse provincie (West-Vlaanderen, 12,0%).

Als we kijken naar het verloop (Figuur 39), laten de Waalse provincies sinds 2005 een stijgende lijn zien. De stijging is vooral duidelijk in de provincies Luik (van 11,4% positief geteste bestuurders in 2005 naar 14,8% in 2012), Waals-Brabant (van 11,9% in 2006 naar 16,5% in 2012) en Luxemburg (van 13,1% in 2007 naar 17,9% in 2012). In de provincie Henegouwen is de indicator min of meer stabiel sinds 2009. Ten slotte is vooral de ontwikkeling in de provincie Namen opvallend: van de Waalse provincies met het hoogste percentage positieve automobilisten in 2009 (18,9%) is het in 2012 de provincie met het laagste percentage (14,6%) geworden. Aan de andere kant van het land, in het Vlaams Gewest, valt een tegenovergestelde ontwikkeling te zien, met een (lichte) daling van ongevallen waarbij alcohol in het spel was. Alleen in de provincie West-Vlaanderen is geen verbetering van de situatie geregistreerd (ongeveer 12% positieve bestuurders in 2012, net als in 2005). De dalingen in de provincie Antwerpen (van 14,3% positieve bestuurders in 2005 naar 9,7% in 2012) en de provincie Limburg (van 11,6% in 2005 naar 9,3% in 2012) steken duidelijk af tegen de rest. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het percentage positief bevonden bestuurders (10,5%) vergelijkbaar met dat van Vlaanderen (10,6%) en ligt ook de ontwikkeling zeer dicht in de buurt van die in dat gewest (van 15,5% in 2005 naar 10,5% in 2012).

4

ONGEVALLENCIJFERS
2012

4.1 Overzicht van het jaar 2012

TABEL 2:
De ongevallenstatistieken in één oogopslag – 2012 (gewogen)

Gewogen			Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal Slacht- offers	Letsel- ongevallen
Tijdstip	Totaal		767	57 707	58 474	44 193
	Periode van de week	Weekdag	411	37 070	37 481	29 100
		Weeknacht	79	3 154	3 233	2 490
		Weekenddag	163	12 290	12 453	8 743
		Weekendnacht	114	5 193	5 307	3 859
Lichtgesteldheid	Dag		391	37 986	38 377	29 114
		Schemering	27	2 681	2 708	2 108
		Nacht	264	14 361	14 625	10 876
Gewest	Vlaams Gewest		381	36 372	36 753	28 051
		Waals Gewest	349	16 610	16 959	12 260
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	37	4 725	4 762	3 882
Provincie	Antwerpen		86	9 788	9 874	7 583
		Vlaams-Brabant	54	5 051	5 105	3 866
		Waals-Brabant	35	1 614	1 649	1 243
		West-Vlaanderen	73	7 264	7 337	5 835
		Oost-Vlaanderen	102	9 389	9 491	7 267
		Henegouwen	111	6 019	6 130	4 338
		Luik	76	5 151	5 227	3 874
		Limburg	66	4 879	4 945	3 501
		Luxemburg	47	1 414	1 461	1 063
		Namen	80	2 413	2 493	1 741
Wegtype	Autosnelwegen		85	3 883	3 968	2 629
		Buiten bebouwde kom	364	19 992	20 356	14 325
		Binnen bebouwde kom	208	29 961	30 169	24 182
Kruispunttype	Buiten kruispunt		629	37 077	37 706	28 629
		Op kruispunt	129	19 884	20 013	14 916
		Op rotonde	9	746	755	648
Snelheidszone	30 km/u of minder		19	2 404	2 423	2 089
		31 km/u - 50 km/u	220	30 474	30 694	24 555
		51 km/u - 70 km/u	169	13 155	13 324	9 392
		71 km/u - 90 km/u	213	7 549	7 762	5 336
		Meer dan 90 km/u	93	4 087	4 180	2 753
Ongevalstype	Tussen bestuurders		414	44 487	44 901	32 850
		Eenzijdige ongevallen	291	12 074	12 365	10 295
		Ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol*	46	7 294	7 340	5 461
Verplaatsingswijze	Voetgangers		104	4 614	4 718	4 597
		Fietzers	68	8 503	8 571	8 373
		Bromfietzers	15	4 730	4 745	5 286
		Motorfietzers	87	3 724	3 811	3 670
		Personenwagens inzittenden	384	32 234	32 618	36 809
		Lichte vrachtwagens inzittenden	29	1 980	2 009	3 997
		Vrachtwagens inzittenden	17	529	546	2 310
		Autobussen/autocars inzittenden	3	568	571	763
Geslacht	Mannen		588	32 929	33 517	37 895
		Vrouwen	178	24 112	24 290	25 053
Leeftijd	0 tot 17 jaar		34	7 390	7 424	6 734
		18 tot 24 jaar	128	11 266	11 394	13 697
		25 tot 39 jaar	179	16 285	16 464	26 099
		40 tot 59 jaar	208	15 282	15 490	26 196
			217	7 016	7 233	15 910

*Omdat ongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken is vaak niet opgetekend worden (de ademtest wordt niet systematisch uitgevoerd, in het bijzonder als de bestuurder overleden is of ernstig gewond is geraakt) wordt het om een aantal ongevallen en slachtoffers hier wel onderschat.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 3:
Aandeel van in verschillende omstandigheden geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers – 2012 (gewogen)

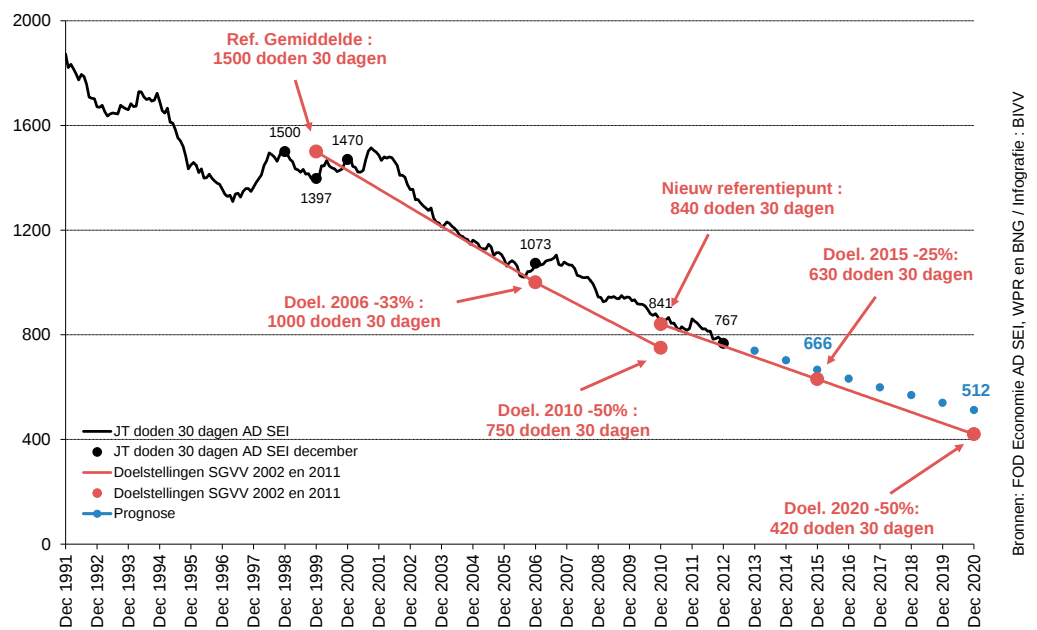
Voorbeelden: 21,3% van de in 2012 geregistreerde doden 30 dagen is het gevolg van een ongeval dat overdag in het weekend plaatsvond.
Bij 18,9% van de in 2012 geregistreerde letselongevallen was een fietser betrokken.
12,4% van de in 2012 geregistreerde verkeersslachtoffers was 60 jaar of ouder.

Gewogen			Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal Slacht- offers	Letsel- ongevallen
Tijdstip	Totaal		767 100%	57 707 100%	58 474 100%	44 193 100%
	Periode van de week	Weekdag	53,6%	64,2%	64,1%	65,8%
		Weeknacht	10,3%	5,5%	5,5%	5,6%
		Weekenddag	21,3%	21,3%	21,3%	19,8%
		Weekendnacht	14,9%	9,0%	9,1%	8,7%
Lichtgesteldheid	Dag		51,0%	65,8%	65,6%	65,9%
		Schemering	3,5%	4,6%	4,6%	4,8%
		Nacht	34,4%	24,9%	25,0%	24,6%
Gewest	Vlaams Gewest		49,7%	63,0%	62,9%	63,5%
		Waals Gewest	45,5%	28,8%	29,0%	27,7%
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	4,8%	8,2%	8,1%	8,8%
Provincie	Antwerpen		11,2%	17,0%	16,9%	17,2%
		Vlaams-Brabant	7,0%	8,8%	8,7%	8,7%
		Waals-Brabant	4,6%	2,8%	2,8%	2,8%
		West-Vlaanderen	9,5%	12,6%	12,5%	13,2%
		Oost-Vlaanderen	13,3%	16,3%	16,2%	16,4%
		Henegouwen	14,5%	10,4%	10,5%	9,8%
		Luik	9,9%	8,9%	8,9%	8,8%
		Limburg	8,6%	8,5%	8,5%	7,9%
		Luxemburg	6,1%	2,5%	2,5%	2,4%
		Namen	10,4%	4,2%	4,3%	3,9%
Wegtype	Autosnelwegen		11,1%	6,7%	6,8%	5,9%
		Buiten bebouwde kom	47,5%	34,6%	34,8%	32,4%
		Binnen bebouwde kom	27,1%	51,9%	51,6%	54,7%
Kruispunttype	Buiten kruispunt		82,0%	64,3%	64,5%	64,8%
		Op kruispunt	16,8%	34,5%	34,2%	33,8%
		Op rotonde	1,2%	1,3%	1,3%	1,5%
Snelheidszone	30 km/u of minder		2,5%	4,2%	4,1%	4,7%
		31 km/u - 50 km/u	28,7%	52,8%	52,5%	55,6%
		51 km/u - 70 km/u	22,0%	22,8%	22,8%	21,3%
		71 km/u - 90 km/u	27,8%	13,1%	13,3%	12,1%
		Meer dan 90 km/u	12,1%	7,1%	7,1%	6,2%
Ongevalstype	Tussen bestuurders		54,0%	77,1%	76,8%	202,3%
		Eenzijdige ongevallen	37,9%	20,9%	21,1%	55,3%
		Ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol*	6,0%	0,9%	11,6%	16,6%
Verplaatsingswijze	Voetgangers		13,6%	8,0%	8,1%	10,4%
		Fietzers	8,9%	14,7%	14,7%	18,9%
		Bromfietzers	2,0%	8,2%	8,1%	10,6%
		Motorfietzers	11,3%	6,5%	6,5%	8,3%
		Personenwagens inzittenden	50,1%	55,9%	55,8%	83,3%
		Lichte vrachtwagens inzittenden	3,8%	3,4%	3,4%	9,0%
		Vrachtwagens inzittenden	2,2%	0,9%	0,9%	5,2%
		Autobussen/autocars inzittenden	0,4%	1,0%	1,0%	1,7%
Geslacht	Mannen		76,7%	57,1%	57,3%	85,7%
		Vrouwen	23,2%	41,8%	41,5%	56,7%
Leeftijd	0 tot 17 jaar		4,4%	12,8%	12,7%	15,2%
		18 tot 24 jaar	16,7%	19,5%	19,5%	31,0%
		25 tot 39 jaar	23,3%	28,2%	28,2%	59,1%
		40 tot 59 jaar	27,1%	26,5%	26,5%	59,3%
			28,3%	12,2%	12,4%	36,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

4.2 Het jaar 2012 in tijdsperspectief

FIGUUR 2:
(Geobserveerde en geschatte) Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid



JT = jaartotaal. Wordt voor elke maand berekend en komt overeen met het aantal opgetekende verkeersdoden in de afgelopen 12 maanden.

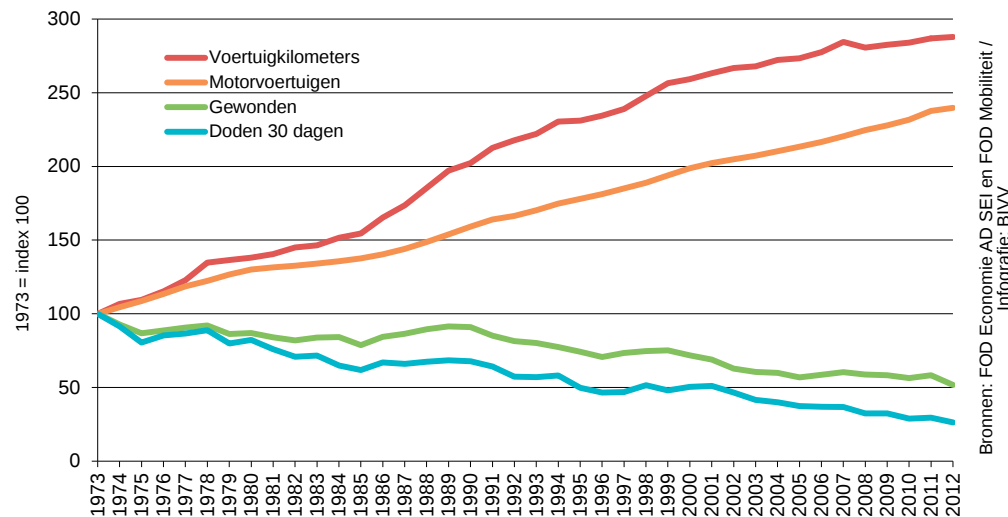
TABEL 4:
Evolutie op lange termijn van de kerncijfers (niet gewogen))

	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal slachtoffers	Dodelijke ongevallen	Letselon-gevallen	Ernst van de ongevallen
1973	2 915	94 745	97 660	2 658	66 427	43,9
1974	2 665	87 821	90 486	2 393	63 539	41,9
1975	2 346	82 132	84 478	2 161	60 376	38,9
1976	2 488	84 063	86 551	2 264	62 548	39,8
1977	2 522	85 818	88 340	2 298	63 123	40,0
1978	2 589	87 274	89 863	2 372	63 814	40,6
1979	2 326	81 779	84 105	2 071	60 212	38,6
1980	2 396	82 304	84 700	2 173	60 758	39,4
1981	2 216	79 588	81 804	2 018	59 024	37,5
1982	2 064	77 693	79 757	1 870	57 407	36,0
1983	2 090	79 397	81 487	1 891	58 776	35,6
1984	1 893	79 678	81 571	1 732	58 659	32,3
1985	1 801	74 514	76 315	1 660	54 826	32,8
1986	1 951	79 861	81 812	1 786	58 515	33,3
1987	1 922	81 934	83 856	1 770	59 669	32,2
1988	1 967	84 851	86 818	1 771	61 756	31,9
1989	1 993	86 676	88 669	1 800	62 982	31,6

	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal slachtoffers	Dodelijke ongevallen	Letselon-gevallen	Ernst van de ongevallen
1990*	1 976	86 184	88 160	1 737	62 446	31,6
1991	1 873	80 655	82 528	1 680	58 223	32,2
1992	1 671	77 107	78 778	1 553	55 438	30,1
1993	1 660	76 015	77 675	1 517	54 933	30,2
1994	1 692	73 338	75 030	1 564	53 018	31,9
1995	1 449	70 305	71 754	1 337	50 744	28,6
1996	1 356	66 903	68 259	1 237	48 750	27,8
1997	1 364	69 543	70 907	1 255	50 078	27,2
1998	1 500	70 760	72 260	1 345	51 167	29,3
1999	1 397	71 146	72 543	1 299	51 601	27,1
2000	1 470	67 961	69 431	1 356	49 065	30,0
2001**	1 486	65 294	66 780	1 378	47 444	31,3
2002	1 355	59 548	60 903	1 264	43 740	31,0
2003	1 213	57 326	58 539	1 142	43 853	27,7
2004	1 162	56 814	57 976	1 096	43 565	26,7
2005	1 089	53 913	55 002	997	40 592	26,8
2006	1 073	55 596	56 669	1 001	41 863	25,6
2007	1 071	57 200	58 271	1 006	43 239	24,8
2008	944	55 643	56 587	869	42 115	22,4
2009	943	55 180	56 123	884	41 976	22,5
2010	841	53 417	54 258	787	40 593	20,7
2011	861	55 270	56 131	798	42 119	20,4
2012	767	49 007	49 774	717	37 478	20,5
1973-2012	-73,7%	-48,3%	-49,0%	-73,0%	-43,6%	-53,4%

*Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.
**Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 3:
Evolutie (index 100) van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen* en voertuigkilometers



*Uitgezonderd bromfietsen.

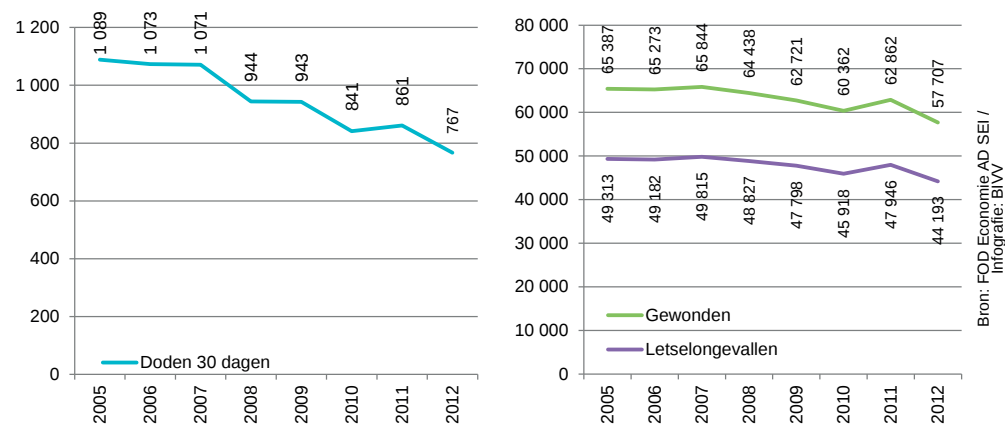
TABEL 5:
Evolutie op korte termijn van de kerncijfers (gewogen)

	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal	Dodelijke ongevallen	Letsel- ongevallen	Ernst van de ongevallen*
2005	1 089	65 387	66 476	997	49 313	22,1
2006	1 073	65 273	66 346	1 001	49 182	21,8
2007	1 071	65 844	66 915	1 006	49 815	21,5
2008	944	64 438	65 382	869	48 827	19,3
2009	943	62 721	63 664	884	47 798	19,7
2010	841	60 362	61 203	787	45 918	18,3
2011	861	62 862	63 723	798	47 946	18,0
2012	767	57 707	58 474	717	44 193	17,4
Evolutie 2005-2012	-29,6%	-11,7%	-12,0%	-28,1%	-10,4%	-21,4%
Evolutie 2011-2012	-10,9%	-8,2%	-8,2%	-10,2%	-7,8%	-3,4%

*Aantal doden 30 dagen / 100 letselongevallen (zie punt V. Definities en afkortingen)

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 4:
Evolutie op korte termijn van aantallen doden 30 dagen, gewonden en letselongevallen (gewogen)



TABEL 6:
Evolutie op korte termijn van het overlijdensrisico en het ongevalsrisico (gewogen)

	Overlijdensrisico	Ongevalsrisico
2005	7,7	522
2006	7,6	518
2007	7,5	517
2008	6,5	494
2009	6,4	490
2010	5,7	468
2011	5,8	486
2012	5,1	443
Evolutie 2005-2012	-33,9%	-15,0%
Evolutie 2011-2012	-11,9%	-8,7%

Overlijdensrisico: aantal doden 30 dagen / miljard afgelegd reizigerskilometers.

Ongevalsrisico: aantal letselongevallen / miljard afgelegd voertuigkilometers (zie punt V. Definities en afkortingen)

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

4.3 Europese vergelijking

TABEL 7:
Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2011

Ranking	Doden 30 dagen		Doden 30 dagen / miljoen inwoners		Doden 30 dagen / miljard reizigerskilometers	
1	MT	21	UK	31	SE	2,9
2	LU	33	NL	33	UK	3,0
3	CY	71	SE	34	NL	3,8
4	EE	101	DK	39	IE	4,0
5	SI	141	IE	41	DK	4,2
6	LV	179	ES	45	DE	4,4
7	IE	186	DE	49	FI	4,4
8	DK	220	MT	51	FR	4,8
9	FI	292	FI	54	LU	4,9
10	LT	296	SK	60	IT	5,5
11	SE	319	AT	62	SI	5,5
12	SK	324	FR	63	ES	6,0
13	AT	523	IT	64	AT	6,9
14	NL	546	LU	64	BE	7,7*
15	HU	638	HU	64	MT	9,2
16	BG	657	SI	69	EE	9,5
17	CZ	772	CZ	74	LT	9,7
18	BE	861	EE	75	PT	10,5
19	PT	891	BE	79	EL	10,9
20	EL	1 141	CY	83	CZ	11,2
21	UK	1 960	PT	84	CY	11,7
22	RO	2 018	LV	87	SK	11,8
23	ES	2 060	BG	89	HU	11,9
24	IT	3 860	RO	94	PL	13,1
25	FR	3 963	LT	98	BG	13,4
26	DE	4 009	EL	101	LV	15,2
27	PL	4 189	PL	109	RO	25,9
EU27	EU27	30 268	EU27	60	EU27	6,1

UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië.

*Om gegevens te kunnen vergelijken is het overlijdensrisico hier uitzonderlijk berekend volgens de methode van het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer, d.w.z. enkel rekening houdend met de (personen-)kilometers afgelegd met personenwagens en motorfietsen.

Bronnen: CARE (DG Mobility and Transport) en FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

4.4 Volgens het tijdstip

4.4.1 Volgens de maand

TABEL 8:
Kerncijfers per maand – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	61	8,0%	4 910	8,5%	4 971	8,5%	3 804	8,6%	16,0
Februari	57	7,4%	3 811	6,6%	3 868	6,6%	2 916	6,6%	19,5
Maart	60	7,8%	4 868	8,4%	4 928	8,4%	3 807	8,6%	15,8
April	51	6,6%	4 449	7,7%	4 500	7,7%	3 367	7,6%	15,1
Mei	81	10,6%	5 524	9,6%	5 605	9,6%	4 197	9,5%	19,3
Juni	56	7,3%	4 931	8,5%	4 987	8,5%	3 828	8,7%	14,6
Juli	67	8,7%	4 661	8,1%	4 728	8,1%	3 429	7,8%	19,5
Augustus	57	7,4%	4 972	8,6%	5 029	8,6%	3 760	8,5%	15,2
September	70	9,1%	5 238	9,1%	5 308	9,1%	4 041	9,1%	17,3
Oktober	78	10,2%	5 512	9,6%	5 590	9,6%	4 249	9,6%	18,4
November	69	9,0%	4 659	8,1%	4 728	8,1%	3 554	8,0%	19,4
December	60	7,8%	4 172	7,2%	4 232	7,2%	3 242	7,3%	18,5
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

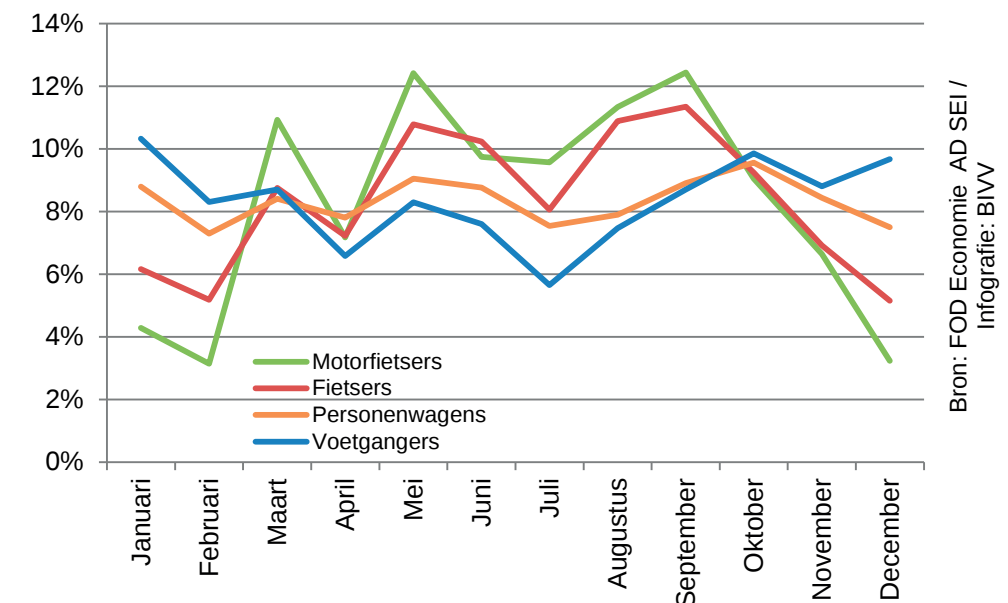
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 5:
Verdeling van letselongevallen per maand – 2007-2011 vs. 2012 (gewogen)



Bij de verdeling is rekening gehouden met het aantal dagen per maand.

FIGUUR 6:
Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar, voor verschillende verplaatsingswijzen – 2012 (gewogen)



Bij de verdeling is rekening gehouden met het aantal dagen per maand.

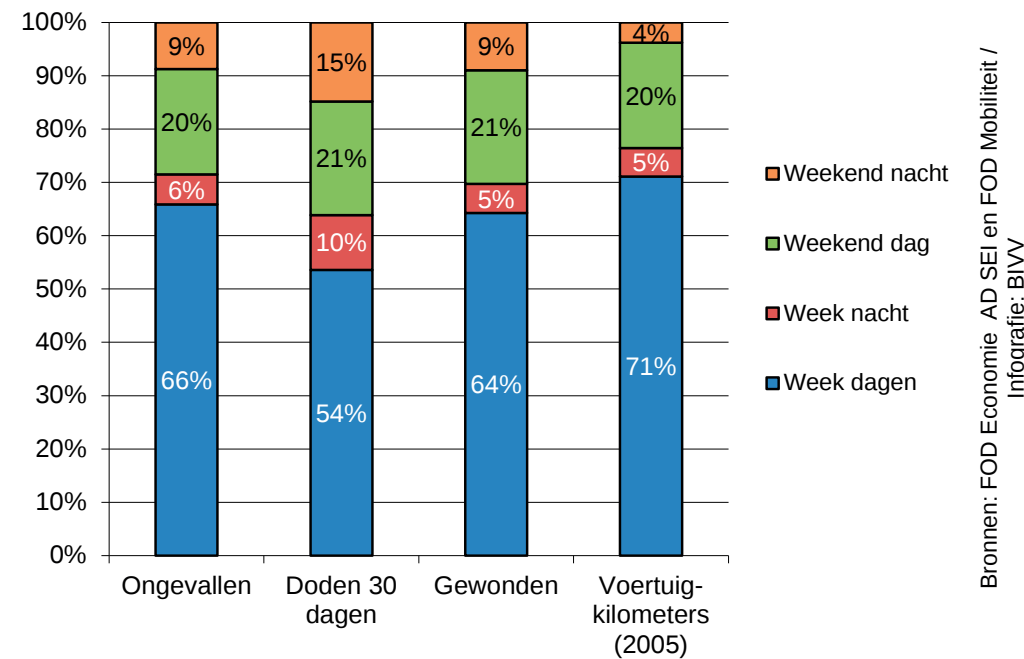
4.4.2 Volgens het tijdstip van de week

TABEL 9:
Kerncijfers per periode van de week – 2012 (gewogen)

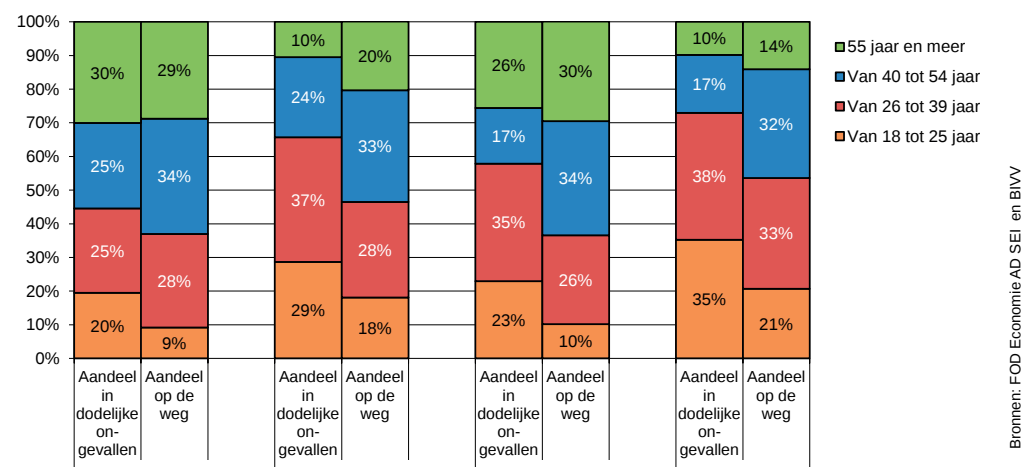
		Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst	Doden 30 dagen/ 100 u
		#	%	#	%	#	%	#	%		
Week	Dag	411	53,6%	37 070	64,2%	37 481	64,1%	29 100	65,8%	14,1	9,9
Week	Nacht	79	10,3%	3 154	5,5%	3 233	5,5%	2 490	5,6%	31,7	4,7
Weekend	Dag	163	21,3%	12 290	21,3%	12 453	21,3%	8 743	19,8%	18,6	9,7
Weekend	Nacht	114	14,9%	5 193	9,0%	5 307	9,1%	3 859	8,7%	29,5	9,2
Totaal		767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4	8,7

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 7:
Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2012 (gewogen)

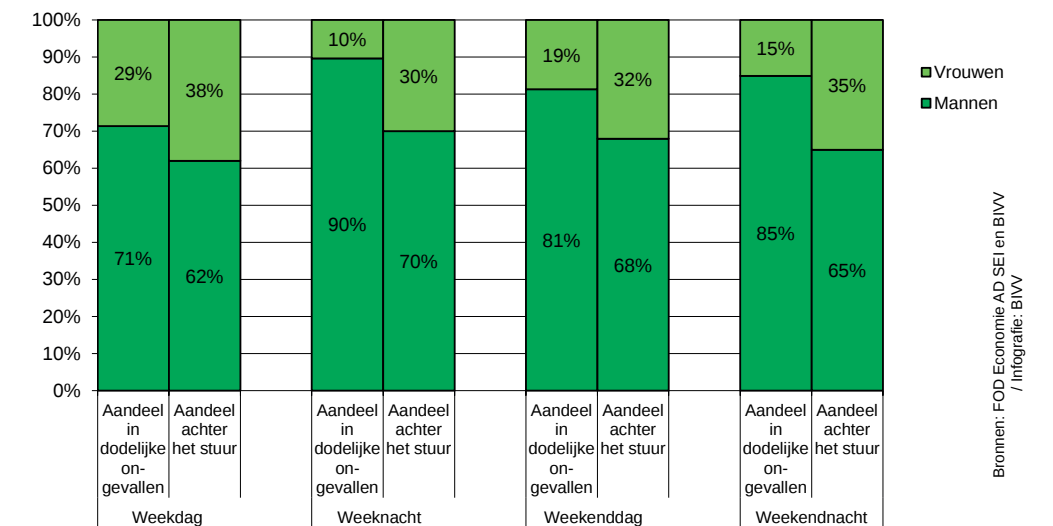


FIGUUR 8:
Verdeling van autobestuurders per leeftijdsgroep: vergelijking binnen dodelijke ongevallen (2011-2012) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week



*Deze gegevens zijn ontleend aan de nationale gedragsmeting aangaande rijden onder invloed van alcohol: Riguelle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FIGUUR 9:
Verdeling van autobestuurders per geslacht: vergelijking binnen dodelijke ongevallen (2011-2012) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week



*Deze gegevens zijn ontleend aan de nationale gedragsmeting aangaande rijden onder invloed van alcohol: Riguelle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

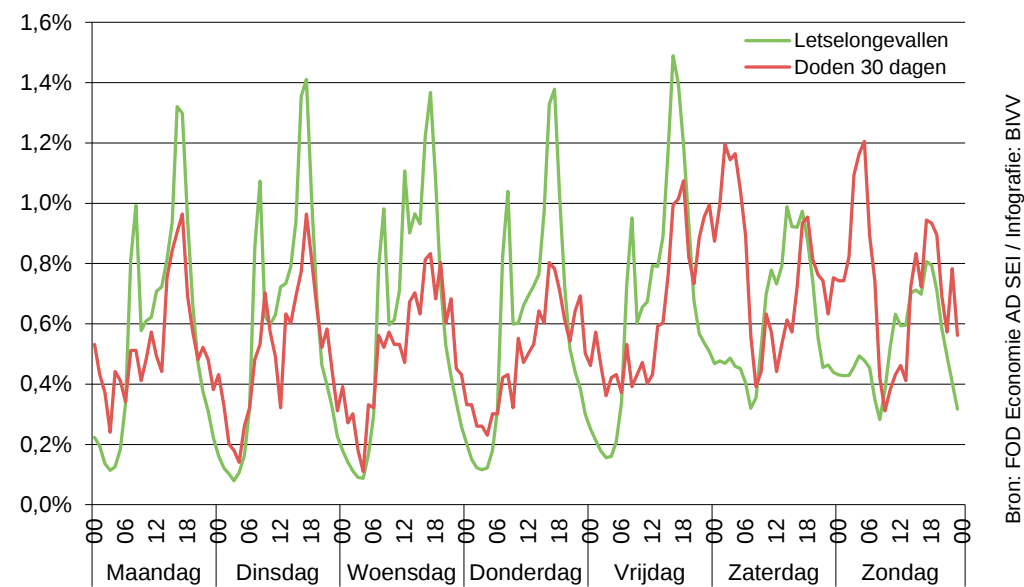
4.4.3 Volgens dag en uur

TABEL 10:
Kerncijfers per dag – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	102	13,3%	7 937	13,8%	8 039	13,7%	6 251	14,1%	16,3
Dinsdag	108	14,1%	8 055	14,0%	8 163	14,0%	6 282	14,2%	17,2
Woensdag	108	14,1%	8 331	14,4%	8 439	14,4%	6 566	14,9%	16,4
Donderdag	67	8,7%	8 188	14,2%	8 255	14,1%	6 448	14,6%	10,4
Vrijdag	131	17,1%	8 713	15,1%	8 844	15,1%	6 844	15,5%	19,1
Zaterdag	147	19,2%	8 766	15,2%	8 913	15,2%	6 340	14,3%	23,2
Zondag	104	13,6%	7 716	13,4%	7 820	13,4%	5 462	12,4%	19,0
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 10:
Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2003-2012 (niet gewogen)



Het percentage geeft het aandeel weer van de letselongevallen of doden 30 dagen op een bepaald uur ten opzichte van het totaal aantal ongevallen of doden voor de volledige week (168 uren). Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur 0,60% van de ongevallen en doden 30 dagen bevatten.

4.4.4 Volgens de verplaatsingsomstandigheden

TABEL 11:
Kerncijfers per lichtgesteldheid – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Dag	391	51,0%	37 986	65,8%	38 377	65,6%	29 114	65,9%	13,4
Dageraad of schemering	27	3,5%	2 681	4,6%	2 708	4,6%	2 108	4,8%	12,8
Nacht	264	34,4%	14 361	24,9%	14 625	25,0%	10 876	24,6%	24,3
Onbekend	85	11,1%	2 679	4,6%	2 764	4,7%	2 095	4,7%	40,6
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 12:
Kerncijfers volgens de weeromstandigheden – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normaal	536	69,9%	44 215	76,6%	44 751	76,5%	33 839	76,6%	15,8
Regen	80	10,4%	6 535	11,3%	6 615	11,3%	4 909	11,1%	16,3
Mist (zichtbaarheid kleiner dan 100 m)	6	0,8%	214	0,4%	220	0,4%	164	0,4%	36,7
Hevige wind, rukwinden	0	0,0%	176	0,3%	176	0,3%	131	0,3%	0,0
Sneeuwval	1	0,1%	384	0,7%	385	0,7%	294	0,7%	3,4
Hagel	1	0,1%	44	0,1%	45	0,1%	33	0,1%	30,7
Andere (dichte rook, ...)	3	0,4%	266	0,5%	269	0,5%	214	0,5%	14,0
Onbekend	140	18,3%	5 954	10,3%	6 094	10,4%	4 670	10,6%	30,0
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Maximum twee atmosferische omstandigheden mogen vermeld worden voor eenzelfde ongeval. Bepaalde ongevallen worden twee keer geteld in de tabel hierboven (bvb. wanneer het op het moment van het ongeval zowel neerslag als mist was). De som van de verschillende atmosferische omstandigheden in de tabel is bijgevolg hoger dan het totaal aantal in 2012 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 13:
Kerncijfers per staat van het wegdek – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Droog	383	49,9%	44 215	76,6%	44 598	76,3%	24 929	56,4%	15,4
Vochtig, nat, plassen	149	19,4%	6 535	11,3%	6 684	11,4%	9 595	21,7%	15,5
IJzel, sneeuw	9	1,2%	214	0,4%	223	0,4%	816	1,8%	11,0
Proper	147	19,2%	176	0,3%	323	0,6%	8 059	18,2%	18,2
Vuil (zand, grind, bladeren...)	8	1,0%	384	0,7%	392	0,7%	290	0,7%	27,6
Onbekend	134	17,5%	44	0,1%	178	0,3%	4 189	9,5%	32,0
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Maximum twee condities van het wegdek mogen vermeld worden voor eenzelfde ongeval. Bepaalde ongevallen worden twee keer geteld in de tabel hierboven (bvb. bijvoorbeeld in de rij "droog" en de rij "proper"). De som van de verschillende wegdekcondities in deze tabel is bijgevolg hoger dan het totaal aantal in 2012 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

4.5 Volgens de locatie

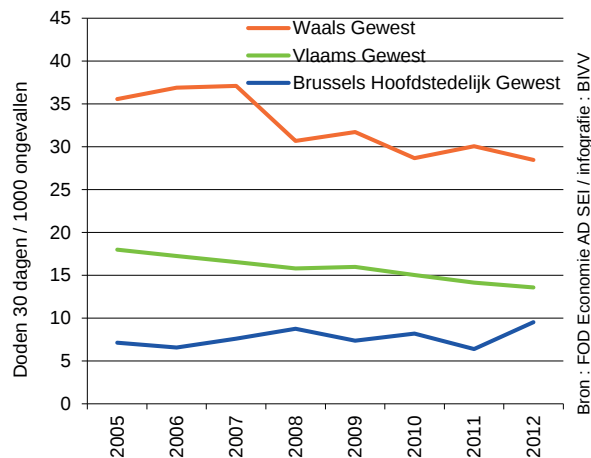
4.5.1 Volgens het gewest

TABEL 14:
Kerncijfers per gewest – 2012 (gewogen)

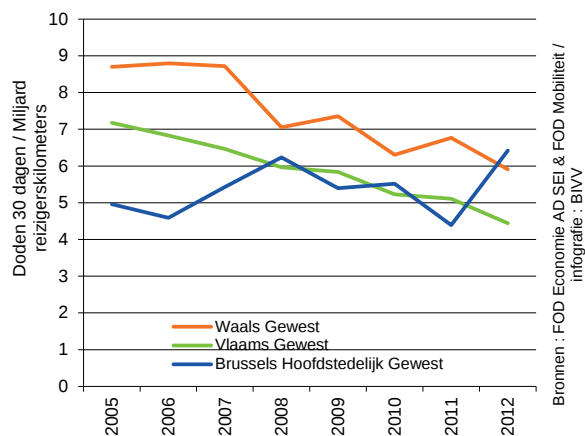
	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst	Overlijdens-risico
	#	%	#	%	#	%	#	%		
Vlaams Gewest	381	49,7%	36 372	63,0%	36 753	62,9%	28 051	63,5%	13,6	4,4
Waals Gewest	349	45,5%	16 610	28,8%	16 959	29,0%	12 260	27,7%	28,5	5,9
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	37	4,8%	4 725	8,2%	4 762	8,1%	3 882	8,8%	9,5	6,4
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4	5,1

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

FIGUUR 11:
Evolutie van de ernst van de letselongevallen per gewest (gewogen)



FIGUUR 12:
Evolutie van het overlijdensrisico per gewest (gewogen)



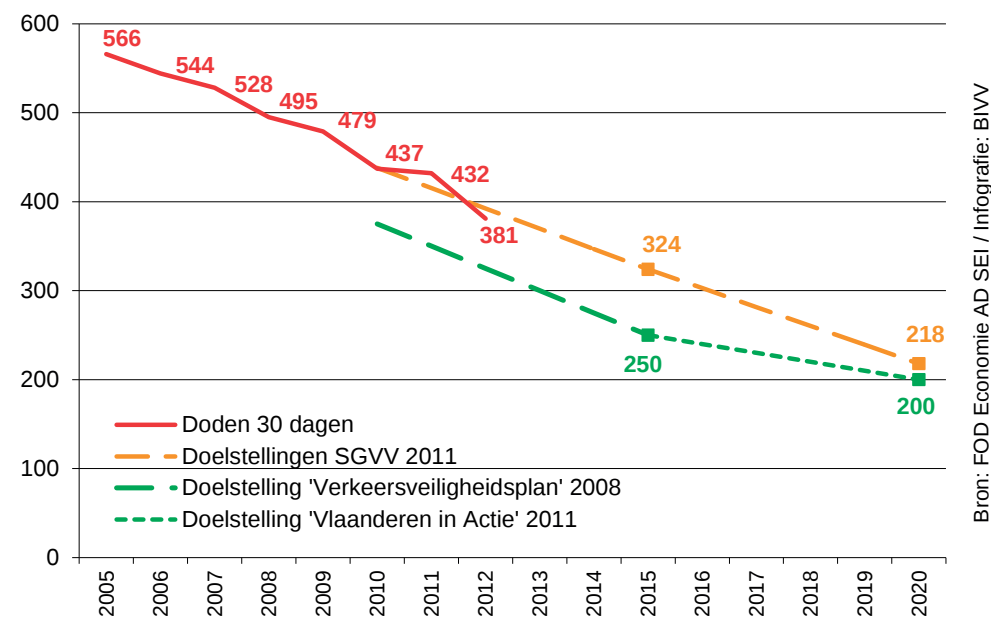
TABEL 15:
Evolutie van de kerncijfers in het Vlaams Gewest

	Doden 30 dagen	Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdens-risico
	NG / G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	566	34 709	41 336	35 275	41 902	26 378	31 457	21,5	18,0	7,2
2006	544	35 843	41 866	36 387	42 410	27 008	31 578	20,1	17,2	6,8
2007	528	36 706	42 080	37 234	42 608	27 844	31 935	19,0	16,5	6,5
2008	495	35 498	41 074	35 993	41 569	27 057	31 341	18,3	15,8	6,0
2009	479	34 409	39 196	34 888	39 675	26 332	30 024	18,2	16,0	5,8
2010	437	33 275	38 016	33 712	38 453	25 477	29 120	17,2	15,0	5,2
2011	432	34 882	40 125	35 314	40 557	26 558	30 573	16,3	14,1	5,1
2012	381	30 585	36 372	30 966	36 753	23 546	28 051	16,2	13,6	4,4
Evolutie 2005-2012	-32,7%	-11,9%	-12,0%	-12,2%	-12,3%	-10,7%	-10,8%	-24,6%	-24,5%	-38,1%
Evolutie 2011-2012	-11,8%	-12,3%	-9,4%	-12,3%	-9,4%	-11,3%	-8,2%	-0,5%	-3,9%	-13,0%

G = gewogen cijfers, NG = niet gewogen cijfers.

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

FIGUUR 13:
Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen, Vlaams Gewest



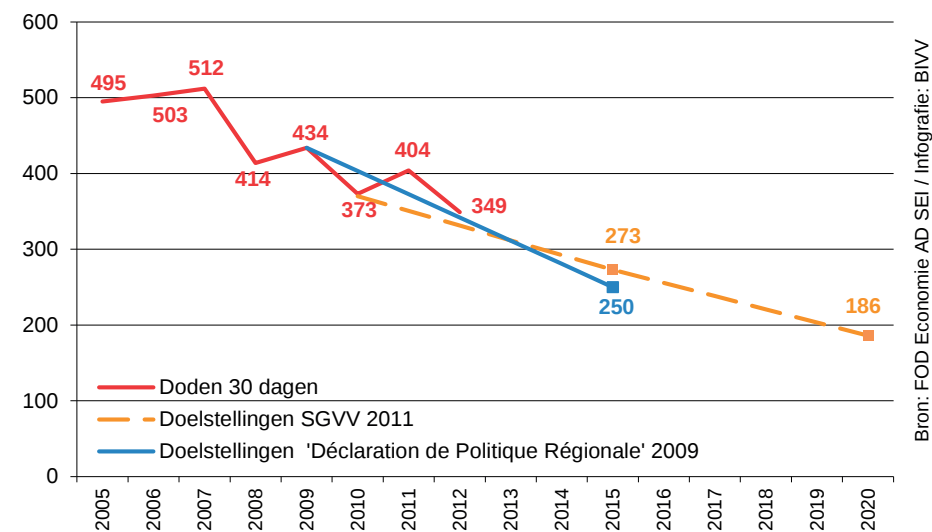
TABEL 16:
Evolutie van de kerncijfers in het Waals Gewest

	Doden 30 dagen	Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdens- risico
	NG / G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	495	16 163	19 062	16 658	19 557	11 810	13 918	41,9	35,6	8,7
2006	503	16 265	18 378	16 768	18 881	12 089	13 638	41,6	36,9	8,8
2007	512	16 717	18 669	17 229	19 181	12 364	13 802	41,4	37,1	8,7
2008	414	16 216	18 347	16 630	18 761	11 925	13 489	34,7	30,7	7,1
2009	434	17 032	18 523	17 466	18 957	12 586	13 691	34,5	31,7	7,4
2010	373	16 181	17 640	16 554	18 013	11 936	13 016	31,3	28,7	6,3
2011	404	16 383	17 980	16 787	18 384	12 255	13 448	33,0	30,0	6,8
2012	349	14 465	16 610	14 814	16 959	10 680	12 260	32,7	28,5	5,9
Evolutie 2005-2012	-29,5%	-10,5%	-12,9%	-11,1%	-13,3%	-9,6%	-11,9%	-22,0%	-20,0%	-32,1%
Evolutie 2011-2012	-13,6%	-11,7%	-7,6%	-11,8%	-7,7%	-12,9%	-8,8%	-0,9%	-5,2%	-12,7%

G = gewogen cijfers, NG = niet gewogen cijfers.

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

FIGUUR 14:
Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-
Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van het gewestelijke doelstelling, Waals
Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 17:
Evolutie van de kerncijfers in Brussels Hoofdstedelijk Gewest

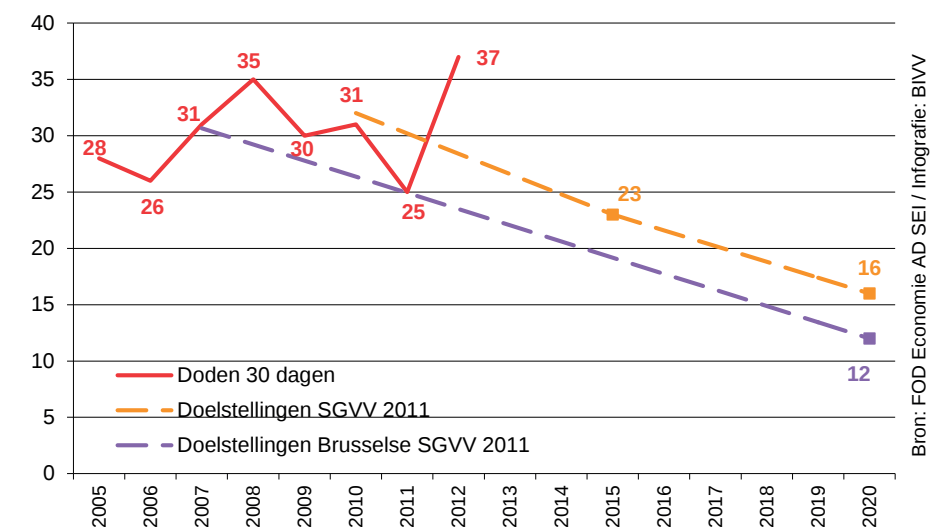
	Doden 30 dagen	Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdens- risico
	NG / G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	28	3 041		3 069		2 404		11,6		5,0
2006	26	3 488	5 029	3 514	5 055	2 766	3 966	9,4	6,6	4,6
2007	31	3 777	5 095	3 808	5 126	3 031	4 078	10,2	7,6	5,4
2008	35	3 929	5 017	3 964	5 052	3 133	3 997	11,2	8,8	6,2
2009	30	3 739	5 002	3 769	5 032	3 058	4 083	9,8	7,3	5,4
2010	31	3 961	4 707	3 992	4 738	3 180	3 782	9,7	8,2	5,5
2011	25	4 005	4 758	4 030	4 783	3 306	3 925	7,6	6,4	4,4
2012	37	3 957	4 725	3 994	4 762	3 252	3 882	11,4	9,5	6,4
Evolutie* 2006-2012	+42,3%	+13,4%	-6,0%	+13,7%	-5,8%	+17,6%	-2,1%	+21,0%	+45,4%	+39,9%
Evolutie 2011-2012	+48,0%	-1,2%	-0,7%	-0,9%	-0,4%	-1,6%	-1,1%	+50,5%	+49,6%	+46,4%

G = gewogen cijfers, NG = niet gewogen cijfers.

*Omwille van een groot verschil tussen de gewogen en de niet-gewogen gegevens voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2005 zijn de gewogen gegevens van 2005 niet verrekend in de tabel, en werd het jaar 2006 uitzonderlijk gekozen als referentie voor berekeningen van de evolutie.

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

FIGUUR 15:
Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-
Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van het gewestelijke doelstelling, Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

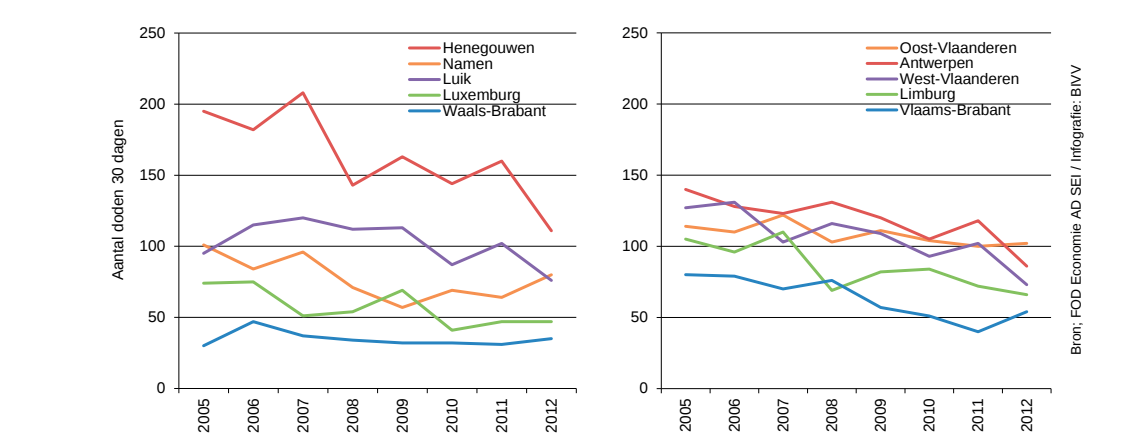
4.5.2 Volgens de provincie

TABEL 18:
Kerncijfers per provincie – 2012 (gewogen)

	Dodен 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	86	11,2%	9 788	17,0%	9 874	16,9%	7 583	17,2%	11,3
Vlaams-Brabant	54	7,0%	5 051	8,8%	5 105	8,7%	3 866	8,7%	14,0
Waals-Brabant	35	4,6%	1 614	2,8%	1 649	2,8%	1 243	2,8%	28,2
West-Vlaanderen	73	9,5%	7 264	12,6%	7 337	12,5%	5 835	13,2%	12,5
Oost-Vlaanderen	102	13,3%	9 389	16,3%	9 491	16,2%	7 267	16,4%	14,0
Henegouwen	111	14,5%	6 019	10,4%	6 130	10,5%	4 338	9,8%	25,6
Luik	76	9,9%	5 151	8,9%	5 227	8,9%	3 874	8,8%	19,6
Limburg	66	8,6%	4 879	8,5%	4 945	8,5%	3 501	7,9%	18,9
Luxemburg	47	6,1%	1 414	2,5%	1 461	2,5%	1 063	2,4%	44,2
Namen	80	10,4%	2 413	4,2%	2 493	4,3%	1 741	3,9%	45,9
Brussels H. G.	37	4,8%	4 725	8,2%	4 762	8,1%	3 882	8,8%	9,5
België	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

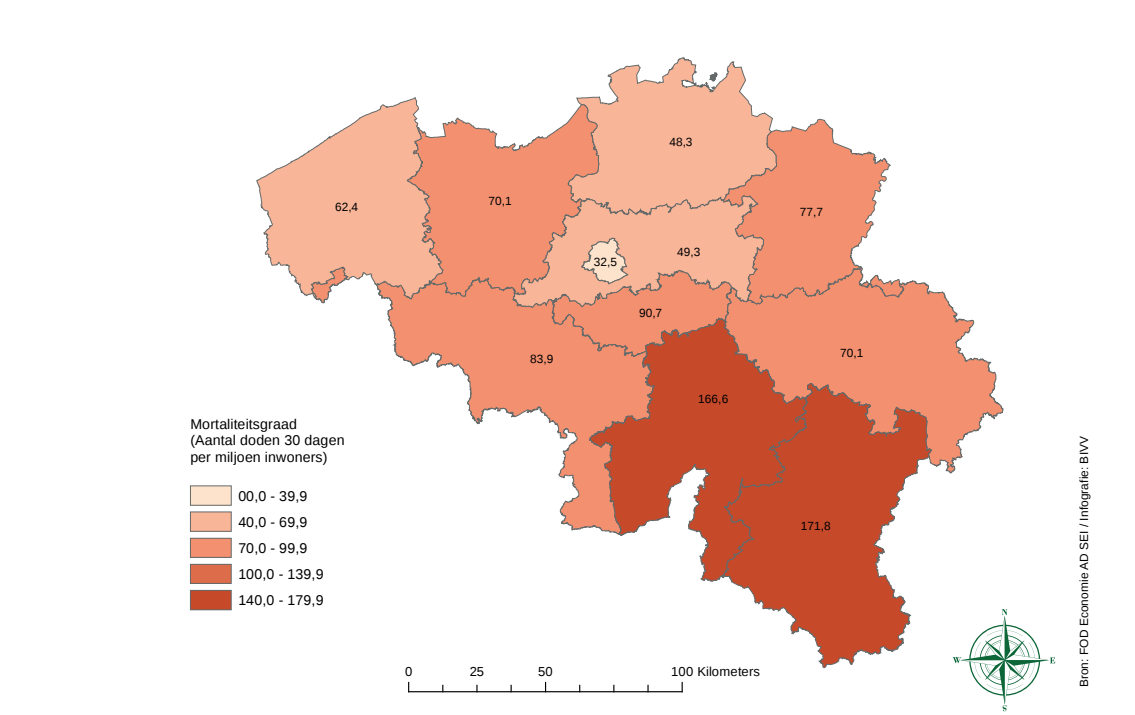
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 16:
Evolutie van de doden 30 dagen in de verschillende provincies



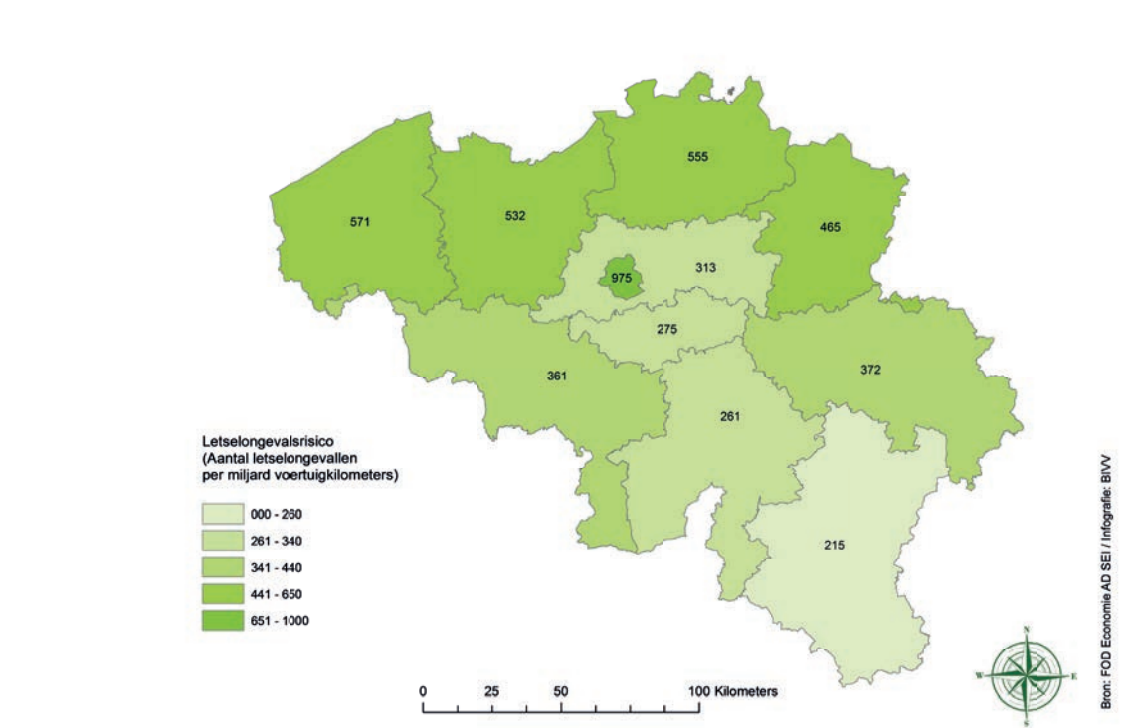
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 17:
Mortaliteitsgraad in de verschillende provincies – 2012



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

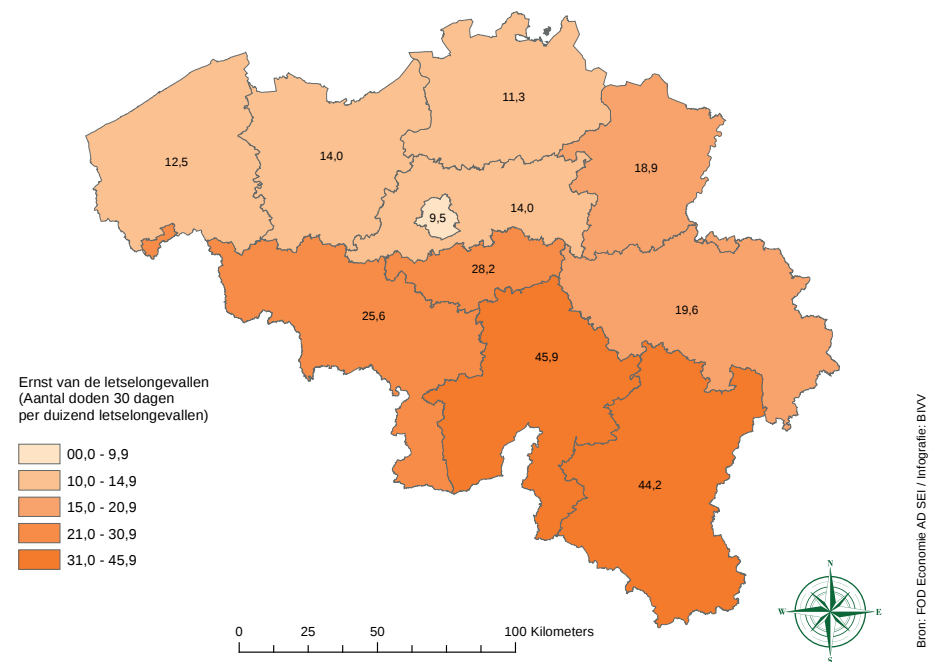
FIGUUR 18:
Letselongevalsrisico in de verschillende provincies – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De verdeling van de kilometers over de verschillende provincies is niet bekend voor 2012. De provinciale verdeling van 2005 is gebruikt.

FIGUUR 19:
Ernst van de letselongevallen in de verschillende provincies – 2012 (gewogen)



4.5.3 Volgens het wegtype

TABEL 19:
Kerncijfers per wegtype – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autosnelwegen	85	11,1%	3 883	6,7%	3 968	6,8%	2 629	5,9%	32,3
Buiten de bebouwde kom	364	47,5%	19 992	34,6%	20 356	34,8%	14 325	32,4%	25,4
Binnen de bebouwde kom	208	27,1%	29 961	51,9%	30 169	51,6%	24 182	54,7%	8,6
Onbekend	110	14,3%	3 872	6,7%	3 982	6,8%	3 057	6,9%	36,0
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

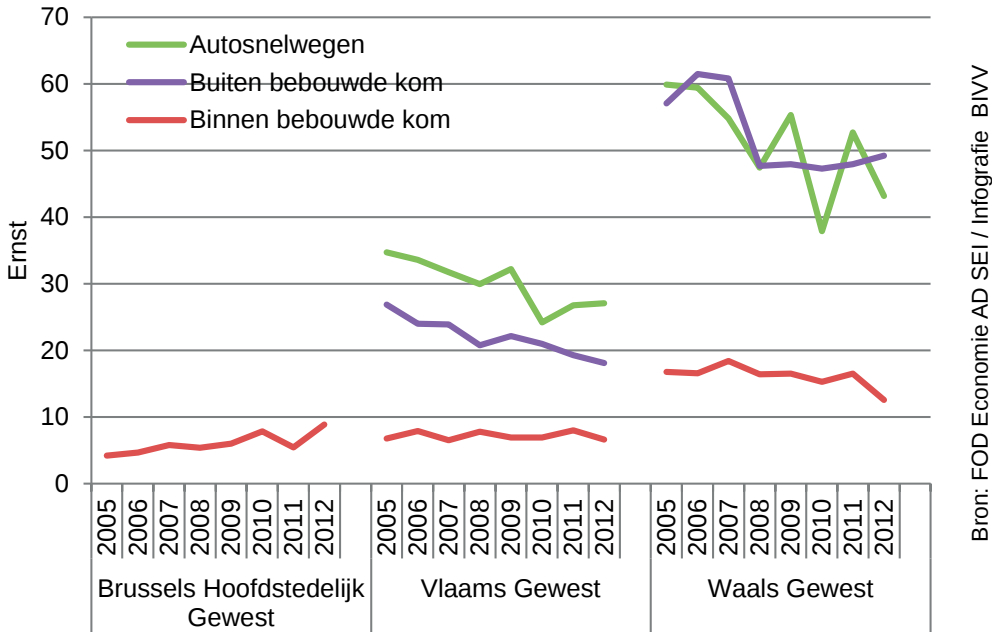
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 20:
Ongevallen, doden 30 dagen en ernst van de ongevallen per wegtype en gewest – 2012 (gewogen)

	Vlaams Gewest			Waals Gewest			Brussels Hoofdstedelijk Gewest		
	Doden 30 dagen	Letselon-gevallen	Ernst	Doden 30 dagen	Letselon-gevallen	Ernst	Doden 30 dagen	Letselon-gevallen	Ernst
Autosnelwegen	46	1 699	27,1	39	903	43,2	0	27	0,0
Buiten de bebouwde kom	197	10 872	18,1	167	3 391	49,2	0	61	0,0
Binnen de bebouwde kom	93	13 990	6,6	83	6 595	12,6	32	3 597	8,9
Onbekend	45	1 490	30,2	60	1 371	43,8	5	196	25,5
Totaal	381	28 051	13,6	349	12 260	28,5	37	3 882	9,5

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 20:
Evolutie van de ernst van letselongevallen, per wegtype en per gewest – 2005-2012 (gewogen)



Wegens het kleine aantal letselongevallen (en doden 30 dagen) dat geregistreerd is op autosnelwegen en buiten de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de ongevalsernst voor deze twee wegtypen niet gespecificeerd voor dat gewest.

TABEL 21:
Ongevalsrisico en overlijdensrisico op en buiten autosnelwegen

	Autosnelwegen		Buiten autosnelwegen	
	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico
2005	110	3,3	737	9,5
2006	114	3,4	726	9,3
2007	106	2,9	730	9,2
2008	106	2,6	728	8,0
2009	103	2,9	708	7,9
2010	99	1,9	677	7,4
2011	91	2,2	706	7,6
2012	73	1,6	603	5,9
Evolutie 2005-2012	-34,0%	-51,9%	-18,1%	-37,2%
Evolutie 2011-2012	-26,5%	-19,1%	-10,9%	-19,9%

Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

TABEL 22:
Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	297	82%	12 969	65%	13 266	65%	9 479	66%	42,8
Op kruispunt	63	17%	6 741	34%	6 804	33%	4 614	32%	21,6
Op rotonde	4	1%	282	1%	286	1%	231	2%	22,9
Totaal	364	100%	19 992	100%	20 356	100%	14 325	100%	35,5

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 23:
Kerncijfers per kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	146	70%	17 648	59%	17 794	59%	14 447	60%	14,2
Op kruispunt	57	27%	11 849	40%	11 906	39%	9 318	39%	8,5
Op rotonde	5	2%	464	2%	469	2%	417	2%	7,0
Totaal	208	100%	29 961	100%	30 169	100%	24 182	100%	11,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

4.5.4 Volgens het snelheidsregime

TABEL 24:
Kerncijfers per snelheidsregime – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/u of minder	19	2,5%	2 404	4,2%	2 423	4,1%	2 089	4,7%	10,6
50 km/u	220	28,7%	30 474	52,8%	30 694	52,5%	24 555	55,6%	12,1
70 km/u	169	22,0%	13 155	22,8%	13 324	22,8%	9 392	21,3%	25,6
90 km/u	213	27,8%	7 549	13,1%	7 762	13,3%	5 336	12,1%	47,4
Meer dan 90 km/u	93	12,1%	4 087	7,1%	4 180	7,1%	2 753	6,2%	42,7
Onbekend	53	6,9%	38	0,1%	91	0,2%	68	0,2%	79,8
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	23,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



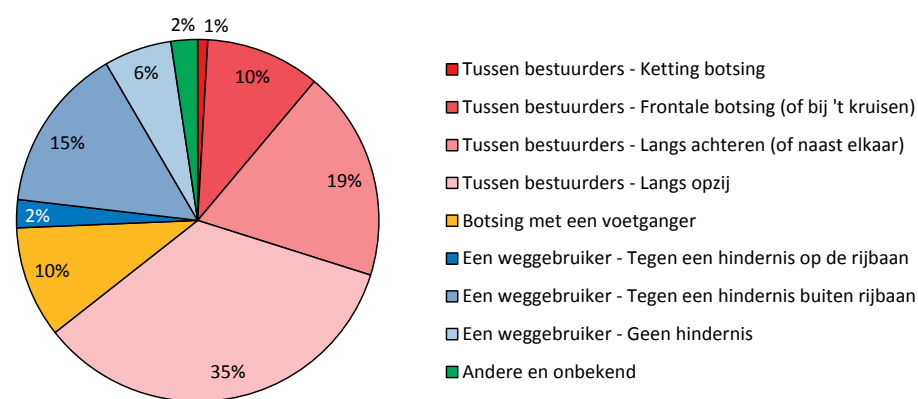
4.6 Ongevalstypen

TABEL 25:
Kerncijfers per aanrijdingstype (eerst aanrijding) – 2012 (gewogen)

		Doden 30 dagen	Gewon- den	Totaal Slachtoffers	Letselondeval- len		Ernst
Tussen bestuurders	kettingbotsing	3	881	884	394	0,9%	7,6
	frontale botsing of bij het kruisen	121	6 815	6 936	4 512	10,2%	26,8
	langs achteren of naast elkaar	64	12 185	12 249	8 294	18,8%	7,7
	langs opzij	124	19 799	19 923	15 259	34,5%	8,1
Met een voetganger		102	4 807	4 909	4 391	9,9%	23,2
Slechts één weggebruiker	tegen een hindernis op rijbaan	19	1 282	1 301	1 113	2,5%	17,1
	tegen hindernis buiten rijbaan	238	7 769	8 007	6 512	14,7%	36,5
	geen hindernis	34	3 023	3 057	2 670	6,0%	12,7
Andere of onbekend		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Tussen bestuurders		414	44 487	44 901	32 850	74,3%	12,6
Slechts één weggebruiker		291	12 074	12 365	10 295	23,3%	28,3
Andere of onbekend		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Totaal		767	57 707	58 474	44 193	100%	17,4

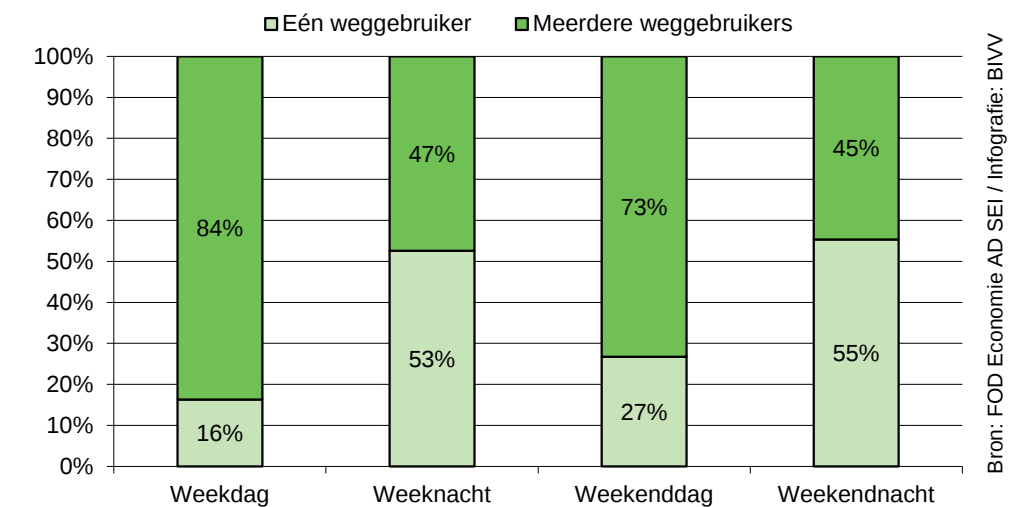
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 21:
Verdeling van letselondegevallen per type eerste botsing – 2012 (gewogen)



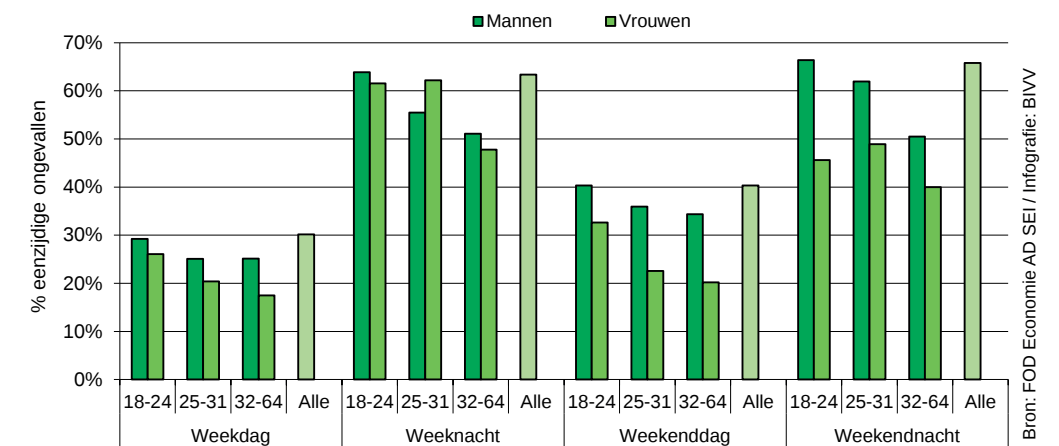
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 22:
Aandeel letselondegevallen met één of meerdere weggebruikers per periode van de week – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

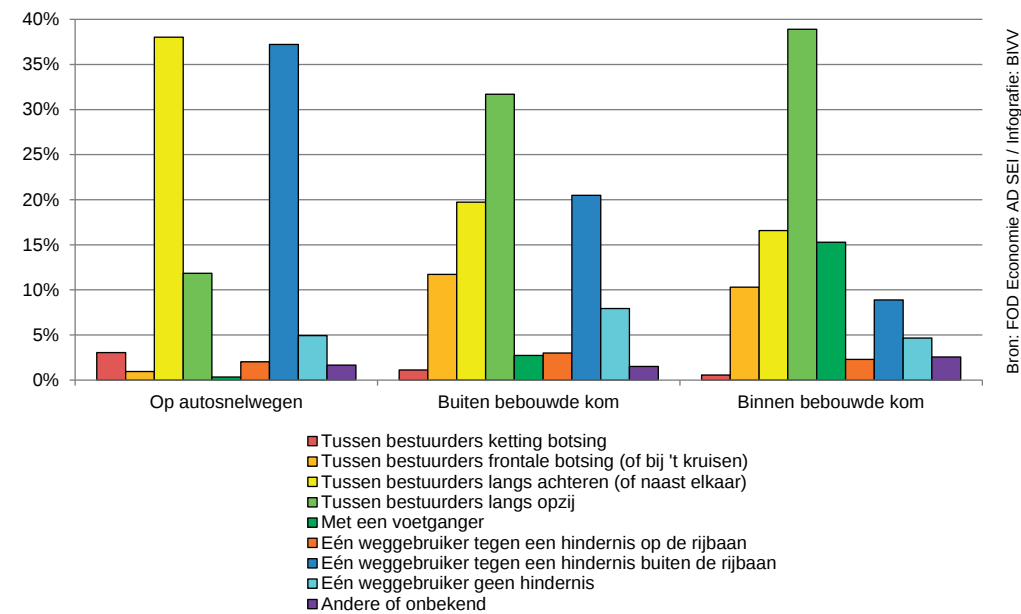
FIGUUR 23:
Percentage eenzijdige ongevallen onder de dodelijke auto-ongevallen, per leeftijd en geslacht van de bestuurder en per periode van de week – 2002-2013 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

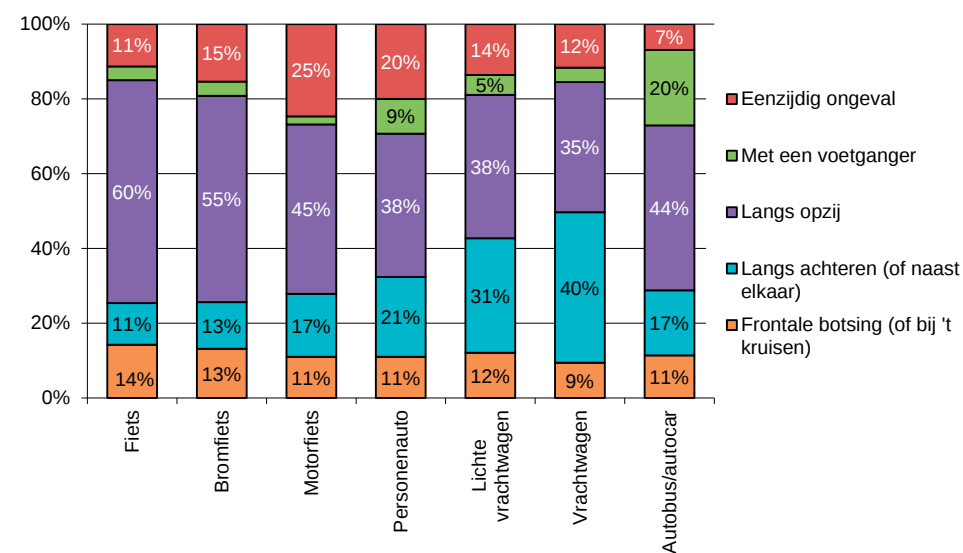
'Alle': ongevallen waarbij ten minste een autobestuurder betrokken is, ongeacht diens leeftijd of geslacht (dat wil zeggen ook bestuurders jonger dan 18 jaar of ouder dan 64 jaar en bestuurders waarvan de leeftijd of het geslacht onbekend is).

FIGUUR 24:
Type van de eerste aanrijding, per wegtype – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 25:
Type van de eerste aanrijding, per weggebruikerstype – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 26:
Aantal en percentage letselongevallen (eerste aanrijding) volgens de “botsingspartners” – 2012 (gewogen)

	Voet-ganger	Fietser	Brom-fietser	Motor-fietser	Wagen	Lichte vracht-wagen	Vracht-wagen	Bus / Autocar	Andere/ Onbekend	Geen botsings-partner
Voet-ganger	0,0% 0	0,7%	0,4%	0,2%	7,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	/
Fietser	309	1,1% 483	0,6%	0,3%	12,2%	1,0%	0,2%	0,4%	0,3%	2,0%
Brom-fietser	178	276	0,1% 36	0,1%	6,9%	0,6%	0,1%	0,2%	0,1%	1,6%
Motor-fietser	76	121	33	0,1% 52	4,9%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	1,9%
Wagen	3 331	5 378	3 042	2 181	26,3% 11 620	3,9%	0,7%	2,8%	1,4%	16,1%
Lichte vracht-wagen	197	445	270	156	1 728	0,4% 159	0,1%	0,3%	0,1%	1,1%
Vracht-wagen	146	87	43	23	312	22	0,0% 10	0,1%	0,0%	0,1%
Bus / Autocar	80	193	68	52	1 221	148	27	0,3% 114	0,1%	0,4%
Andere/ Onbe-kend	132	143	40	61	625	54	11	35	0,1% 34	0,2%
Geen botsings-partner	/	879	691	856	7 116	482	46	197	95	0,2% 79
Totaal 100% *44 192										

* Het ontbrekende ongeval om het aantal in 2012 geregistreerde ongevallen (om precies te zijn 44 193) compleet te maken, is een ongeval met een voetganger zonder opponent. Dit ongevalstype (als het al niet berust op een invoerfout) mag in principe niet in de verkeersongevallenstatistieken worden opgenomen, en is dan ook uit deze tabel weggelaten.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

4.7 Slachtoffers

4.7.1 Volgens de leeftijd en het geslacht

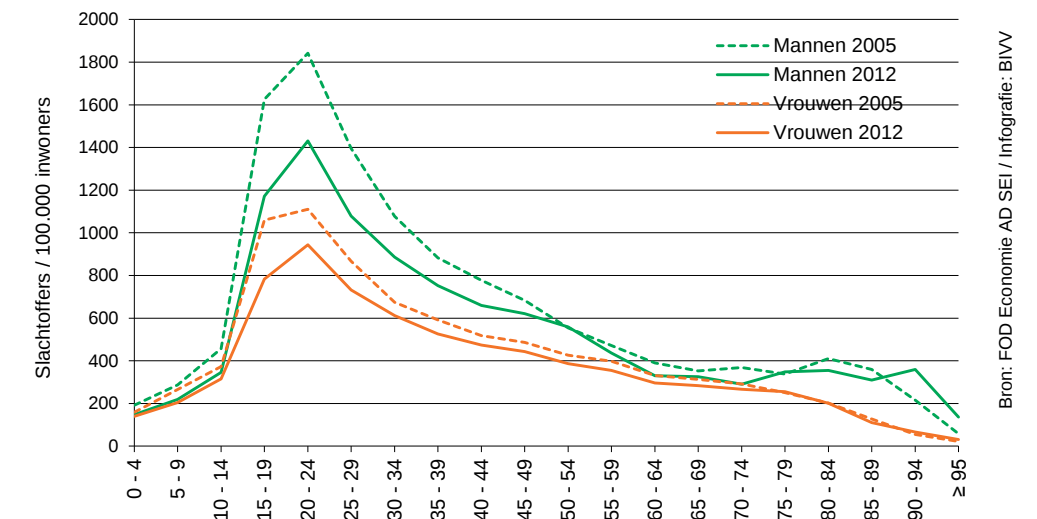
TABEL 27:
Aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie en geslacht – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen			Gewonden			Totaal Slachtoffers		
	♂	♀	Totaal*	♂	♀	Totaal*	♂	♀	Totaal*
0 tot 4 jaar	4	4	8	485	436	964	489	440	972
5 tot 9 jaar	3	0	3	683	611	1 304	686	611	1 307
10 tot 14 jaar	3	2	5	1 078	943	2 030	1 081	945	2 035
15 tot 19 jaar	40	9	49	3 770	2 436	6 228	3 810	2 445	6 277
20 tot 24 jaar	81	16	97	4 872	3 221	8 130	4 953	3 237	8 227
25 tot 29 jaar	62	13	75	3 673	2 537	6 247	3 735	2 550	6 322
30 tot 34 jaar	47	8	55	3 183	2 207	5 417	3 230	2 215	5 472
35 tot 39 jaar	36	13	49	2 727	1 871	4 620	2 763	1 884	4 669
40 tot 44 jaar	47	4	51	2 575	1 826	4 420	2 622	1 830	4 471
45 tot 49 jaar	37	11	48	2 558	1 793	4 376	2 595	1 804	4 424
50 tot 54 jaar	52	13	65	2 166	1 509	3 692	2 218	1 522	3 757
55 tot 59 jaar	33	11	44	1 520	1 264	2 795	1 553	1 275	2 839
60 tot 64 jaar	29	11	40	1 023	963	1 997	1 052	974	2 037
65 tot 69 jaar	35	11	46	781	756	1 543	816	767	1 589
70 tot 74 jaar	14	14	28	564	609	1 178	578	623	1 206
75 tot 79 jaar	30	14	44	564	563	1 128	594	577	1 172
80 tot 84 jaar	20	10	30	405	375	782	425	385	812
85 tot 89 jaar	11	10	21	174	127	301	185	137	322
90 tot 94 jaar	4	4	8	54	26	80	58	30	88
95 en meer	0	0	0	4	4	7	4	4	7
Leeftijd onbekend	0	0	1	69	36	468	69	36	469
Totaal	588	178	767	32 929	24 112	57 707	33 517	24 290	58 474

*Slachtoffers voor wie het geslacht onbekend is, zijn inbegrepen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 26:
Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2005/2012 (gewogen)



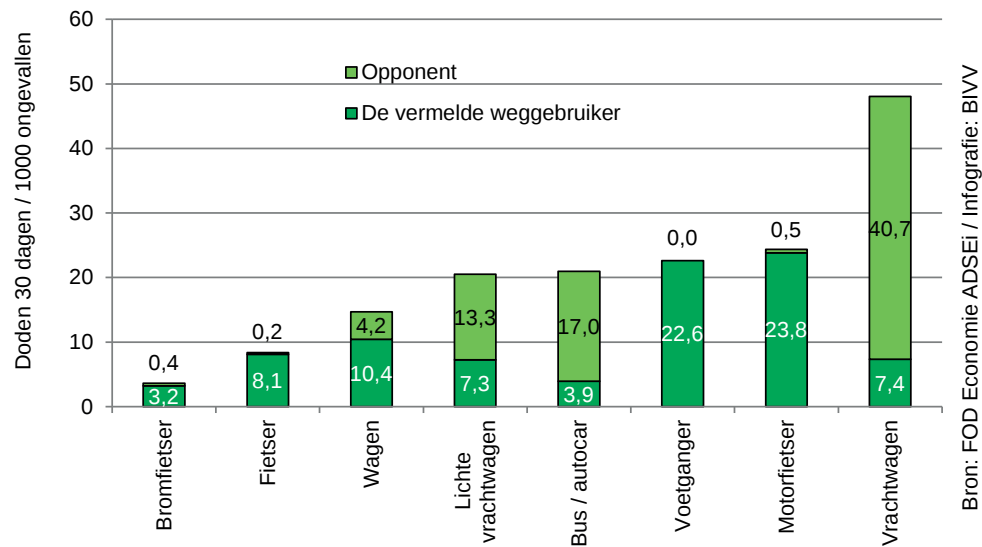
4.7.2 Volgens de verplaatsingswijze

TABEL 28:
Kerncijfers per verplaatsingswijze – 2012 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Gewonden		Totaal Slachtoffers		Ongevallen met ten minste één ...	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger	104	13,6%	4 614	8,0%	4 718	8,1%	4 597	10,4%
Fietser	68	8,9%	8 503	14,7%	8 571	14,7%	8 373	18,9%
Bromfietser - Totaal	15	2,0%	4 730	8,2%	4 745	8,1%	5 286	12,0%
Bromfietser A	5	0,7%	2 123	3,7%	2 128	3,6%	2 085	4,7%
Bromfietser B	9	1,2%	2 566	4,4%	2 575	4,4%	2 576	5,8%
Bromfietser 3-4 wielen	1	0,1%	41	0,1%	42	0,1%	46	0,1%
Motorfietser - Totaal	87	11,3%	3 724	6,5%	3 811	6,5%	3670	8,3%
Motorfietser <400cc	15	2,0%	1 250	2,2%	1 265	2,2%	1 234	2,8%
Motorfietser ≥400cc	72	9,4%	2 474	4,3%	2 546	4,4%	2 436	5,5%
Personenwagen inzittende - Totaal	384	50,1%	32 234	55,9%	32 618	55,8%	36 809	83,3%
Autobestuurder	298	38,9%	22 302	38,6%	22 600	38,6%	36 809	83,3%
Autopassagier	86	11,2%	9 932	17,2%	10 018	17,1%	7 247	16,4%
Lichte vrachtwagen inzittende	29	3,8%	1 980	3,4%	2 009	3,4%	3 997	9,0%
Vrachtwagen inzittende	17	2,2%	529	0,9%	546	0,9%	2 310	5,2%
Autobus / autocar inzittende	3	0,4%	568	1,0%	571	1,0%	763	1,7%
Andere	11	1,4%	537	0,9%	548	0,9%	/	/
Onbekend	49	6,4%	287	0,5%	336	0,6%	/	/
Totaal	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%

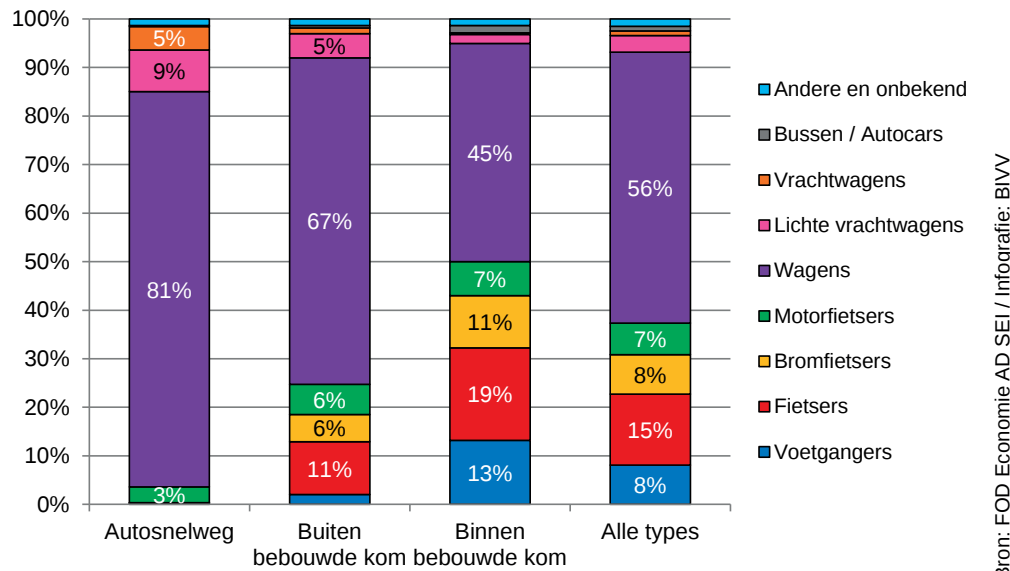
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 27:
Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype – 2012 (gewogen)

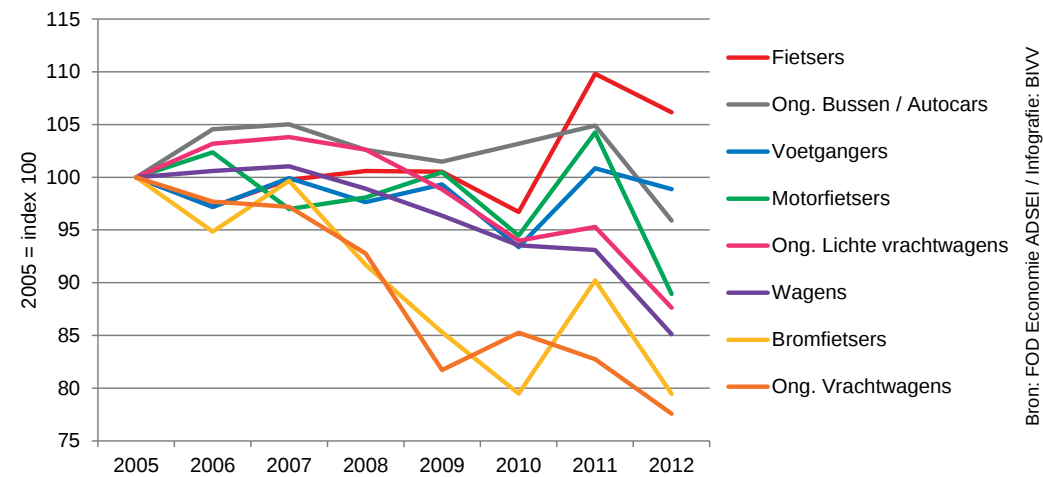


De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het donkergroene deel heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het lichtgroene deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de tegenpartij.

FIGUUR 28:
Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de wegtypes – 2012 (gewogen)



FIGUUR 29:
Evolutie (index 100) van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze (gewogen)



Bij ongevallen met een vrachtwagen, een lichte vrachtwagen, autobus of autocar zijn alle slachtoffers (zowel in het voertuig in kwestie als bij de tegenpartij) in aanmerking genomen.

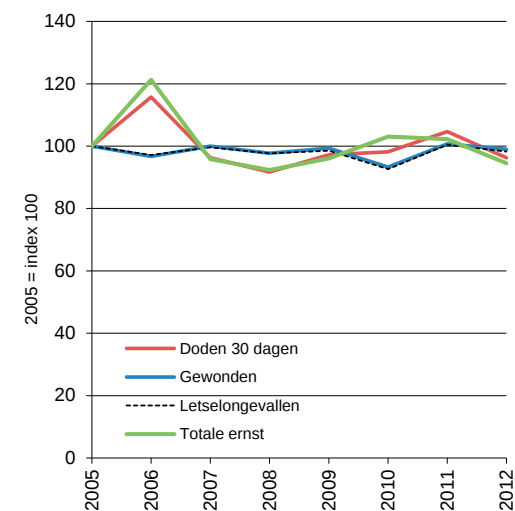


FIGURE 30 :
Evolutie van de kerncijfers en van de indicator “Aantal slachtoffers per 100 000 inwoners”
volgens de verplaatsingswijze (gewogen)

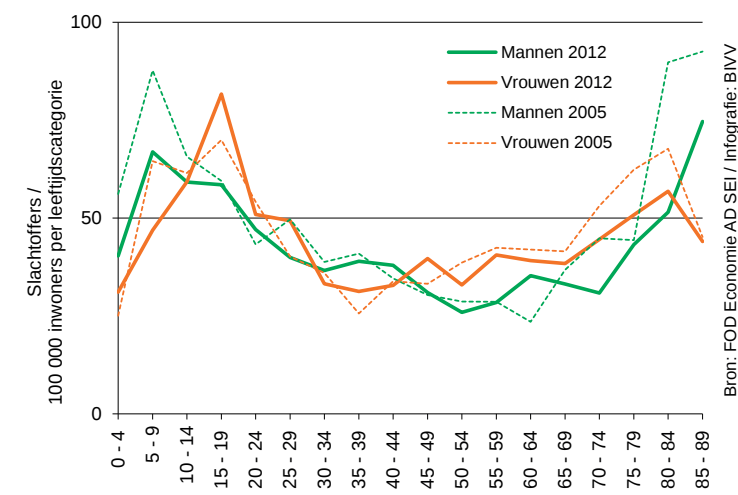
Voetgangers

	D30 Voetgangers	Gewonden Voetgangers	Slacht. Voetgangers	Ongevallen	Totale ernst
2005	108	4 663	4 771	4 680	23,9
2006	125	4 511	4 636	4 548	29,0
2007	104	4 664	4 768	4 664	22,9
2008	99	4 559	4 658	4 570	22,1
2009	105	4 633	4 738	4 612	23,0
2010	106	4 349	4 455	4 337	24,7
2011	113	4 699	4 812	4 700	24,5
2012	104	4 614	4 718	4 597	22,6
Evolutie 2005-2012	-3,7%	-1,1%	-1,1%	-1,8%	-5,5%
Evolutie 2011-2012	-8,0%	-1,8%	-2,0%	-2,2%	-7,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

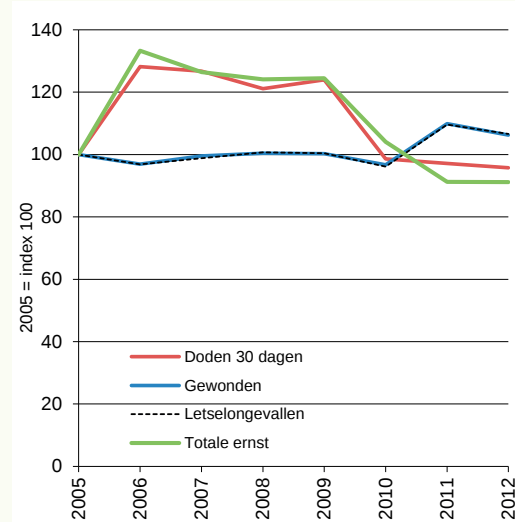


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

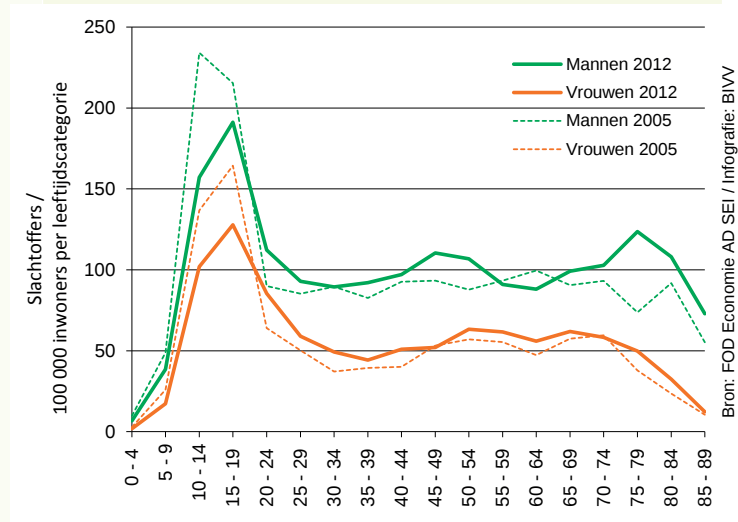
Fietzers

	D30 Fietzers	Gewonden Fietzers	Slacht. Fietzers	Ongevallen	Totale ernst
2005	71	8 002	8 073	7 850	9,2
2006	91	7 757	7 848	7 606	12,2
2007	90	7 964	8 054	7 760	11,6
2008	86	8 036	8 122	7 908	11,4
2009	88	8 027	8 115	7 883	11,4
2010	70	7 737	7 807	7 546	9,5
2011	69	8 797	8 866	8 603	8,4
2012	68	8 503	8 571	8 373	8,4
Evolutie 2005-2012	-4,2%	+6,3%	+6,2%	+6,7%	-8,8%
Evolutie 2011-2012	-1,4%	-3,3%	-3,3%	-2,7%	-0,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

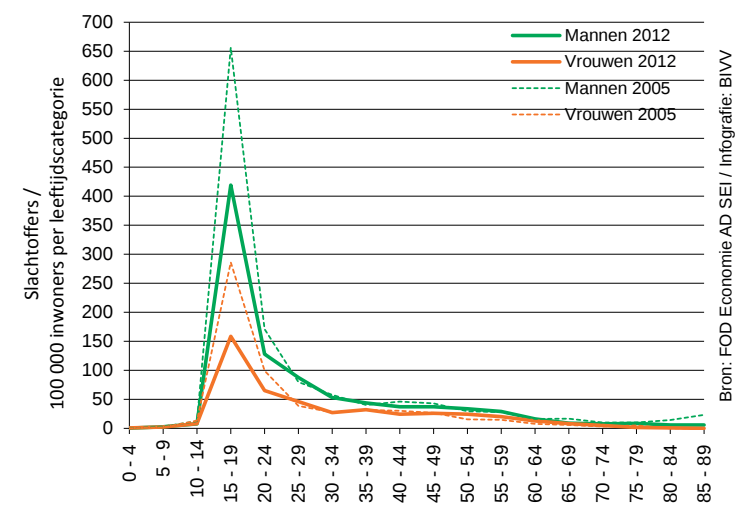
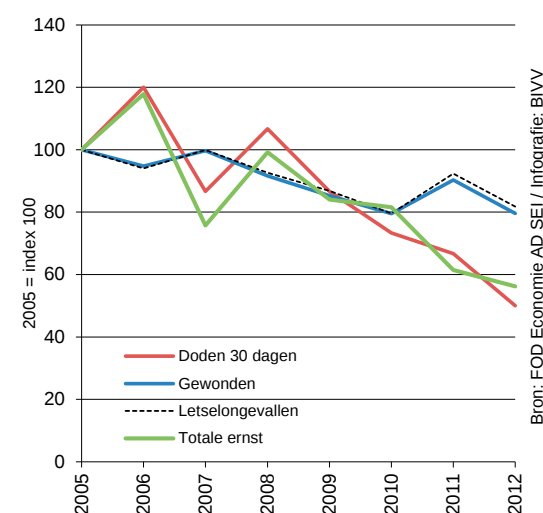


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Bromfietzers

	D30 Bromfietzers	Gewonden Bromfietzers	Slacht. Bromfietzers	Ongeval- len	Totale ernst
2005	30	5 941	5 971	5 739	6,4
2006	36	5 627	5 663	5 397	7,6
2007	26	5 925	5 951	5 736	4,9
2008	32	5 443	5 475	5 319	6,4
2009	26	5 067	5 093	4 982	5,4
2010	22	4 725	4 747	4 566	5,3
2011	20	5 366	5 386	5 300	4,0
2012	15	4 730	4 745	4 693	3,6
Evolutie 2005-2012	-50,0%	-20,4%	-20,5%	-18,2%	-43,8%
Evolutie 2011-2012	-25,0%	-11,9%	-11,9%	-11,5%	-8,6%

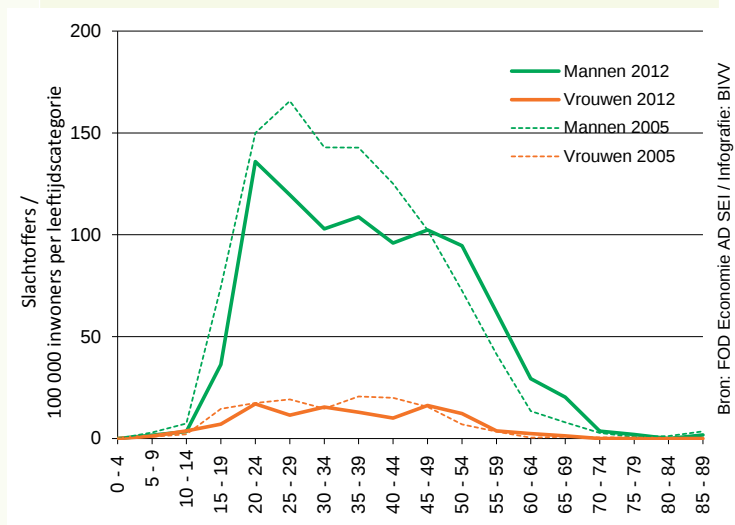
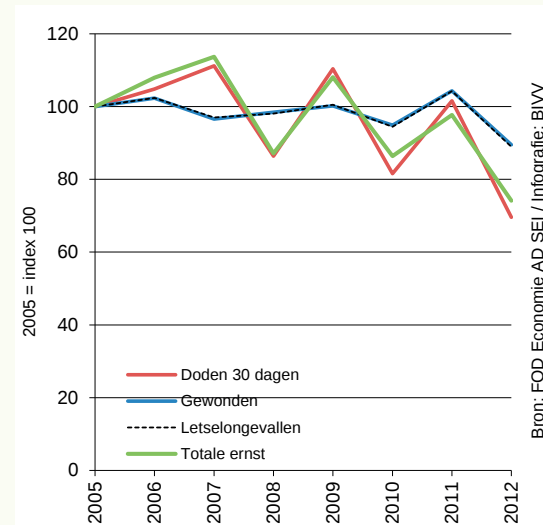
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Motorfietzers

	D30 Moto's	Gewonden Moto's	Slacht. Moto's	Ongeval- len	Totale ernst
2005	125	4 160	4 285	4 067	32,7
2006	131	4 256	4 387	4 137	35,3
2007	139	4 018	4 157	3 928	37,2
2008	108	4 095	4 203	4 035	28,5
2009	138	4 168	4 306	4 104	35,3
2010	102	3 947	4 049	3 858	28,3
2011	127	4 341	4 468	4 289	31,9
2012	87	3 724	3 811	3 670	24,3
Evolutie 2005-2012	-30,4%	-10,5%	-11,1%	-9,8%	-25,8%
Evolutie 2011-2012	-31,5%	-14,2%	-14,7%	-14,4%	-24,1%

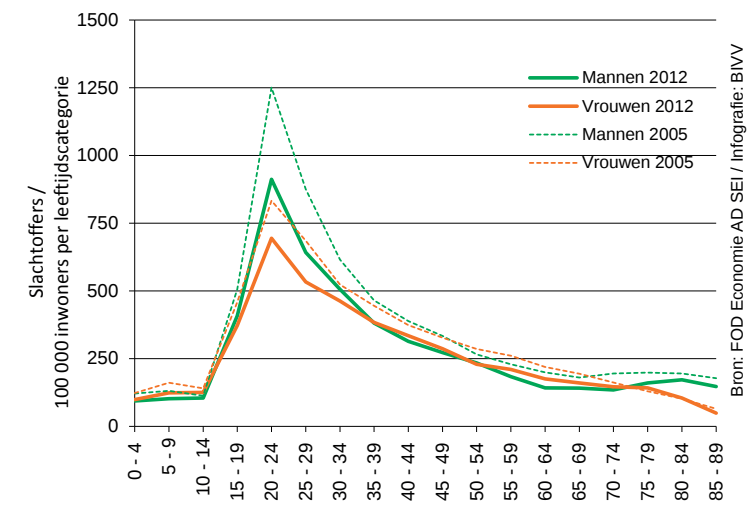
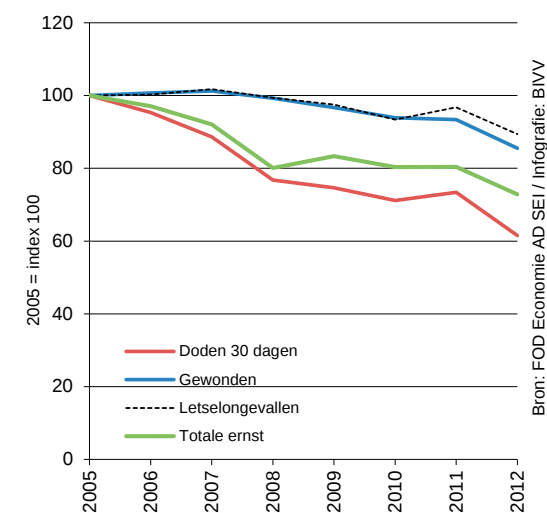
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Personenwagens inzittenden

	D30 Wagens	Gewonden Wagens	Slacht. Wagens	Ongeval- len	Totale ernst
2005	624	37 698	38 322	41 161	20,1
2006	595	37 955	38 550	41 272	19,6
2007	553	38 165	38 718	41 897	18,5
2008	479	37 433	37 912	40 906	16,1
2009	466	36 458	36 924	40 151	16,8
2010	444	35 403	35 847	38 431	16,2
2011	458	35 218	35 676	39 830	16,2
2012	384	32 234	32 618	36 809	14,7
Evolutie 2005-2012	-38,5%	-14,5%	-14,9%	-10,6%	-27,2%
Evolutie 2011-2012	-16,2%	-8,5%	-8,6%	-7,6%	-9,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

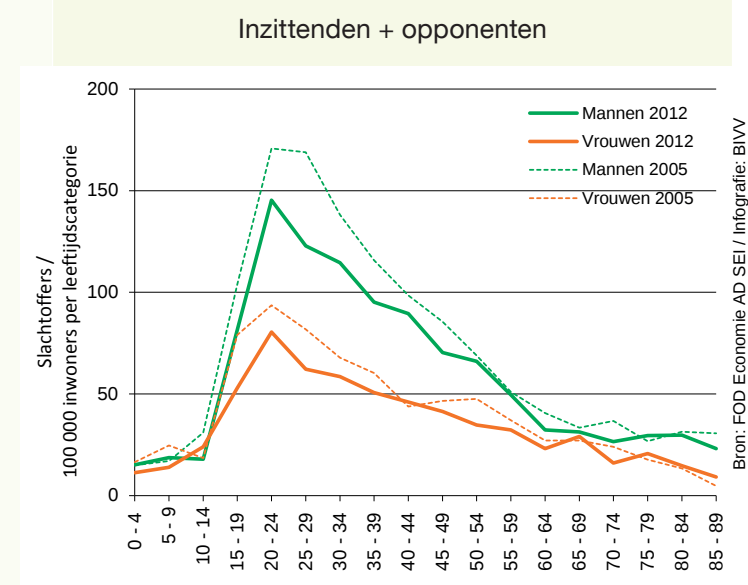
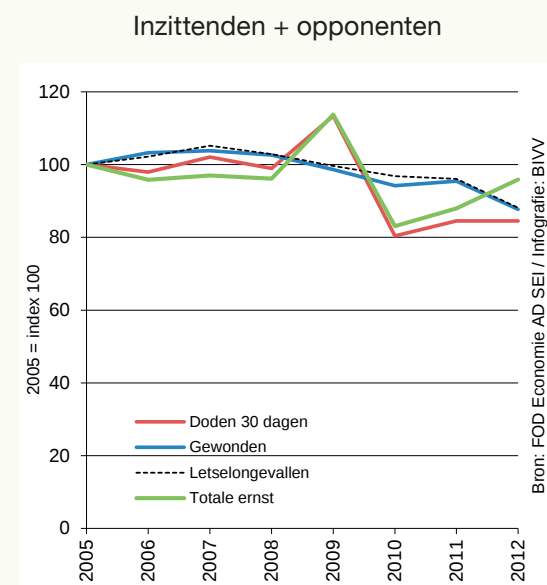


Ongevallen met een lichte vrachtwagen

Inzittenden + opponenten

	D30 Totaal	Gewonden Totaal	Slacht. Totaal	Ongeval- len	Totale ernst
2005	97	6 404	6 501	4 534	21,4
2006	95	6 613	6 708	4 635	20,5
2007	99	6 649	6 748	4 771	20,7
2008	96	6 575	6 671	4 666	20,6
2009	110	6 316	6 426	4 519	24,3
2010	78	6 032	6 110	4 389	17,8
2011	82	6 113	6 195	4 357	18,8
2012	82	5 615	5 697	3 997	20,5
Evolutie 2005-2012	-15,5%	-12,3%	-12,4%	-11,8%	-4,1%
Evolutie 2011-2012	+0,0%	-8,1%	-8,0%	-8,3%	+9,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



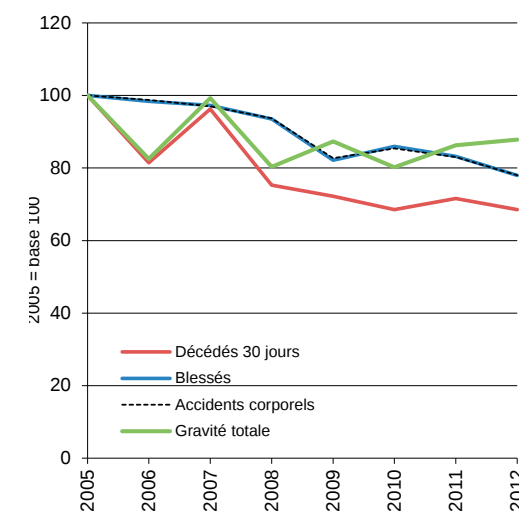
Ongevallen met een vrachtwagen

Inzittenden + opponenten

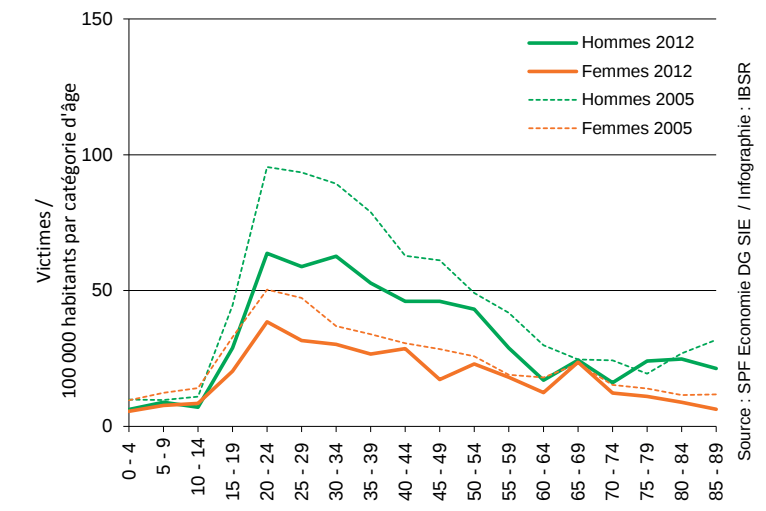
	D30 Totaal	Gewon- den Totaal	Slacht. Totaal	Ongeval- len	Totale ernst
2005	162	3 820	3 982	2 961	54,7
2006	132	3 758	3 890	2 924	45,1
2007	156	3 715	3 871	2 873	54,3
2008	122	3 573	3 695	2 775	44,0
2009	117	3 138	3 255	2 449	47,8
2010	111	3 284	3 395	2 529	43,9
2011	116	3 179	3 295	2 458	47,2
2012	111	2 978	3 089	2 310	48,1
Evolutie 2005-2012	-31,5%	-22,0%	-22,4%	-22,0%	-12,2%
Evolutie 2011-2012	-4,3%	-6,3%	-6,3%	-6,0%	+1,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Inzittenden + opponenten



Inzittenden + opponenten



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

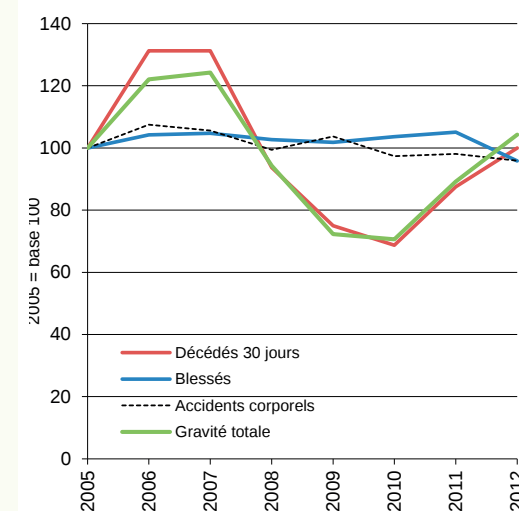
Ongevallen met een autobus/autocar

Inzittenden + opponenten

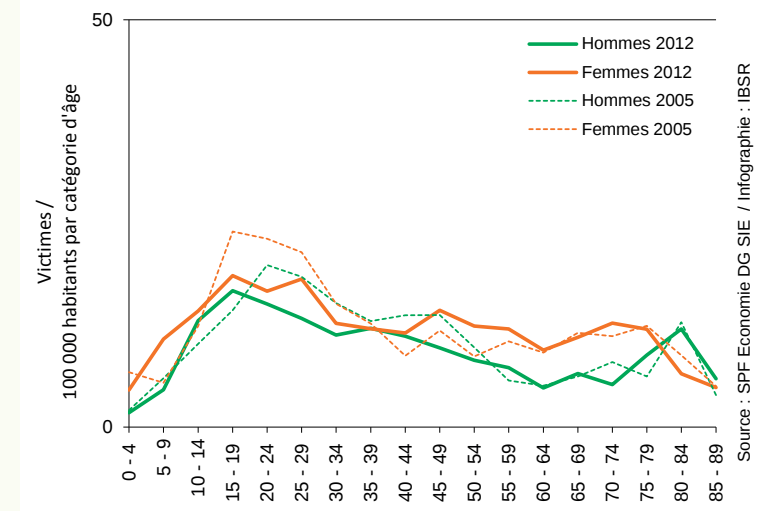
	D30 Totaal	Gewonden Totaal	Slacht. Totaal	Ongevallen	Totale ernst
2005	16	1 250	1 266	796	20,1
2006	21	1 303	1 324	855	24,6
2007	21	1 309	1 330	840	25,0
2008	15	1 284	1 299	791	19,0
2009	12	1 273	1 285	825	14,5
2010	11	1 295	1 306	775	14,2
2011	14	1 314	1 328	781	17,9
2012	16	1 198	1 214	763	21,0
Evolutie 2005-2012	+0,0%	-4,2%	-4,1%	-4,1%	+4,3%
Evolutie 2011-2012	+14,3%	-8,8%	-8,6%	-2,3%	+16,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Inzittenden + opponenten



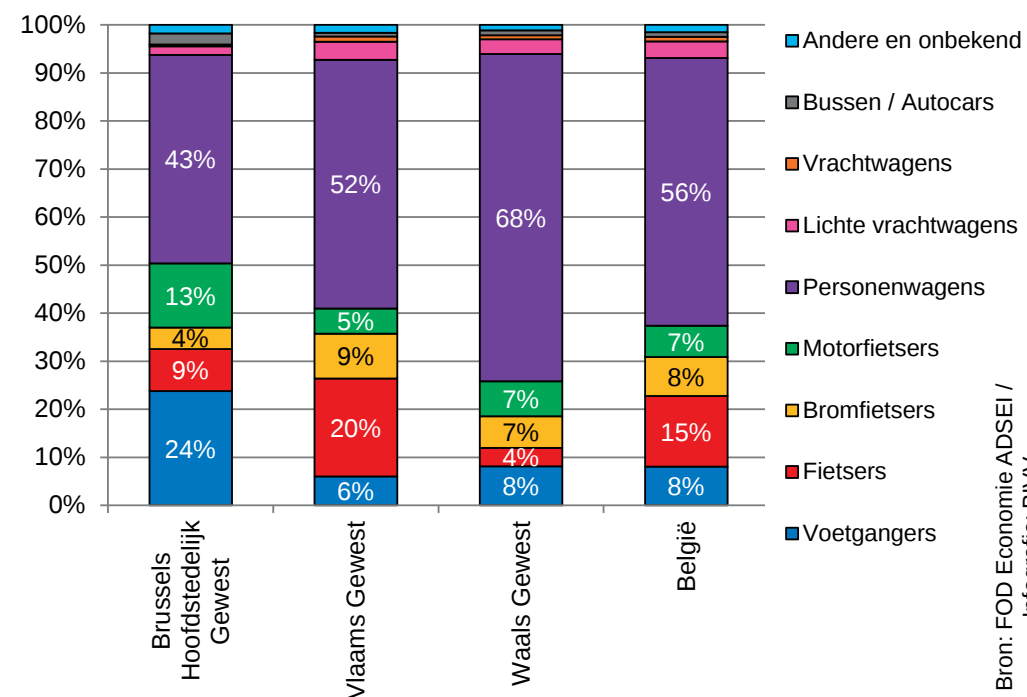
Inzittenden + opponenten



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGUUR 31:

Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de gewesten – 2012 (gewogen)



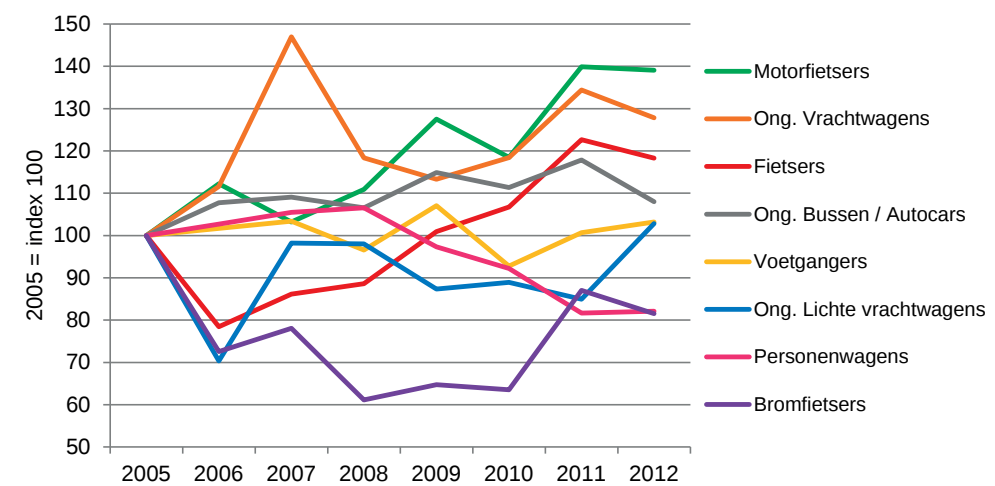
Bron: FOD Economie ADSEI /
Infografie: BIVV

FIGURE 32 :

Evolutie (index 100) van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze, per gewest (gewogen)

	Voet-gangers	Fiet-sers	Bromfiet-sers	Motor-fiet-sers	Personen-wagens inzittenden	Ong. lichte vracht-wagens	Ong. vracht-wagens	Ong. Bussen / Auto-cars
2005	1 095	354	261	457	2 517	295	113	202
2006	1 113	278	189	513	2 585	208	126	218
2007	1 133	305	204	472	2 655	290	166	220
2008	1 058	314	160	507	2 682	289	133	215
2009	1 173	358	169	583	2 449	258	128	232
2010	1 017	378	166	542	2 321	262	133	225
2011	1 102	434	227	640	2 055	251	151	238
2012	1 131	419	213	636	2 066	303	144	218
Evolutie 2005-2012	+3,2%	+18,3%	-18,5%	+39,0%	-17,9%	+2,8%	+27,8%	+8,0%
Evolutie 2011-2012	+2,6%	-3,5%	-6,4%	-0,6%	+0,6%	+21,1%	-4,9%	-8,4%

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

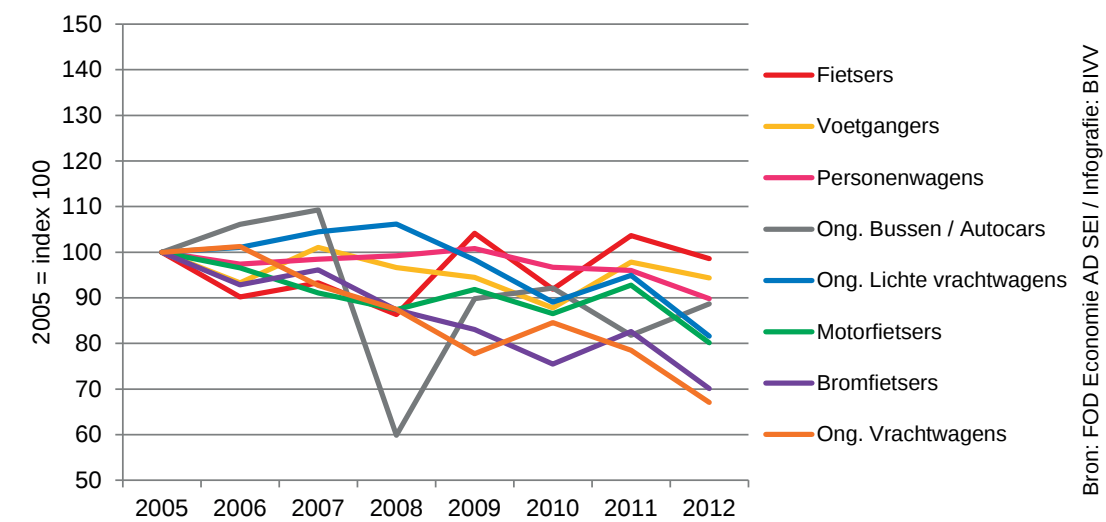
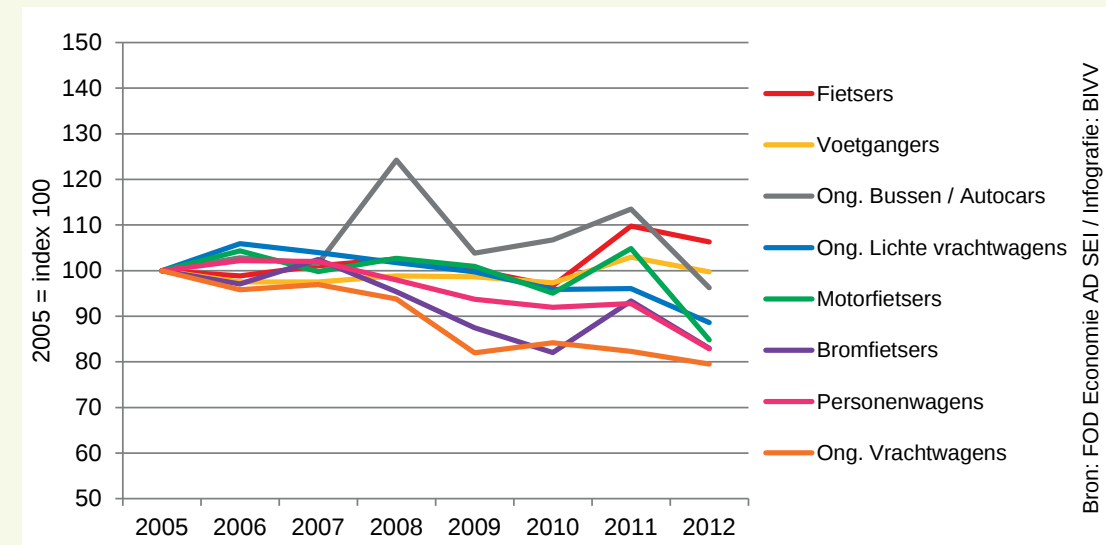


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Vlaams Gewest		Voet-gangers	Fiet-sers	Bromfiet-sers	Motor-fiet-sers	Personen-wagens inzitten-den	Ong. lichte vracht-wagens	Ong. vracht-wagens	Ong. Bussen / Auto-cars
	2005	2 219	7 055	4 114	2 287	22 947	4 694	2 810	694
	2006	2 164	6 971	3 992	2 386	23 441	4 972	2 692	713
	2007	2 163	7 129	4 213	2 282	23 407	4 879	2 723	704
	2008	2 193	7 235	3 922	2 349	22 472	4 776	2 634	862
	2009	2 189	7 066	3 599	2 308	21 511	4 681	2 303	720
	2010	2 160	6 820	3 376	2 174	21 096	4 501	2 365	740
	2011	2 284	7 743	3 841	2 398	21 281	4 509	2 312	787
	2012	2 212	7 497	3 413	1 940	19 008	4 159	2 235	667
	Evolutie 2005-2012	-0,3%	+6,3%	-17,0%	-15,2%	-17,2%	-11,4%	-20,5%	-3,8%
Waals Gewest		Voet-gangers	Fiet-sers	Bromfiet-sers	Motor-fiet-sers	Personen-wagens inzitten-den	Ong. lichte vracht-wagens	Ong. vracht-wagens	Ong. Bussen / Auto-cars
	2005	1 457	664	1 596	1 541	12 858	1 512	1 060	370
	2006	1 359	599	1 481	1 488	12 525	1 528	1 073	393
	2007	1 472	619	1 535	1 403	12 656	1 579	982	405
	2008	1 408	573	1 394	1 347	12 758	1 606	927	222
	2009	1 377	691	1 326	1 415	12 963	1 487	824	333
	2010	1 279	610	1 205	1 333	12 430	1 346	897	341
	2011	1 426	688	1 319	1 430	12 340	1 435	832	303
	2012	1 375	654	1 119	1 235	11 543	1 234	711	328
	Evolutie 2005-2012	-5,6%	-1,4%	-29,9%	-19,8%	-10,2%	-18,4%	-32,9%	-11,4%
	Evolutie 2011-2012	-3,6%	-4,9%	-15,1%	-13,6%	-6,5%	-14,0%	-14,5%	+8,4%

Bij ongevallen met een vrachtwagen, lichte vrachtwagen, autobus of autocar zijn alle slachtoffers (zowel in het voertuig als bij de tegenpartij) in aanmerking genomen.



4.8 Rijden onder invloed van alcohol

TABEL 29:

Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen)

	Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders	% Bestuurders onder invloed
2005	93 257	32 804	3 755	35,2%	11,4%
2006	93 067	39 861	4 216	42,8%	10,6%
2007	94 474	46 118	4 941	48,8%	10,7%
2008	92 385	52 457	5 582	56,8%	10,6%
2009	90 202	52 644	6 307	58,4%	12,0%
2010	86 764	53 443	6 231	61,6%	11,7%
2011	91 243	56 542	5 968	62,0%	10,6%
2012	84 615	53 289	5 604	63,0%	10,5%
Evolutie 2005-2012	-2,2%	+72,4%	+58,9%	+76,2%	-7,8%
Evolutie 2011-2012	-7,3%	-5,8%	-6,1%	+1,6%	-0,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 30:

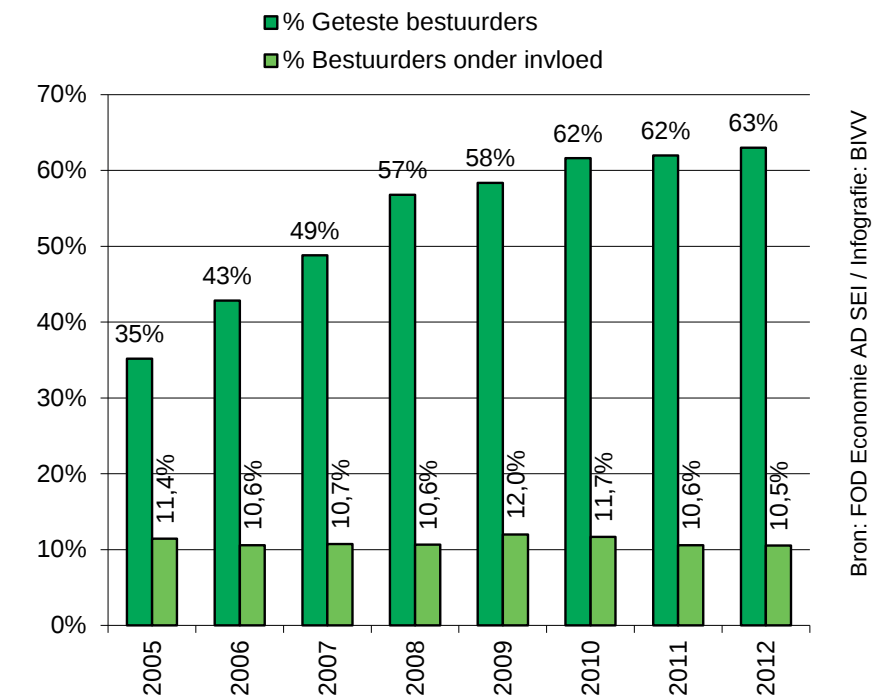
Alcoholgehalte van de bestuurders onder invloed in letselongevallen – Evolutie 2010-2012 (gewogen)

	Geweigerde alcoholtest	0,5-0,79 g/l	≥0,8 g/l	Totaal	% Geweigerde alcoholtest	% 0,5-0,79 g/l	% ≥0,8 g/l	% Totaal
2010	137	536	5 558	6 231	2,2%	8,6%	89,2%	100%
2011	129	552	5 287	5 968	2,2%	9,3%	88,6%	100%
2012	114	555	4 935	5 604	2,0%	9,9%	88,1%	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 33:

Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen)



TABEL 31:

Evolutie van het aantal letselongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed, en van de ernst en het aantal slachtoffers in deze ongevallen (gewogen)

	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal Slachtoffers	Letsel-ongevallen	Ernst
2005	38	5 162	5 200	3 678	10,3
2006	54	5 761	5 815	4 115	13,1
2007	60	6 658	6 718	4 836	12,4
2008	54	7 429	7 483	5 457	9,9
2009	55	8 294	8 349	6 142	9,0
2010	49	8 250	8 299	6 054	8,1
2011	46	7 862	7 908	5 829	7,9
2012	46	7 294	7 340	5 461	8,4
Evolutie 2005-2012	+21,1%	+41,3%	+41,2%	+48,5%	-18,5%
Evolutie 2011-2012	0,0%	-7,2%	-7,2%	-6,3%	+6,7%

Omdat ongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken is vaak niet opgetekend worden (de ademtest wordt niet systematisch uitgevoerd, in het bijzonder als de bestuurder overleden is of ernstig gewond is geraakt) wordt het aantal ongevallen en slachtoffers hier onderschat.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 32:

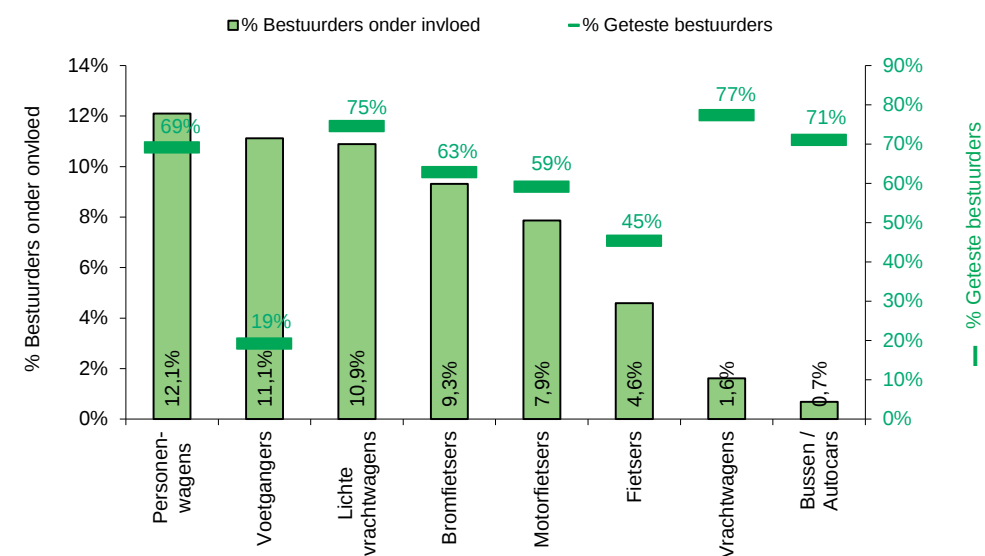
Aantal/percentage geteste bestuurders en aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens het weggebruikerstype – 2012 (gewogen)

	Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders	% Bestuurders onder invloed
Voetgangers	4 929	946	105	19,2%	11,1%
Fietzers	9 119	4 134	190	45,3%	4,6%
Bromfietzers	4 748	2 983	278	62,8%	9,3%
Motorfietzers	3 745	2 214	174	59,1%	7,9%
Personenwagens	53 000	36 625	4 432	69,1%	12,1%
Lichte vrachtwagens	4 246	3 164	345	74,5%	10,9%
Vrachtwagens	2 526	1 953	32	77,3%	1,6%
Autobussen/autocars	775	551	4	71,0%	0,7%
Andere	988	614	34	62,2%	5,6%
Onbekend	538	104	11	19,3%	10,5%
Totaal	84 615	53 289	5 604	63,0%	10,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 34:

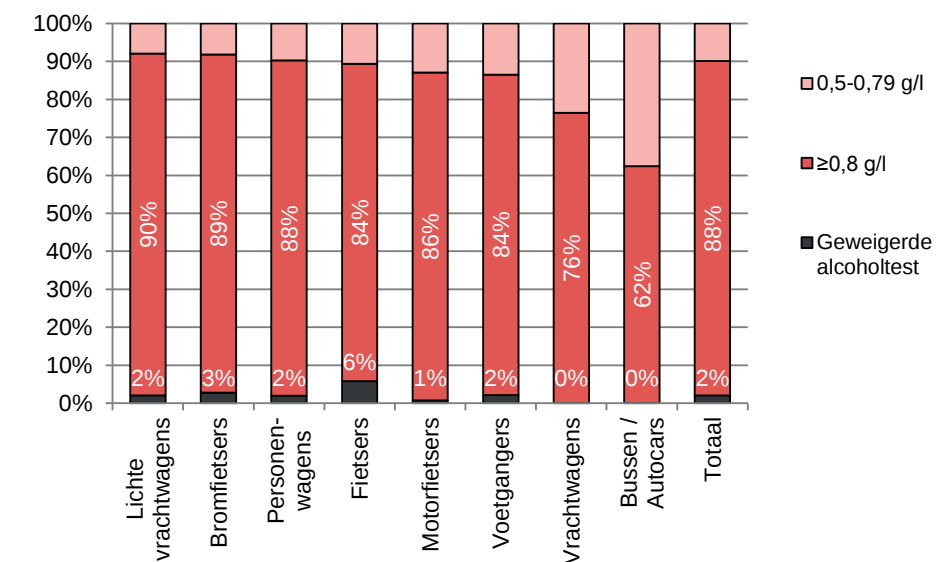
Percentage geteste bestuurders en percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens de verplaatsingswijze – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 35:

Verdeling van bestuurders onder invloed van alcohol (bij letselongevallen) over de verschillende categorieën voor het alcoholgehalte – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 33:

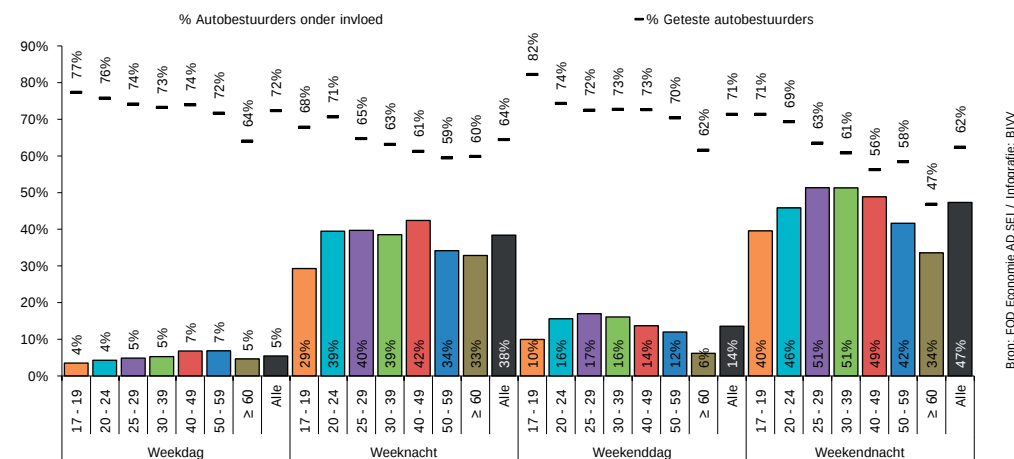
Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd – 2012 (gewogen)

	Betrokken autobestuurders	Geteste autobestuurders	Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed
17 tot 19 jaar	1 959	1 505	173	76,8%	11,5%
20 tot 24 jaar	7 701	5 707	845	74,1%	14,8%
25 tot 29 jaar	6 643	4 766	709	71,7%	14,9%
30 tot 39 jaar	11 516	8 220	1 042	71,4%	12,7%
40 tot 49 jaar	9 983	7 158	869	71,7%	12,1%
50 tot 59 jaar	6 683	4 683	498	70,1%	10,6%
60 jaar en meer	7 034	4 421	276	62,8%	6,2%
Onbekend	1 453	151	19	10,4%	12,6%
Totaal	52 972	36 611	4 429	69,1%	12,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 36:

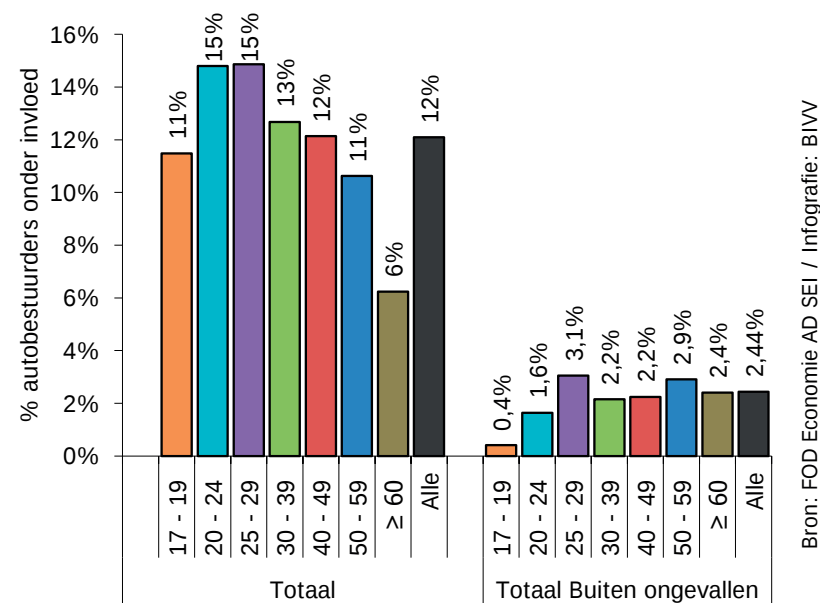
Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd en de periode van de week – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 37:

Percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, ten opzicht van het percentage positief bevonden autobestuurders tijdens aselectieve controles buiten ongevallen*, volgens de leeftijd – 2012



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Deze gegevens zijn ontleend aan de nationale gedragsmeting aangaande rijden onder invloed van alcohol: Riguelle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

TABEL 34:

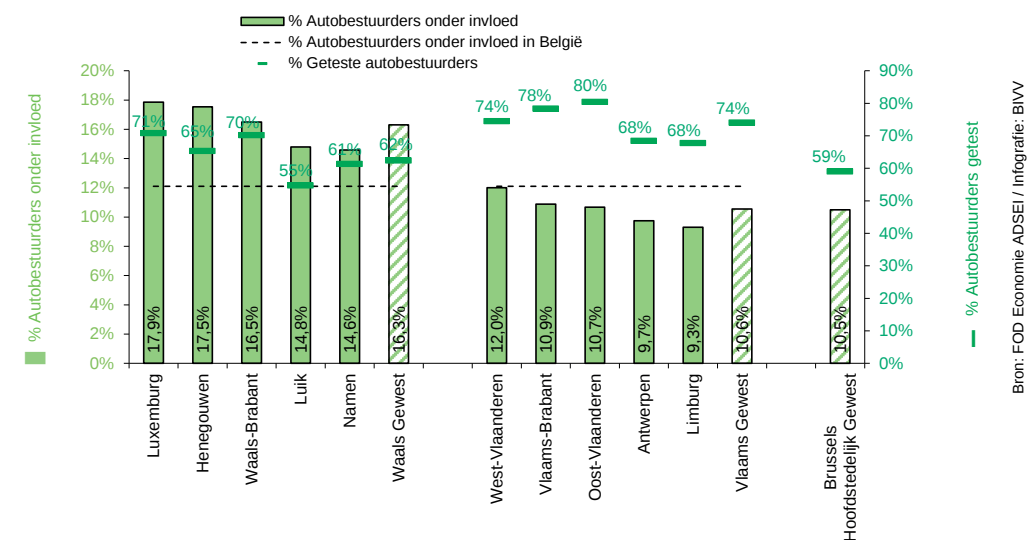
Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens verschillende variabelen – 2012 (gewogen)

	Betrokken autobestuurders	Geteste autobestuurders	Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed
Mannen	4 939	3 638	469	73,6%	12,9%
Vrouwen	2 189	1 552	68	70,9%	4,4%
Weekdagen	4 919	3 573	158	72,6%	4,4%
Weeknachten	367	239	93	65,2%	38,7%
Weekenddagen	1 462	1 039	126	71,0%	12,1%
Weekendnachten	589	359	165	61,1%	45,8%
Autosnelwegen	3 500	2 849	374	81,4%	13,1%
Buiten bebouwde kom	17 624	12 599	1 487	71,5%	11,8%
Binnen bebouwde kom	28 456	18 994	2 282	66,8%	12,0%
Ongevallen "met een opponent"	44 390	31 543	2 602	71,1%	8,2%
Eenzijdige ongevallen	7 560	4 501	17 72	59,5%	39,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 38:

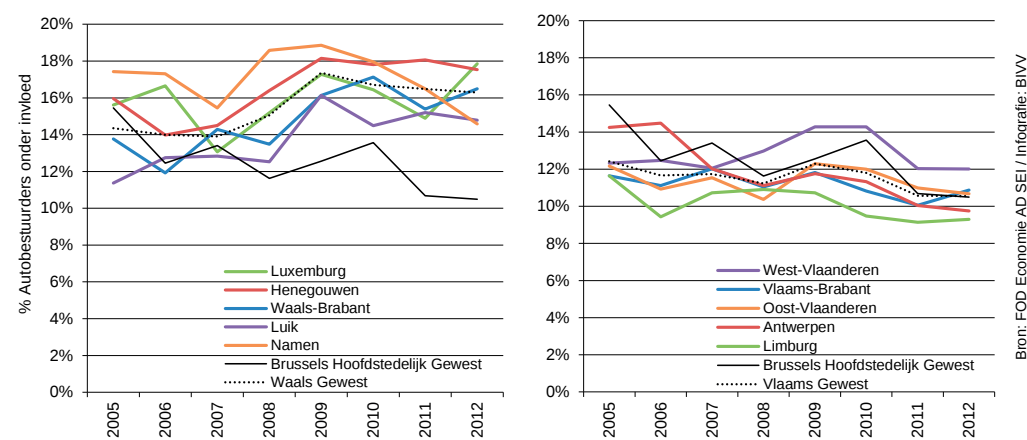
Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens het gewest en de provincie – 2012 (gewogen)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Het percentage bestuurders onder invloed in België wordt slechts gegeven ter informatie, om de gewesten en de provincies te kunnen vergelijken met de cijfers voor heel België.

FIGUUR 39:
Evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, per provincie – 2005-2012 (gewogen)



5

DEFINITIES EN AFKORTINGEN



5.1 Algemeen

AD SEI

Algemene Directie Statistische en Economische Informatie

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Gewogen/niet gewogen

Zie punt VI. Methodologische aspecten

Dode 30 dagen

Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde.

Dode ter plaatse

Elke persoon die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

Dodelijk gewonde

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.

Gewonde

Iedereen die lichamelijk letsel heeft opgelopen bij een ongeval (maar daaraan niet is overleden), al dan niet in het ziekenhuis opgenomen.

Slachtoffer

Gewonde of dode 30 dagen.

Letselongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ten minsten een gewonde of dode) en dat zich voordoet op de openbare weg. Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt met “ongeval” steeds “letselongeval” bedoeld.

Botsing of aanrijding

Een letselongeval kan uit meerdere botsingen bestaan. Een letselongeval bestaat uit meerdere botsingen wanneer een bestuurder achtereenvolgens meerdere weggebruikers of hindernissen aanrijdt (bvb. een personenwagen rijdt eerst een andere wagen en dan een boom aan). Een kettingbotsing, waarbij verschillende voertuigen elkaar tegelijkertijd aanrijden, is slechts één botsing/één ongeval.

Dodelijk ongeval

Ongeval met minstens een dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

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

is bijvoorbeeld het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De algemene ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal verkeersdoden in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen (vrachtwageninzittenden en opponenten).

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.

Reizigerskilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle personen (inzittenden van personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen, en motorfietsers) die gedurende een bepaalde periode in een bepaald grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.

Risico

Het risico plaatst een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bvb. voertuigkilometers, totale bevolkingsaantal...).

Overlijdensrisico

Aantal doden 30 dagen / miljard afgelegd reizigerskilometers.

Ongevalsrisico

Aantal letselongevallen / miljard afgelegd voertuigkilometers.

Eenzijdig ongeval

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval. Ongevallen waarin slechts één of meerdere voetgangers zijn betrokken worden niet opgenomen in de gegevensbank. De eenzijdige ongevallen omvatten enerzijds botsingen tegen een obstakel (op of buiten de rijbaan) en de ongevallen waarbij de controle over het voertuig wordt verloren zonder dat een obstakel wordt geraakt.

5.2 Tijdstip

Dag

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

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.

Week

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

Weekend

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

5.3 Verplaatsingswijzes

Autobestuurder

Bestuurder van een personenwagen.

Bestuurder en 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/botsingpartner

Dit is de tegenpartij in de botsing.

Voetganger

Weggebruiker 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

Motorfiets $\leq 400\text{cc}$ of motorfiets $\leq 400\text{cc}$.

Personenwagen

Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.

Vrachtwagen

Vrachtwagen of trekker, met of zonder aanhangwagen.

5.4 Rijden onder invloed van alcohol

Geteste bestuurder

Een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

Bestuurder onder invloed (of positief)

Een bestuurder die ofwel positief bevonden wordt (alcoholconcentratie in het bloed is gelijk of hoger dan 0,5 g/l) bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

Percentage geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

Percentage bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.

BAC

Bloedalcoholconcentratie. Wanneer de BAC hoger of gelijk is aan 0,5 g/l wordt men onder de invloed van alcohol beschouwd.

Alcoholgerelateerd letselongeval

Dit is een letselongeval waarbij minstens één van de betrokken bestuurders of voetgangers onder invloed is van alcohol (BAC $\geq 0,5$ g/l).

6.1 Het gebruik van weging

De in dit rapport geanalyseerde statistieken van letselongevallen¹² zijn gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren (VOF) die de politie invult na letselongevallen. De weging van letselongevallen werd ingevoerd na de politiehervorming van 2002, toen een abnormaal laag aantal VOF's was vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal dat voor deze ongevallen was opgemaakt. Sindsdien worden de statistische gegevens vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen dat opgetekend is in de VOF's gelijk is aan het aantal ongevallen dat is opgenomen in de PV-archieven.

Dodelijke ongevallen en letselongevallen die opgetekend zijn door de federale politie, worden niet op die manier gewogen (in tegenstelling tot door de lokale politie geregistreerde letselongevallen). Bovendien is het voor langetermijnanalyses nodig om met niet-gewogen gegevens te werken, aangezien de weging van ongevalsgegevens pas in 2002 van kracht werd en geleidelijk ingang vond¹³.

Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, worden de aantallen ongevallen en slachtoffers vaak uitgedrukt in decimalen. Het aantal slachtoffers en letselongevallen wordt na de komma naar boven of beneden afgerond om een geheel getal te verkrijgen. Het is dus mogelijk dat de tabeltotalen (gebaseerd op niet-gehele getallen) niet precies overeenkomen met de som van de afgeronde getallen waaruit ze zijn samengesteld.

6.2 Het begrip 'gewonden'

6.2.1 Alleen het totaal aantal gewonden wordt voortaan vermeld

In tegenstelling tot vorige statistische rapporten en in het algemeen in tegenstelling tot eerder door het BIVV verspreide statistieken, maakt dit rapport geen melding meer van de exacte aantallen licht en zwaar gewonden, maar wordt enkel nog het totaal aantal getelde gewonden genoemd, of ze nu licht of zwaar gewond zijn. Aan deze keuze om (voorlopig) af te stappen van het onderscheid tussen zwaargewonden en lichtgewonden liggen twee methodologische redenen ten grondslag.

6.2.2 De redenen van dit besluit

Plotse daling van het aantal door de federale politie geregistreerde zwaargewonden

De eerste reden is een 'abnormale' ontwikkeling van het aantal zwaargewonden dat door de teams van de federale politie is geregistreerd (dat wil zeggen op autosnelwegen en aanverwante wegen). Ten opzichte van 2011 is dat aantal in 2012 ineens met 50% gedaald, van 1 095 naar 564. Omgekeerd is het aantal lichtgewonden, dat tot dan toe constant daalde, voor het eerst gestegen, van 4 416 naar 4 506. Deze nieuwe ontwikkelingen suggereren een verschuiving van de zwaargewonden naar de lichtgewonden: sommige zwaargewonden zijn mogelijk geregistreerd als lichtgewond. De volgende redenering lijkt deze hypothese te ondersteunen: als we veronderstellen dat het aantal lichtgewonden is blijven dalen (in dezelfde mate als eerst) en het aantal zwaargewonden slechts matig gedaald is (conform de recente ontwikkeling)¹⁴, verschilt

¹² Ter beschikking gesteld door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie

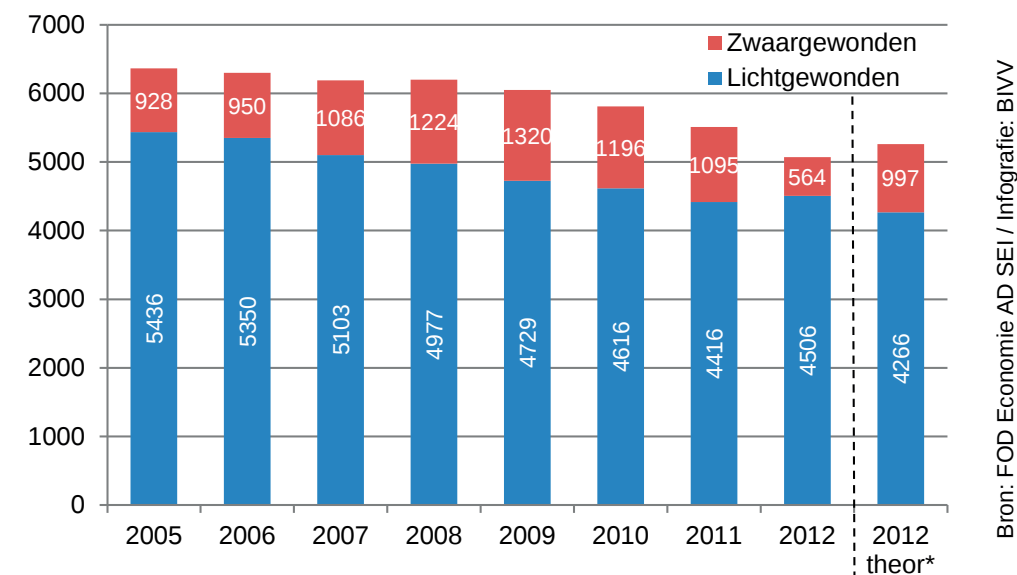
¹³ Voor meer informatie over de weging van de gegevens kunt u hoofdstuk 3 van het volgende rapport raadplegen: Nuytens, N., Focant, N., Casteels, Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf>

¹⁴ Daling met 3,4% van het aantal lichtgewonden in 2012 in vergelijking met 2011, ofwel het gemiddelde van de geregistreerde jaarlijkse dalingen tussen 2005 en 2011. Daling met 8,9% van het aantal zwaargewonden in 2012 in vergelijking met 2011, ofwel het gemiddelde van de geregistreerde jaarlijkse dalingen tussen 2009 en 2011. Uit deze hypothesen volgt een

het totale aantal gewonden dat daaruit volgt niet veel van het werkelijk in 2012 geregistreerde aantal en komt het beter overeen met de ontwikkeling die tot dan toe werd waargenomen.

FIGUUR 40:

Verloop van de aantallen zwaargewonden en lichtgewonden die door de federale politie zijn geregistreerd en hypothetisch aantal gewonden in 2012



* Zie noot onderaan pagina 14

Hoewel de door de federale politie geregistreerde ongevallen slechts 8 tot 9% van het totale aantal in België opgetekende ongevallen uitmaken, is het aandeel zwaargewonden dat door de federale politie is vastgelegd meer dan 15%. De daling van het aantal zwaargewonden dat de federale politie registreert, heeft dus een grote invloed op het totale aantal zwaargewonden in België: het aantal waargenomen zwaargewonden in 2012 bedraagt 5 261, wat een daling van 14,7% betekent in vergelijking met 2011. Als we ervan uitgaan dat het werkelijke aantal door de federale politie geregistreerde zwaargewonden 997 bedraagt voor 2012, stijgt het totale aantal zwaargewonden in België tot 5 695, wat gelijkstaat aan 436 meer dan het waargenomen aantal. De daling ten opzichte van 2011 bedraagt dan nog maar 7,6%.

De federale politie geeft aan dit momenteel niet goed te kunnen verklaren. Dat zou verband kunnen houden met de overgang van een papieren naar een digitale registratie van ongevallen. Uit niets blijkt echter of deze daling van het aantal door de federale politie geregistreerde zwaargewonden de weerslag is van een verslechtering (een aanzienlijke onderregistratie van zwaargewonden in 2012) of een verbetering van de registratie (het aantal zwaargewonden van 2012 klopt en de in vorige jaren gepubliceerde aantallen zwaargewonden kloppen niet).

Algemene onderregistratie van gewonden in de gegevens van de politie

De in dit rapport gepubliceerde ongevallenstatistieken (letselongevallen) zijn gebaseerd op de cijfers van de (federale en lokale) politie. Helaas zijn deze gegevens onvolledig omdat we te maken hebben met onderregistratie, net als in alle andere landen die verkeersongevallenstatistieken bijhouden. Sommige letselongevallen en slachtoffers komen namelijk niet in de statistieken voor, met name omdat de politie niet werd ingeschakeld en er dus geen proces-verbaal is opgemaakt.

theoretisch aantal van 5263 gewonden, tegen een werkelijk waargenomen aantal van 5070.

Dit fenomeen heeft belangrijke gevolgen omdat de gepubliceerde statistieken een onvolledig en vervormd beeld geven van de ongevallenproblematiek (en vooral van bepaalde ongevalstypen waarop de onderregistratie meer van toepassing is dan op andere). Om meer inzicht te krijgen in het belang en de aard van de onderregistratie in ongevallenstatistieken, heeft het BIVV in 2013 een proefonderzoek uitgevoerd waarbij de gegevens van de politie werden vergeleken met een extra gegevensbron, namelijk de gegevens van ziekenhuizen (meer in het bijzonder de door de ziekenhuizen ingevulde 'minimale klinische gegevens')¹⁵.

Uit dat onderzoek blijkt dat het aantal zwaargewonden in de gegevens van de politie sterk wordt onderschat: terwijl er voor de periode van 2004 tot en met 2007 in de database van de politie 25 130 gewonden voorkomen (niet-gewogen getal), vermeldt de ziekenhuisdatabase er 63 429. Daaruit volgt een factor van 2,5: voor elke zwaargewonde in de officiële ongevallenstatistieken staan er 2,5 in de gegevens van de ziekenhuizen¹⁶. Deze factor is op zich al groot, maar neemt nog toe voor bepaalde typen weggebruikers zoals fietsers (5,5), kinderen (factor van 5,2 voor kinderen van 5-9 jaar) of ouderen (4,5 voor 90 jaar en ouder).

6.2.3 Een voorlopige oplossing

Deze dubbele constatering van een gebrek aan betrouwbaarheid van het aantal zwaargewonden in de database van de politie heeft het BIVV aangespoord om een oplossing te zoeken waarmee de nauwkeurigheid van de gepubliceerde statistieken kan worden vergroot. Daarom is besloten om voortaan geen onderscheid meer te maken tussen zwaargewonden en lichtgewonden en alleen nog het totale aantal gewonden te publiceren. Deze oplossing is verre van ideaal, vooral omdat de informatie over de ernst van de verwondingen verloren gaat en omdat het probleem van de onderregistratie van ongevallen en slachtoffers er niet mee wordt opgelost. Het gaat echter in principe om een voorlopige oplossing. De Europese Commissie wil namelijk dat alle lidstaten vanaf 2014 ook de beschikking krijgen over de gegevens van ziekenhuizen met betrekking tot zwaargewonden. De definitie van een 'zwaargewonde' zal waarschijnlijk berusten op de MAIS-schaal voor letselernst¹⁷ en zal voor alle landen gelijk zijn. Met deze methodologie wordt een grotere nauwkeurigheid van het aantal zwaargewonden mogelijk. Het BIVV is van plan deze nieuwe methode vanaf 2014 te gebruiken voor de statistische rapporten van verkeersongevallen.

¹⁵ Nuyttens, N. (2013). Onderregistratie van verkeersslachtoffers. Vergelijking van de gegevens van zwaargewonde verkeersslachtoffers in ziekenhuizen met de nationale ongevallenstatistieken. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

¹⁶ De factor is een ondergrens, omdat de ziekenhuisgegevens zelf ook te lijden hebben onder onderregistratie, met name omdat de oorzaak van de verwondingen niet altijd in het patiëntendossier wordt vermeld.

¹⁷ De MAIS-schaal (Maximum Abbreviated Injury Score) geeft de letselernst van in ziekenhuizen opgenomen patiënten aan. De schaal loopt van 1 tot 6. De hoogste waarde komt overeen met de grootste ernst.



TABELLEN EN FIGUREN

TABELLEN

TABEL 1	Belangrijkste ongevals cijfers van 2012 voor België en de gewesten en ontwikkeling ten opzichte van 2011 (gewogen)	7
TABEL 2:	De ongevallenstatistieken in één oogopslag – 2012 (gewogen).....	32
TABEL 3:	Aandeel van in verschillende omstandigheden geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers – 2012 (gewogen)	33
TABEL 4:	Evolutie op lange termijn van de kerncijfers (niet gewogen))	34
TABEL 5:	Evolutie op korte termijn van de kerncijfers (gewogen)	36
TABEL 6:	Evolutie op korte termijn van het overlijdensrisico en het ongevalsrisico (gewogen).....	36
TABEL 7:	Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2011	37
TABEL 8:	Kerncijfers per maand – 2012 (gewogen)	38
TABEL 9:	Kerncijfers per periode van de week – 2012 (gewogen)	39
TABEL 10:	Kerncijfers per dag – 2012 (gewogen)	41
TABEL 11:	Kerncijfers per lichtgesteldheid – 2012 (gewogen)	42
TABEL 12:	Kerncijfers volgens de weeromstandigheden – 2012 (gewogen)	43
TABEL 13:	Kerncijfers per staat van het wegdek – 2012 (gewogen)	43
TABEL 14:	Kerncijfers per gewest – 2012 (gewogen)	44
TABEL 15:	Evolutie van de kerncijfers in het Vlaams Gewest.....	45
TABEL 16:	Evolutie van de kerncijfers in het Waals Gewest.....	46
TABEL 17:	Evolutie van de kerncijfers in Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	47
TABEL 18:	Kerncijfers per provincie – 2012 (gewogen)	48
TABEL 19:	Kerncijfers per wegtype – 2012 (gewogen).....	50
TABEL 20:	Ongevallen, doden 30 dagen en ernst van de ongevallen per wegtype en gewest – 2012 (gewogen)	51
TABEL 21:	Ongevalsrisico en overlijdensrisico op en buiten autosnelwegen	52
TABEL 22:	Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2012 (gewogen).....	52
TABEL 23:	Kerncijfers per kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2012 (gewogen).....	52
TABEL 24:	Kerncijfers per snelheidsregime – 2012 (gewogen)	53
TABEL 25:	Kerncijfers per aanrijdingstype (eerst aanrijding) – 2012 (gewogen).....	54
TABEL 26:	Aantal en percentage letselongevallen (eerste aanrijding) volgens de “botsingspartners” – 2012 (gewogen).....	57
TABEL 27:	Aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie en geslacht – 2012 (gewogen)	58
TABEL 28:	Kerncijfers per verplaatsingswijze – 2012 (gewogen)	59
TABEL 29:	Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen)	74
TABEL 30:	Alcoholgehalte van de bestuurders onder invloed in letselongevallen – Evolutie 2010-2012 (gewogen)	74
TABEL 31:	Evolutie van het aantal letselongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed, en van de ernst en het aantal slachtoffers in deze ongevallen (gewogen).....	75
TABEL 32:	Aantal/percentage geteste bestuurders en aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens het weggebruikerstype – 2012 (gewogen).....	76
TABEL 33:	Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd – 2012 (gewogen).....	77
TABEL 34:	Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens verschillende variabelen – 2012 (gewogen).....	79

FIGUREN

FIGUUR 1:	Korte termijnontwikkeling van het aantal doden 30 dagen, gewonden en letselongevallen (gewogen).....	6
FIGUUR 2:	(Geobserveerde en geschatte) Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	34
FIGUUR 3:	Evolutie (index 100) van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen* en voertuigkilometers.....	35
FIGUUR 4:	Evolutie op korte termijn van aantallen doden 30 dagen, gewonden en letselongevallen (gewogen)	36

FIGUUR 5:	Verdeling van letselongevallen per maand – 2007-2011 vs. 2012 (gewogen)	38
FIGUUR 6:	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar, voor verschillende verplaatsingswijzen – 2012 (gewogen).....	39
FIGUUR 7:	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2012 (gewogen)	40
FIGUUR 8:	Verdeling van autobestuurders per leeftijdsgroep: vergelijking binnen dodelijke ongevallen (2011-2012) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week.....	40
FIGUUR 9:	Verdeling van autobestuurders per geslacht: vergelijking binnen dodelijke ongevallen (2011-2012) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week.....	41
FIGUUR 10:	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2003-2012 (niet gewogen).....	42
FIGUUR 11:	Evolutie van de ernst van de letselongevallen per gewest (gewogen)	44
FIGUUR 12:	Evolutie van het overlijdensrisico per gewest (gewogen)	44
FIGUUR 13:	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen, Vlaams Gewest.....	45
FIGUUR 14:	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van het gewestelijke doelstelling, Waals Gewest.....	46
FIGUUR 15:	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van het gewestelijke doelstelling, Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	47
FIGUUR 16:	Evolutie van de doden 30 dagen in de verschillende provincies	48
FIGUUR 17:	Mortaliteitsgraad in de verschillende provincies – 2012.....	49
FIGUUR 18:	Letselonevalsrisico in de verschillende provincies – 2012 (gewogen).....	49
FIGUUR 19:	Ernst van de letselongevallen in de verschillende provincies – 2012 (gewogen).....	50
FIGUUR 20:	Evolutie van de ernst van letselongevallen, per wegtype en per gewest – 2005-2012 (gewogen).....	51
FIGUUR 21:	Verdeling van letselongevallen per type eerste botsing – 2012 (gewogen).....	54
FIGUUR 22:	Aandeel letselongevallen met één of meerdere weggebruikers per periode van de week – 2012 (gewogen).....	55
FIGUUR 23:	Percentage eenzijdige ongevallen onder de dodelijke auto-ongevallen, per leeftijd en geslacht van de bestuurder en per periode van de week – 2002-2013 (gewogen)	55
FIGUUR 24:	Type van de eerste aanrijding, per wegtype – 2012 (gewogen)	56
FIGUUR 25:	Type van de eerste aanrijding, per weggebruikerstype – 2012 (gewogen)	56
FIGUUR 26:	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2005/2012 (gewogen)	59
FIGUUR 27:	Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype – 2012 (gewogen).....	60
FIGUUR 28:	Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de wegtypes – 2012 (gewogen).....	60
FIGUUR 29:	Evolutie (index 100) van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze (gewogen)	61
FIGUUR 31:	Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de gewesten – 2012 (gewogen).....	70
FIGUUR 33:	Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen)	75
FIGUUR 34:	Percentage geteste bestuurders en percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens de verplaatsingswijze – 2012 (gewogen).....	76
FIGUUR 35:	Verdeling van bestuurders onder invloed van alcohol (bij letselongevallen) over de verschillende categorieën voor het alcoholgehalte – 2012 (gewogen).....	77
FIGUUR 36:	Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd en de periode van de week – 2012 (gewogen)	78
FIGUUR 37:	Percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, ten opzicht van het percentage positief bevonden autobestuurders tijdens aselectieve controles buiten ongevallen*, volgens de leeftijd – 2012.....	78
FIGUUR 38:	Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens het gewest en de provincie – 2012 (gewogen)	79
FIGUUR 39:	Evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, per provincie – 2005-2012 (gewogen)	80
FIGUUR 40:	Verloop van de aantallen zwaargewonden en lichtgewonden die door de federale politie zijn geregistreerd en hypothetisch aantal gewonden in 2012	87

