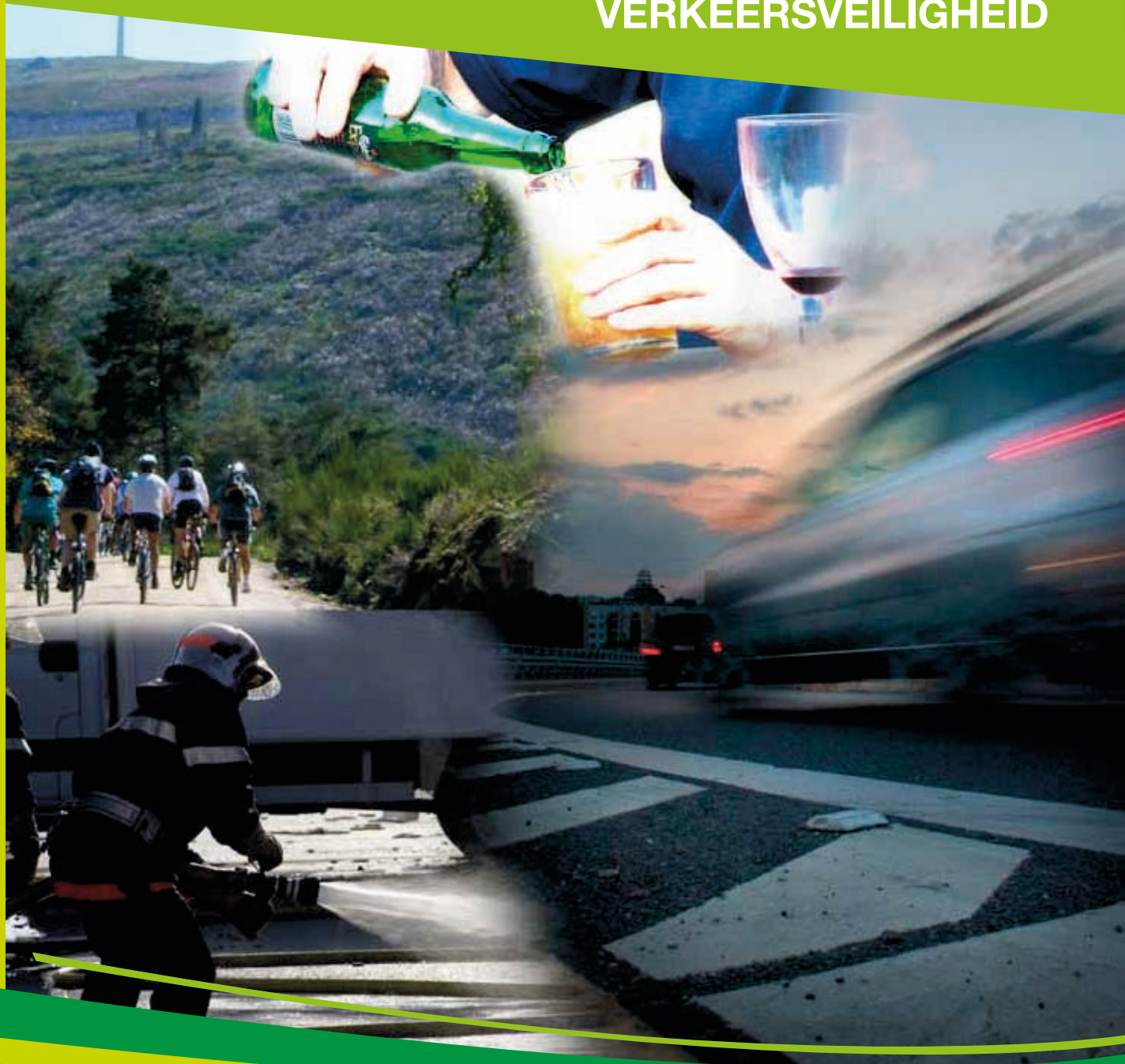




BIVV

STATISTISCHE ANALYSE VAN
VERKEERSONGEVALLen 2010

Gelieve naar dit document te refereren als :

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid



D/2012/0799/123

Auteur: Nina Nuyttens, Nathalie Focant, Yvan Casteels
Met medewerking van: Heike Martensen, Emmanuelle Dupont
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
© BIVV, Kenniscentrum verkeersveiligheid, Brussel, 2012

INHOUDSTABEL

1	INLEIDING	9
2	DE PIRAMIDE VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN	11
2.1	Acties en beleidsmaatregelen.....	12
2.2	Road Safety Performance Indicators / Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid	14
2.3	De ongevallendatabank en gelinkte databanken	14
2.4	De maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid.....	16
2.5	Conclusie	16
3	GEGEVENSBRONNEN EN DE KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENCIJFERS	17
3.1	Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels.....	18
3.2	Kwaliteit van de ongevallengegevens	19
3.2.1	Onderregistratie in de ongevallengegevens.....	20
3.2.2	Weging van de ongevallengegevens	21
3.2.3	Kwaliteit van de ongevallengegevens	23
3.2.4	Vergelijking tussen de ongevallengegevens en de statistieken van verzekeringsmaatschappijen	24
4	DEFINITIES EN AFKORTINGEN	25
4.1	Algemeen.....	26
4.2	Tijdstip	28
4.3	Verkeersslachtoffers en verplaatsingswijzes	29
4.4	Rijden onder invloed van alcohol.....	29
5	DE ONGEVALLENCIJFERS IN HET JAAR 2010, IN TIJDSPERSPECTIEF EN IN EUROPEES PERSPECTIEF	31
5.1	Evolutie op korte termijn.....	32
5.2	Evolutie op lange termijn	33
5.2.1	Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2002 en de doelstellingen voor het jaar 2010 met betrekking tot het aantal verkeersdoden en zwaargewonden	33
5.2.2	Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2011 de doelstellingen voor het jaar 2020 met betrekking tot het aantal verkeersdoden en zwaargewonden	34
5.2.3	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, letselongevallen en de ongevallenernst.....	38
5.2.4	Ongevalsrisico en overlijdensrisico	45
5.3	De Belgische verkeersveiligheid binnen een Europees perspectief.....	49
5.3.1	Europese vergelijking van het aantal verkeersdoden voor het jaar 2010	49
5.3.2	Evolutie van het aantal verkeersdoden in Europa	53
5.4	Synthese	55
6	HET TIJDSTIP VAN ONGEVALLLEN.....	57
6.1	Volgens de maand van het jaar	58
6.1.1	Algemene analyse	58
6.1.2	Volgens verplaatsingswijze.....	62
6.2	Volgens de vier tijdstippen van de week.....	63
6.2.1	Algemene analyse.....	63
6.2.2	Volgens leeftijdscategorie en geslacht	66
6.2.3	Eenzijdige ongevallen.....	70

INHOUDSTABEL

6.3	Volgens dag en uur	71
6.4	Volgens lichtgesteldheid	73
6.5	Volgens de weersomstandigheden en de staat van de weg	74
6.6	Feestdagen	76
6.7	Synthese	77
7	DE LOCATIE VAN ONGEVALLEN	79
7.1	Volgens gewest	80
7.1.1	Aantal ongevallen, slachtoffers en de ongevallenernst	80
7.1.2	Overlijdensrisico	84
7.1.3	De gewestelijke doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	85
7.1.4	Volgens wegtype	90
7.1.5	Volgens verplaatsingswijze	91
7.2	Volgens provincie	93
7.3	Volgens wegtype	95
7.3.1	Aantal ongevallen en slachtoffers	95
7.3.2	Ongevalsrisico en overlijdensrisico	98
7.3.3	Volgens kruispunttype	99
7.3.4	Volgens aanrijdingstype	100
7.3.5	Volgens verplaatsingswijze	104
7.3.6	Werkzaamheden en spookrijders op de autosnelweg	105
7.4	Volgens het snelheidsregime	107
7.5	Synthese	110
8	KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS	113
8.1	Verkeersongevallen als één van de voornaamste doodsoorzaken	114
8.2	Leeftijd en geslacht van verkeersslachtoffers	115
8.3	Vergelijking van verkeersslachtoffers volgens verplaatsingswijze	118
8.3.1	Aantal verkeersslachtoffers volgens verplaatsingswijze	118
8.3.2	Kruising van verplaatsingswijze met leeftijdscategorie	127
8.3.3	Kruising van de verplaatsingswijze met geslacht	134
8.3.4	Ongevallenernst volgens verplaatsingswijze	134
8.3.5	Overlijdensrisico en ongevalsrisico volgens verplaatsingswijze	136
8.3.6	Aanrijdingstype volgens verplaatsingswijze	138
8.3.7	Type opponent volgens verplaatsingswijze	139
8.4	Voetgangers	142
8.4.1	Evolutie	142
8.4.2	Leeftijd en geslacht	143
8.4.3	Plaats van de voetganger op de weg	145
8.4.4	Het tijdstip van voetgangersongevallen	147
8.5	Fietzers	148
8.5.1	Evolutie	148
8.5.2	Leeftijd en geslacht	149
8.5.3	Plaats van de fietser op de weg	151
8.5.4	Types fietsongevallen	153
8.5.5	Het tijdstip van fietsongevallen	154

INHOUDSTABEL

8.6	Bromfietzers	155
8.6.1	Evolutie	155
8.6.2	Leeftijd en geslacht	158
8.6.3	Types bromfietsongevallen	159
8.6.4	Het tijdstip van bromfietsongevallen	160
8.7	Motorfietzers	161
8.7.1	Evolutie	161
8.7.2	Leeftijd en geslacht	163
8.7.3	Overlijdensrisico van motorfietzers	165
8.7.4	Het tijdstip van motorfietsongevallen	166
8.8	Personenwagens	167
8.8.1	Evolutie	167
8.8.2	Leeftijd en geslacht	168
8.8.3	Zitplaats in de personenwagen	171
8.8.4	Het tijdstip van auto-ongevallen	172
8.9	Lichte vrachtwagens	173
8.9.1	Evolutie	173
8.9.2	Opponenten van lichte vrachtwagens	174
8.9.3	Aanrijdingstype volgens wegtype	175
8.9.4	Het tijdstip van ongevallen met lichte vrachtwagens	176
8.10	Vrachtwagens	176
8.10.1	Evolutie	176
8.10.2	Opponenten van vrachtwagens	178
8.10.3	Aanrijdingstype volgens wegtype	178
8.10.4	Het tijdstip van ongevallen met vrachtwagens	179
8.10.5	Land van inschrijving van de vrachtwagens	180
8.11	Synthese	181
9	RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	185
9.1	Inleiding	186
9.2	Aantal geteste bestuurders en bestuurders onder invloed	186
9.3	Aantal slachtoffers in ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed	189
9.4	Volgens verplaatsingswijze	190
9.5	Volgens leeftijd en geslacht	192
9.6	Volgens het tijdstip van de week	197
9.7	Volgens de maand van het jaar	200
9.8	Volgens het wegtype, het kruispunttype en het aanrijdingstype	200
9.9	Volgens gewest en provincie	204
9.10	Synthese	205
10	SAMENVATTING: DE EVOLUTIE VAN DE LETSELONGEVALLENGEGEVENS IN HET DECENNIUM 2000-2010	207
	TABELLEN & FIGUREN	214

TABEL 1 :
De ongevallenstatistieken in één oogopslag (niet-gewogen cijfers)

		2010				Referentie- gemiddelde 1998-1999- 2000	Evolutie t.o.v. het referentie- gemiddelde	
		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Doden 30 dagen	Aantal	%
Totaal								
Totaal	Absolute aantallen	840	5984	54396	61220	1456	-616	-42%
	Slachtoffers per miljoen inwoners	82	552	5018	5648	143	-60	-42%
	Slachtoffers per miljard afgelegde kilometers	6	41	372	419	11	-5	-48%
Tijd								
Periode van de week	Weekdag	398	3340	34814	38552	677	-279	-41%
	Weeknacht	108	413	3073	3594	156	-48	-31%
	Weekenddag	171	1474	11313	12958	344	-173	-50%
	Weekendnacht	163	756	5196	6115	279	-116	-42%
Licht- gesteldheid	Dag	431	3821	37335	41587	717	-286	-40%
	Schemering	46	308	2638	2992	89	-43	-48%
	Nacht	343	1839	14240	16422	643	-300	-47%
Locatie								
Gewest	Vlaams Gewest	436	3879	34134	38449	844	-408	-48%
	Waals Gewest	373	1875	15777	18025	568	-195	-34%
	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	31	230	4486	4747	44	-13	-30%
Provincie	Antwerpen	104	1019	9269	10392	218	-114	-52%
	Limburg	84	585	4691	5360	134	-50	-37%
	Oost-Vlaanderen	104	941	8891	9935	188	-84	-45%
	Vlaams-Brabant	51	478	4514	5043	115	-64	-56%
	West-Vlaanderen	93	856	6770	7719	190	-97	-51%
	Henegouwen	144	712	5425	6281	185	-41	-22%
	Luik	87	461	5092	5640	150	-63	-42%
	Luxemburg	41	243	1399	1682	73	-32	-44%
	Namen	69	343	2236	2648	109	-40	-37%
	Waals-Brabant	32	117	1625	1774	50	-18	-36%
Wegtype	Autosnelwegen	104	1034	4127	5265	218	-114	-52%
	Buiten bebouwde kom	451	2636	20096	23183	831	-380	-46%
	Binnen bebouwde kom	246	2314	30173	32733	407	-161	-40%
Kruispunt-type	Buiten kruispunt	682	4499	34941	40123	1137	-455	-40%
	Op kruispunt	150	1441	18827	20418	315	-165	-52%
	Op rotonde	8	43	628	679	4	+4	+100%

		2010				Referentie- gemiddelde 1998-1999- 2000	Evolutie t.o.v. het referentie- gemiddelde	
		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Doden 30 dagen	Aantal	%
Snelheids-zone	30 km/u of minder	25	164	1946	2135	5	+20	+400%
	31 km/u - 50 km/u	235	2258	28711	31204	375	-140	-37%
	51 km/u - 70 km/u	203	1419	12343	13965	173	+30	+17%
	71 km/u - 90 km/u	231	1176	7655	9062	637	-406	-64%
	Meer dan 90 km/u	107	941	3718	4765	222	-115	-52%
	Onbekend	39	26	24	89	44	-5	-11%
Slachtoffers								
Verplaatsings- wijze ¹	Voetgangers	106	613	3735	4454	153	-47	-31%
	Fietzers	70	867	6872	7809	130	-60	-46%
	Bromfietzers	22	460	4267	4749	67	-45	-67%
	Motorfietzers	102	682	3266	4050	127	-25	-20%
	Personenwagens	444	2992	32426	35861	909	-465	-51%
	Lichte vrachtwagens	77	524	5512	6113	116	-39	-34%
	Vrachtwagens	111	499	2782	3392	208	-97	-47%
	Autobussen/autocars	9	78	1218	1305	19	-10	-53%
	Onbekend/andere	48	97	761	906	7	+41	+586%
Geslacht	Mannen	629	3595	31401	35625	1068	-439	-41%
	Vrouwen	203	1733	22489	24425	387	-184	-48%
	Geslacht onbekend	8	656	506	1170	1	+7	+700%
Leeftijd	0 tot 17 jaar	44	537	7224	7805	116	-72	-62%
	18 tot 24 jaar	171	1006	10943	12120	304	-133	-44%
	25 tot 39 jaar	235	1406	15906	17548	420	-185	-44%
	40 tot 59 jaar	201	1443	14229	15874	302	-101	-33%
	60 jaar en ouder	184	942	5766	6892	304	-120	-40%
	Leeftijd onbekend	5	649	328	982	10	-5	-48%
Ongevalstype								
Ongevalstype	Tussen bestuurders	443	3791	41869	46102	830	-387	-47%
	Eenzijdige ongevallen	353	2108	11529	13990	619	-266	-43%
	Andere/onbekend	44	85	998	1127	7	+37	+560%

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

¹ Deze sectie van de tabel bevat het aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze. In de categorie "lichte vrachtwagens", "vrachtwagens" en "autobussen/autocars" werden niet enkel de gewonde en omgekomen inzittenden in deze voertuigen geteld, maar ook de slachtoffers bij de opponenten van deze voertuigen.



1

INLEIDING

Jaarlijks publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid een statistiekenrapport over letselongevallen. Het statistiekenrapport van het jaar 2010 is een bijzondere uitgave in de reeks van jaarlijkse statistiekenrapporten, omdat zij naast de gewoonlijke kortetermijnanalyse (ten opzichte van een jaar eerder), ook een langetermijnanalyse van het afgelopen decennium aanbiedt. Deze tweeledige finaliteit van het rapport kadert vanzelfsprekend binnen de evaluatie van de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden te halveren tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010.

Reeds voor de publicatie van dit rapport werd bekend gemaakt dat de doelstelling van maximaal 750 verkeersdoden niet is gehaald. Dit rapport plaatst de positieve en negatieve ontwikkelingen van de ongevallenstatistieken in de loop van het afgelopen decennium tegenover elkaar en wil zo een verklaring bieden voor het niet behalen van de doelstelling. Bovendien kan deze terugblik op het decennium 2000-2010 bijdragen tot de bepaling van de prioriteiten op het vlak het verkeersveiligheidsbeleid voor het komende decennium. Intussen heeft een nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, georganiseerd op 11 mei 2011, immers de ambitieuze doelstelling geformuleerd om tussen 2010 en 2020 het aantal verkeersdoden opnieuw te trachten halveren. Naast een eindpunt vormt dit rapport dus tegelijkertijd een beginpunt en luidt het een nieuwe decennium op het vlak van verkeersveiligheid in.

Ter afsluiting geven we in deze inleiding de structuur van het rapport bondig weer. De eerste twee hoofdstukken na de inleiding geven een theoretische inleiding van de ongevallencijfers, waarbij het eerstgenoemde hoofdstuk focust op de verkeersveiligheidspiramide en het andere op de kwaliteit en de totstandkoming van de databank met de gegevens over verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Daarna volgt een hoofdstuk met een overzicht van de terminologie welke in dit rapport wordt gebruikt. Hoofdstuk 5 tot en met 9 bevatten de daadwerkelijke analyse van de ongevallencijfers. Elkeen van deze hoofdstukken wordt aansluitend gevolgd door een synthese. Het rapport wordt afgesloten met een algemene samenvatting.

De databank met de gegevens over verkeersongevallen is slechts één gegevensbron over verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Het BIVV verkent ook andere gegevensbronnen en onderzoekspistes over verkeersongevallen zoals vragenlijstonderzoek, gedragsmetingen en diepteanalyse. Rapporten op basis van deze andere gegevensbronnen kunnen op de website van het BIVV geraadpleegd worden.

2

DE PIRAMIDE VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDS- INDICATOREN



De werkgroep Statistiek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid definieerde in haar rapport aan de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 12 maart 2007 de indicatoren en statistieken die nodig zijn om een zo goed mogelijke analyse te kunnen maken van de verkeersonveiligheid in België (cf. www.fcvv.be). Deze indicatoren werden opgenomen in de piramide die het basisschema vormt voor de analyses van het Observatorium van de Verkeersveiligheid.

De piramide² hierna inventariseert de vereiste gegevens voor een informatiesysteem inzake verkeersveiligheid. Voor een performante analyse moeten rekening houden met de vier niveaus van de piramide.

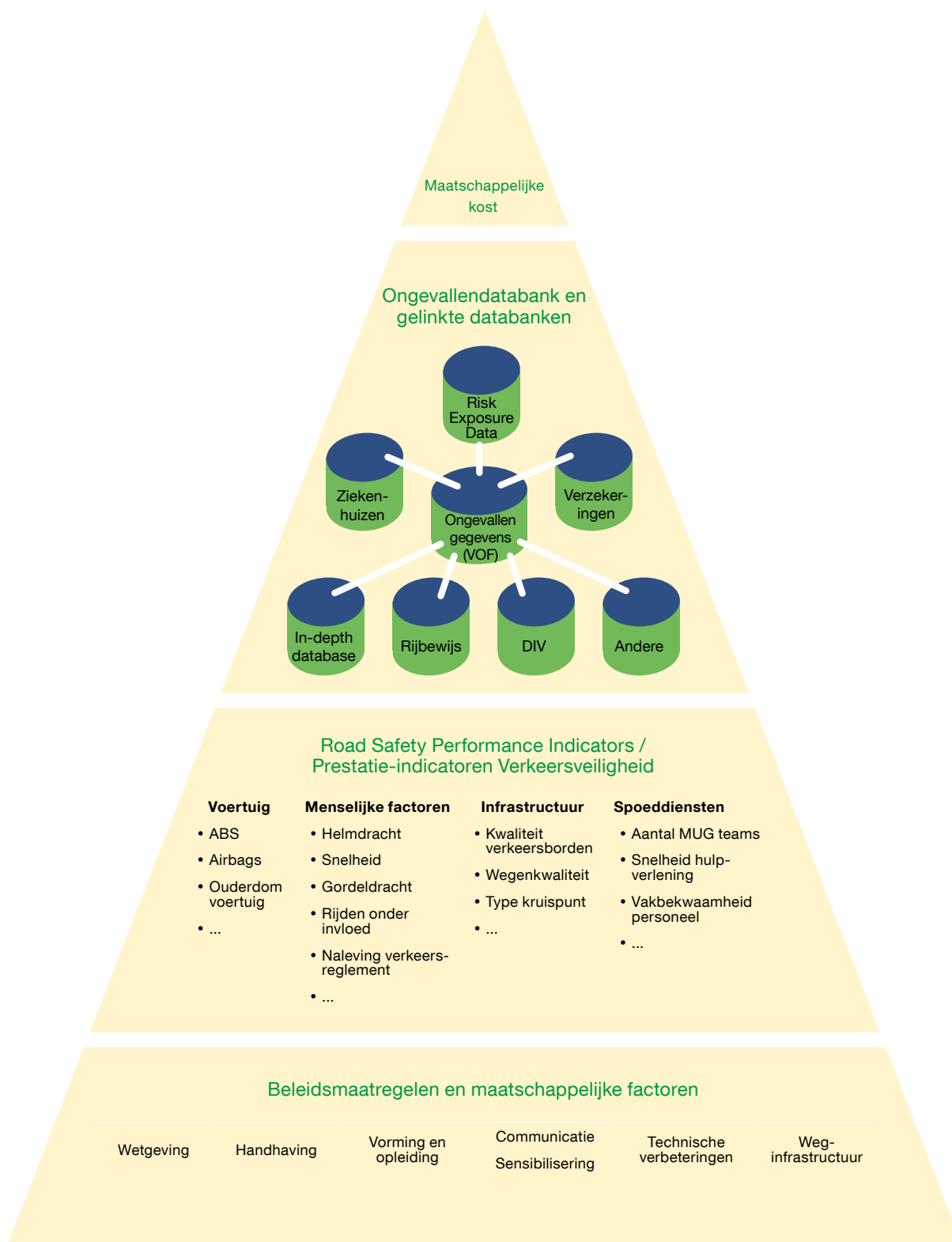
2.1 Acties en beleidsmaatregelen

Onderaan de piramide vinden we de actieplannen en de doorgevoerde beleidsmaatregelen. We onderscheiden 6 types acties of maatregelen.

1. Wetgeving
2. Handhaving
3. Vorming en opleiding
4. Communicatie/Sensibilisatie
5. Technische verbeteringen
6. Verbeteringen aan de infrastructuur

² ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety. LTSA (2000). Road Safety Strategy 2010. National Road Safety Committee, Land TrafficSafety Authority, Wellington, New Zealand.

FIGUUR 1 :
De piramide van de verkeersveiligheidsindicatoren



2.2 Road Safety Performance Indicators / Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid

Verkeersdoden zijn de ultieme symptomen van tekortkomingen inzake de verschillende verkeersveiligheidsfactoren. Een ongeval is steeds het gevolg van verschillende factoren: de mens als verkeersdeelnemer (snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, enz.), het voertuig (aanwezigheid ABS, ESP, airbags, enz.), en de verkeersinfrastructuur (gaten in de weg, veiligheidsvangrails voor motorrijders, enz.). De verkeersomstandigheden (aard van het verkeer, lichtgesteldheid, weer, enz.) hebben natuurlijk ook een invloed op de verkeersonveiligheid. Andere factoren zoals de kwaliteit van de hulpdiensten beïnvloeden de ernst van de letsels die bij een verkeersongeval worden opgelopen.

De wisselwerking tussen deze factoren speelt een essentiële rol. Verkeersveiligheidsmaatregelen moeten erop gericht zijn de samenloop van deze factoren te doorbreken. Het is dan ook belangrijk om over zoveel mogelijk concrete gegevens te beschikken die ons toelaten om de factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden zoveel mogelijk te objectiveren. Deze worden gemeten via prestatie-indicatoren, die ondergebracht kunnen worden in vier categorieën:

Menselijke factoren

Bijvoorbeeld: helmdracht, gereden snelheid, rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen, enz.), naleven van de verkeersregels (niet handenvrij telefoneren tijdens het rijden, overschrijden van een doorlopende streep...), enz.

Voertuiggebonden factoren

Bijvoorbeeld: aanwezigheid van actieve en passieve veiligheidssystemen (ABS, airbags), aantal EuroNCAP-sterren, staat van de banden, zichtbaarheid (dodehoekspiegel...), staat van het voertuig (remmen, schokdempers), enz.

Infrastructuurgebonden factoren

Bijvoorbeeld: kwaliteit van de wegen, gevaar op kruispunten, enz.

Factoren die verband houden met de hulpdiensten

Bijvoorbeeld: aantal eerstehulpdiensten per inwoner, kwaliteit van de hulpdiensten, enz.

2.3 De ongevallendatabank en gelinkte databanken

De belangrijkste informatiebron over verkeersonveiligheid is de databank van de verkeersongevallen met lichamelijke letsels die beheerd wordt door de FOD Economie Algemene Directie Statistische en Economische Informatie. Deze databank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die door de politiediensten worden ingevuld. Door deze ongevallendatabank - die op zich reeds bijzonder nuttig is - te koppelen aan andere databanken, wordt het mogelijk om risicofactoren te identificeren of situaties die maatregelen vergen in kaart te brengen. Het gaat hier om databanken van uiteenlopende aard. Hieronder volgt een niet-exhaustieve lijst:

Risk Exposure Data / Blootstellingsgegevens:

De blootstellingsgegevens laten toe om de context waarin de verkeersongevallen plaatsvinden te beschrijven. Deze parameters maken het mogelijk om het (relatieve) ongevalsrisico te berekenen, en dus om de verschillende weggebruikers, landen, enz. te vergelijken. De meest courante blootstellingsgegevens zijn:

- **Het aantal voertuigen/afgelegde kilometers:** aantal door alle voertuigen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal ongevallen per miljard voertuigkilometers maakt het mogelijk om de verschillende voertuigtypes of verschillende geografische zones met elkaar te vergelijken.
- **Het aantal personen/afgelegde kilometers:** aantal door alle personen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal doden 30 dagen per miljard personen/afgelegde kilometers maakt een vergelijking tussen landen mogelijk.
- **Lengte van het wegennet** om de verkeersonveiligheid op de verschillende wegtypes te kunnen vergelijken
- **Grootte van het wagenpark**
- **Populatie:** het aantal doden per miljoen inwoners maakt het mogelijk om de verschillende doodsoorzaken te vergelijken.
- **Bestuurderspopulatie**
- **Bevolkingsdichtheid**
- **Etc.**

De databank van de rijbewijzen voor informatie over de betrokken bestuurders.

De databank van de nummerplaten voor informatie over de voertuigen.

De databank van de ziekenhuizen voor meer gedetailleerde informatie over de doden en de gewonden.

De gegevens van de verzekeringen voor informatie over de aansprakelijkheid bij ongevallen.

Een databank, aangemaakt op basis van diepteanalyse van verkeersongevallen, die informatie levert over de factoren die bijdroegen tot een ongeval.

Dit informatienetwerk moet ons een gedetailleerde kijk geven op de verkeersonveiligheid. Zo staan de verschillende modellen voor het behalen van een rijbewijs regelmatig ter discussie, zonder dat het mogelijk is om een kwantitatieve evaluatie te maken van de impact van de rijopleiding op het aantal ongevallen gedurende de eerste 2 à 3 jaren na het behalen van het rijbewijs. Door het ongevallenbestand en het rijbewijzenbestand in een “datawarehouse” aan elkaar te koppelen, zou men de noodzakelijke analyses kunnen uitvoeren en zou men over objectieve elementen kunnen beschikken die nodig zijn voor een doeltreffend beleid.

Wanneer men het databestand van de ingeschreven voertuigen aan het databestand van de letselongevallen koppelt, zou men bovendien kunnen onderzoeken of de technische eigenschappen van de voertuigen een impact hebben op de verkeersongevallen en de ernst ervan.

2.4 De maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid

De top van de piramide bevat de informatie die nodig is om de kosten van de verkeersongevallen te berekenen. Zo kan men het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheidsproblematiek evalueren.

2.5 Conclusie

Al deze informatie moet een grondige analyse van de verkeersonveiligheid mogelijk maken. Een dergelijke analyse zal alsmaar nuttiger worden, want naarmate het aantal slachtoffers kleiner wordt, zullen de acties alsmaar gericht moeten worden om nog een bijkomende daling te verwezenlijken. Vandaar het belang van betrouwbare, snelle en volledige gegevens in alle geledingen van de piramide.

Maar om zo'n ideale situatie te bereiken, zullen in België nog veel inspanningen moeten geleverd worden, teneinde over de indicatoren te beschikken die nodig zijn voor een voluntaristisch, doeltreffend beleid met het oog op een veiliger verkeer.

De gedetailleerde ongevalstatistieken zijn veel te laat beschikbaar en vergen bijzonder omslachtige administratieve procedures. Bovendien kampen wij met een gebrek aan gegevens over de activiteiten en de vaststellingen van de politie op het vlak van verkeershandhaving. Gedetailleerde gegevens van de parketten en politierechtbanken zijn evenmin beschikbaar. Er bestaan in België nuttige databanken zoals die van de rijbewijzen of van de nummerplaten, die echter onvoldoende toegankelijk zijn of zich nog niet lenen tot verkeersveiligheidsanalyses. Het Observatorium van de Verkeersveiligheid stelt zich daarom tot doel om in samenwerking en overleg met diverse partners de verzamelde gegevens inzake verkeersveiligheid te verbeteren en aan te vullen.



3

GEGEVENSBRONNEN EN DE KWALITEIT VAN DE ONGEVALLLEN- CIJFERS

De statistische gegevens over letselongevallen die opgenomen zijn in dit rapport, zijn afkomstig van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de Federale Overheidsdienst Economie, Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Middenstand en Energie (FOD Economie, ADSEI). Daarnaast werden in dit rapport ook andere gegevensbronnen gebruikt, waaronder de gegevens van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, EUROSTAT, de CARE-databank (de ongevalldatabank van de Europese Commissie) en de IRTAD-databank (internationale ongevalldatabank).

3.1 Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels

In België wordt de informatie over letselongevallen, net als in de meeste andere Europese landen, ingezameld door de politiediensten. Wanneer een verkeersongeval lichamelijke letsels tot gevolg heeft, zijn de betrokkenen wettelijk verplicht de politiediensten op de hoogte brengen zodat de politie een verkeersongevallenformulier (VOF) en een proces-verbaal (PV) van het letselongeval kan opmaken. De informatie uit de verkeersongevallenformulieren (VOF's) wordt gebundeld in de nationale gegevensbank van letselongevallen van de federale politie. De federale politie maakt dit gecentraliseerde databestand over letselongevallen minstens één maal per jaar over aan de ADSEI.

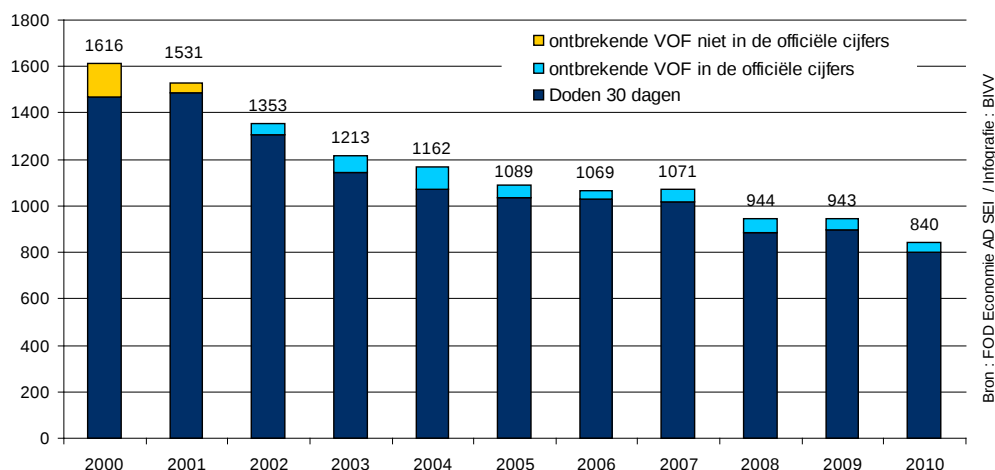
De ADSEI valideert en controleert dit databestand en voegt er tevens de “doden 30 dagen³” aan toe. Dit laatste gebeurt met behulp van de Parketten die (op vrijwillige basis) overlijdensformulieren m.b.t. verkeersongevallen opsturen naar de ADSEI. Deze “doden 30 dagen” zijn in het verkeersongevallenformulier geregistreerd als zwaargewonden, lichtgewonden of ongedeerde verkeersslachtoffers maar zijn later binnen de 30 dagen na het ongeval toch nog komen te overlijden. Zij worden aldus geherdefinieerd als “doden 30 dagen”. De “doden 30 dagen” omvatten ook de verkeersdoden die helemaal niet voorkomen in de nationale gegevensbank van de federale politie en die er derhalve aan worden toegevoegd⁴. Deze laatste categorie doden 30 dagen worden ook “doden zonder VOF” genoemd.

Sinds 2002 worden de doden 30 dagen zonder VOF toegevoegd aan het totale aantal doden 30 dagen dat door de AD SEI wordt gepubliceerd. Voorheen was dit niet het geval. Daarom ontbraken er in 2000 in de officiële statistieken 146 doden 30 dagen en in 2001 45 doden 30 dagen (en een ongekend aantal in de jaren daarvoor). Indien we daadwerkelijk rekening zouden houden met de doden 30 dagen zonder VOF in 2000, dan zou de daling van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2010 -48,0% bedragen hebben.

³ Dit zijn de personen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden aan de gevolgen ervan.

⁴ In 2010 waren er 39 dergelijke gevallen.

FIGUUR 2 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2010



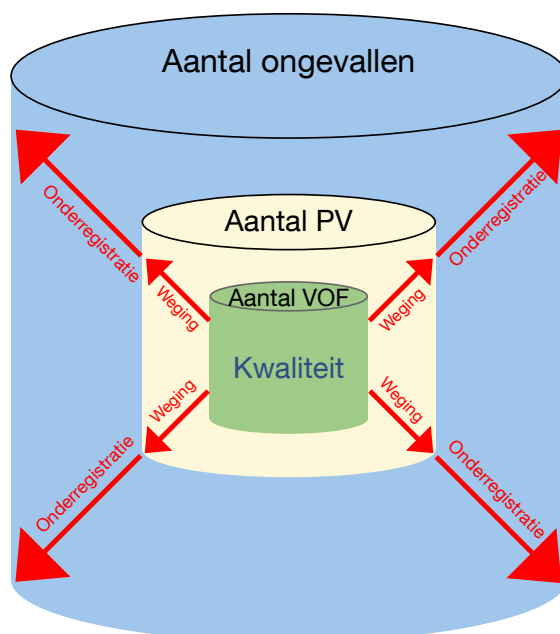
3.2 Kwaliteit van de ongevalgegevens

We gaan in op drie afzonderlijke aspecten betreffende de kwaliteit van de gegevens:

- het probleem van de onderregistratie van de letselongevallen;
- de voor- en nadelen van de wegingsmethode die de FOD Economie AD SEI sinds 2002 hanteert om de gegevens te corrigeren;
- en enkele herhaaldelijk terugkerende kwaliteitsproblemen m.b.t. de officiële databank.

Voor elk van deze aspecten zal de precieze problematiek worden omschreven, waarna telkens conclusies over de interpretatie van de gegevens zullen getrokken worden en, in de mate van het mogelijke, oplossingen zullen voorgesteld worden.

FIGUUR 3 :
Het “zwart cijfer” van de letselongevallen en de 3 problemen m.b.t. de kwaliteit van de ongevalgegevens



3.2.1 Onderregistratie in de ongevalle gegevens

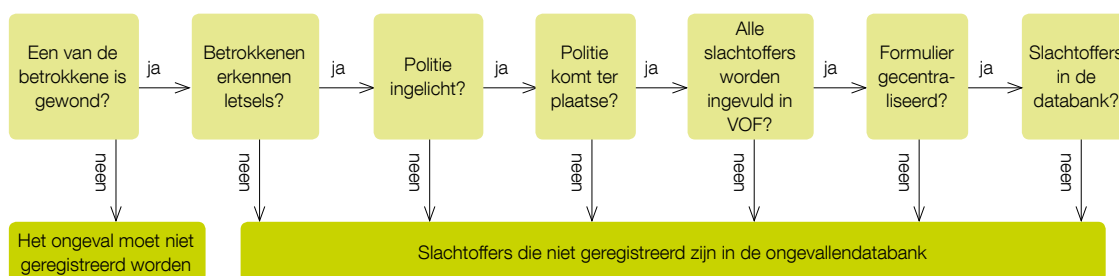
Zoals in alle landen met verkeersongevallenstatistieken, wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie. Men noemt dit “de onderregistratie van letselongevallen”. De oorzaken en de omvang van de onderregistratie worden niet systematisch en op regelmatige basis bestudeerd in België.

De belangrijkste oorzaken van de onderregistratie zijn ongetwijfeld dezelfde als deze in het buitenland:

- op het ogenblik van het ongeval wordt geen enkel letsel vastgesteld en vindt men het niet noodzakelijk om de politie op te roepen;
- de ongevalsbetrokkenen stellen wel letsels vast maar laten het na de politie op de hoogte te brengen;
- de politie wordt wél opgeroepen, maar komt niet of te laat ter plaatse;
- de politie komt ter plaatse, maar vult het verkeersongevallenformulier niet of incorrect in (niet alle slachtoffers worden bvb. geregistreerd);
- het verkeersongevallenformulier wordt niet gecentraliseerd en/of raakt verloren.

FIGUUR 4 :

Schematische voorstelling van het verlies aan informatie over letselongevallen



In Belgische kleinschalige studies wordt geschat dat 5% van de doden 30 dagen niet in de officiële databank worden opgenomen, evenals ongeveer 50% van de zwaargewonden en 65 % van de lichtgewonden⁵.

De problematiek van de onderregistratie is niet enkel eigen aan België. Alle landen die statistieken van letselongevallen verzamelen, kampen met onderregistratie.

De problemen die voortvloeien uit onderregistratie zijn van velerlei aard:

- eerst en vooral wordt de problematiek van de verkeersonveiligheid zowel door de media, door de burgers als door de politici onderschat;
- ten tweede worden bij de analyse van de verkeersveiligheid sommige ongevals-categorieën meer onderschat dan andere vermits sommige weggebruikerscategorieën (fietsers⁶ en voetgangers) of ongevalstypes (minder ernstige ongevallen of ongevallen met één weggebruiker) sterker onderhevig zijn aan onderregistratie dan andere;
- ten derde kan onderregistratie evolueren in de tijd, waardoor de interpretatie van chronologische reeksen grondig verstoord kan worden⁷;

5 De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeersspecialist, vol. 57, p. 7-12.

De Mol J. & Lammar P. (2006), Helpt verkeersslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeersspecialist, Vol. 130, p. 15-18.

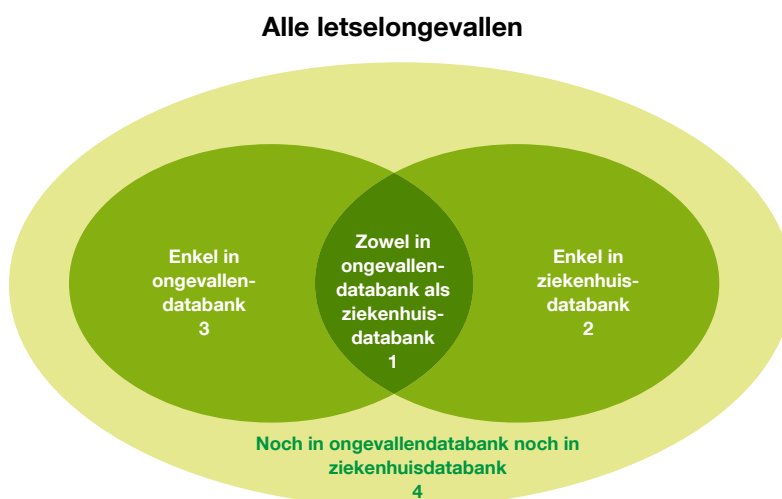
6 Martensen H. & Nuytens N., "Themaraapport fietsers: Verkeersongevallen met fietsers 2000-2007", BIVV, Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid, 2009.

7 Door de automatisering van de gegevensinvoer, is het probleem van verloren geraakte statistische formulieren (voordien werden papieren exemplaren van deze formulieren opgestuurd) ongetwijfeld sterk afgenomen of zelfs volledig verdwenen. Dit resulteerde logisch gezien in een minder grote onderregistratie en dus in een kunstmatige stijging van het aantal verkeersongevallen.

- de mate van onderregistratie kan ook in ruimtelijke zin variëren. Gemeentes, gewesten en landen kennen mogelijk een andere mate van onderregistratie waardoor ongevalgegevens moeilijk vergelijkbaar zijn in ruimtelijke zin.

Omdat de oorzaken van onderregistratie nooit helemaal kunnen opgelost worden, moet een manier gevonden worden om met onderregistratie om te gaan. Daarom vindt in sommige landen⁸ onderzoek plaats om het onderregistratieprobleem te kwantificeren. De meest gebruikte techniek hiervoor is de vergelijking van de politionele gegevens met andere databanken zoals hospitaaldatabanken. België corrigeert de onderregistratie al in bepaalde mate door de politionele gegevens te vergelijken met informatie over de doden 30 dagen in de overlijdensformulieren, afkomstig van de parketten, en met informatie van de PV-registers in het kader van de kalibratieberekening (zie verder). Maar de eerstgenoemde vergelijking heeft slechts betrekking op de doden 30 dagen en niet op andere slachtoffers. De daarna genoemde vergelijking tussen de VOF's en het PV-register is een vergelijking tussen twee politionele gegevens, met als gevolg dat de ongevallen die niet aangegeven werden bij de politie hiermee nog altijd niet in rekening kunnen worden gebracht.

FIGUUR 5 :
Schematische vergelijking tussen de ongevallendatabank en de databank over ziekenhuisgegevens



Nota: De analyse van verkeersongevallen in België gebeurt louter op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen, m.a.w. op basis van deelvverzamelingen 1 en 3 van de figuur

3.2.2 Weging van de ongevalgegevens

De weging werd ingevoerd in het jaar 2002 door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) nadat zij voor bepaalde politiezones een abnormaal sterke daling van het aantal ongevallen vaststelde. De oorzaak van deze daling was niet te wijten aan een reële daling van de letselongevallen maar aan een verminderde registratiekwaliteit ten gevolge van de politiehervorming.

⁸ Dergelijk onderzoek vindt o.a. plaats in Zweden, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

Om deze verminderde registratiekwaliteit te compenseren werd door de ADSEI een tweede informatiebron over letselongevallen aangeboord: de PV-registers van de politiediensten. Deze registers bevatten alle processen-verbaal die opgesteld worden in de politiezones. De AD SEI heeft dan voor de politiezones met een sterke daling van het aantal verkeersongevallenformulieren, het aantal PV's m.b.t. de letselongevallen vergeleken met het aantal verkeersongevallenformulieren. Op basis van het verschil tussen beide aantallen werd voor elk van deze politiezones een wegingscoëfficiënt (vermenigvuldigingsfactor) berekend⁹. De AD SEI heeft deze weging geleidelijk uitgebreid naar alle politiezones, met als gevolg dat de weging sinds 2005 voor alle 196 politiezones van het land wordt toegepast. Voor de dodelijke ongevallen wordt een dergelijke weging echter niet toegepast; voor de door de Federale Politie opgetekende ongevallen is dit evenmin het geval¹⁰.

TABEL 2 :
Aantal gewogen politiezones per jaar

	2001	2002	2003	2004	2005 en later
Politiezones met weging	0	123	182	189	196
Politiezones zonder weging	196	73	14	7	0
Totaal van de politiezones	196	196	196	196	196

Gegevensbron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De vraag kan worden gesteld waarom het aantal pv's en het aantal verkeersongevalformulieren zo verschillend zijn, aangezien beide cijfers afkomstig zijn van dezelfde instantie, nl. de politiediensten. Er zijn twee verklaringen.

Eerst en vooral omvatten de PV's ook de ongevallenaangiftes op de politiebureaus, terwijl dit niet het geval is voor de verkeersongevallenformulieren. Informatie die louter op basis van de verklaringen van één van de ongevalsbetrokkenen wordt verkregen (zoals het geval is bij ongevallenaangiftes op politiebureaus), wordt immers niet voldoende betrouwbaar en volledig geacht opdat zij in een verkeersongevallenformulier (VOF) zou kunnen opgenomen worden.

De tweede verklaring is dat een verkeersongevallenformulier (VOF) pas in de statistieken wordt opgenomen vanaf het moment dat het overeenkomstige PV de finale status heeft bereikt, terwijl het PV zelf zich niet in de finale status moet bevinden voor het opstellen van de statistieken.

Met andere woorden, een ongeval waarvan het PV niet is afgesloten, zal wel meegeteld worden voor de telling van het aantal PV's in een politiezone, maar het overeenkomstige verkeersongevallenformulier zal niet meegeteld worden voor de telling van het aantal VOF's in diezelfde politiezone. Dit probleem komt uiteraard alleen tot uiting als een PV nog niet afgesloten is op het ogenblik dat de federale politie de VOF-gegevens en de PV-gegevens naar de ADSEI overmaakt.

Het grootste voordeel van de toepassing van een wegingscoëfficiënt bestaat erin dat gewogen cijfers het werkelijke aantal letselongevallen beter benaderen dan niet-gewogen cijfers. Jammer genoeg zorgt deze wegingsmethode ook voor enkele complicaties bij de interpretatie van de ongevalgegevens:

- De weging werd niet elk jaar op dezelfde manier berekend. Zo was het in 2002 de bedoeling om de abnormaal lage cijfers in enkele welbepaalde politiezones te corrigeren. De ADSEI heeft na 2002 de toepassing van de weging jaar na jaar uitgebreid, zodat sinds 2005 de ongevallencijfers van alle 196 politiezones worden gewogen.

⁹ Wanneer in een politiezone 150 PV's werden opgesteld en slechts 100 statistische formulieren werden ingevuld, zal elk ongeval en dus elke ongevalsvariabele vermenigvuldigd worden met factor 1,5: 1 ongeval met 3 lichtgewonden zal geëxtrapoleerd worden naar 1,5 ongeval met 4,5 lichtgewonden.

¹⁰ Het aantal opgestelde PV's is niet beschikbaar voor de federale politie.

De geleidelijke invoer van de weging heeft wel als gevolg dat de gewogen cijfers van 2002 tot en met 2005 niet onderling vergelijkbaar zijn.

- Bij de berekening van de wegingscoëfficiënt wordt rekening gehouden met de ongevallenaangiften op de politiebureaus. Vóór het jaar 2002, toen nog geen weging werd uitgevoerd, werd echter in het geheel geen rekening gehouden met de ongevallenaangiften op de politiebureaus. De cijfers van voor het jaar 2002 en na het jaar 2002 zijn onder andere omwille van dit verschil eveneens niet vergelijkbaar.
- De berekening van de weging wordt doorgevoerd zonder rekening te houden met de gevolgen van de ongevallen (met uitzondering van de dodelijke ongevallen, waarop geen weging wordt toegepast), de betrokken weggebruikerscategorie(ën), het tijdstip van het ongeval, enz. Impliciet wordt er dus van uitgegaan dat de ongevallen die op het politiekantoor worden aangegeven, (voor deze ongevallen wordt geen VOF opgemaakt) dezelfde eigenschappen hebben als de ongevallen waarbij de politie ter plaatse wordt geroepen (voor deze ongevallen wordt wel VOF opgemaakt). Zonder deze hypothese a priori in twijfel te trekken, lijkt de invoering van een controleprocedure ons een nuttige voorzorgsmaatregel.
- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest speelt de weging een grotere rol dan in de andere gewesten. Voor Brussel werd in 2010 immers een wegingscoëfficiënt toegepast van gemiddeld 1,19; voor Wallonië was dit 1,09 en voor Vlaanderen 1,14. In Brussel werden 1046 ongevallen toegevoegd, goed voor 25,4 % van het officiële aantal ongevallen in het gewest.

Vanuit praktisch opzicht mogen gewogen en niet-gewogen gegevens in geen geval met elkaar vergeleken worden. Om de evolutie op lange termijn te analyseren, moet steeds gewerkt worden met niet-gewogen gegevens.

3.2.3 Kwaliteit van de ongevalgegevens

Het derde en laatste probleem met betrekking tot de interpretatie van de ongevallencijfers heeft betrekking op de kwaliteit van de officiële databank. Hieronder volgen enkele voorbeelden:

- Van de 840 doden die in 2010 werden opgetekend in België werden er 39 niet opgenomen in de politionele gegevens. Deze gegevens werden dus rechtstreeks geleverd door de Parketten. Buiten enkele parameters, afkomstig van de overlijdensformulieren van de Parketten (i.e. gemeente, datum en tijdstip van het ongeval, alsook het geslacht en de leeftijd van het slachtoffer), hebben we dus geen enkele informatie over deze 39 doden.
- De manier waarop momenteel informatie wordt verzameld, laat niet toe om de plaats van het ongeval nauwkeurig te bepalen.
- Het is moeilijk het precieze verloop van een letselongeval in het verkeersongevalformulier te registreren. Als het ongeval op een rotonde is gebeurd, blijkt dit zelfs onmogelijk. De ongevallenstatistieken bieden bijgevolg geen klare kijk op het verloop van de letselongevallen.
- Het grote aantal ontbrekende of onbekende parameters bemoeilijkt de analyse van de letselongevallen.
- Een ander werkpunt is de publicatiedatum van de officiële ongevalgegevens die vaak lang op zich laat wachten. Zo werden de ongevalgegevens van 2009 pas in april 2011 door de ADSEI verspreid. De ongevalgegevens van het jaar 2010 waren pas definitief in maart 2012. Pas na deze publicatie door de ADSEI kan de analyse en de interpretatie van de ongevalgegevens van start gaan.

Een onderzoek naar de kwaliteit van de gegevens zou meer duidelijkheid kunnen brengen over de omvang van het fenomeen en eventuele oplossingen aan het licht kunnen brengen. Het verkeersongevallenformulier dat dateert van 1991 heeft zijn beperkingen en is dringend aan vernieuwing toe. Deze vernieuwing zou de politie de ideale gelegenheid bieden om de agenten een degelijke opleiding te geven inzake het invullen van de verkeersongevallenformulieren.

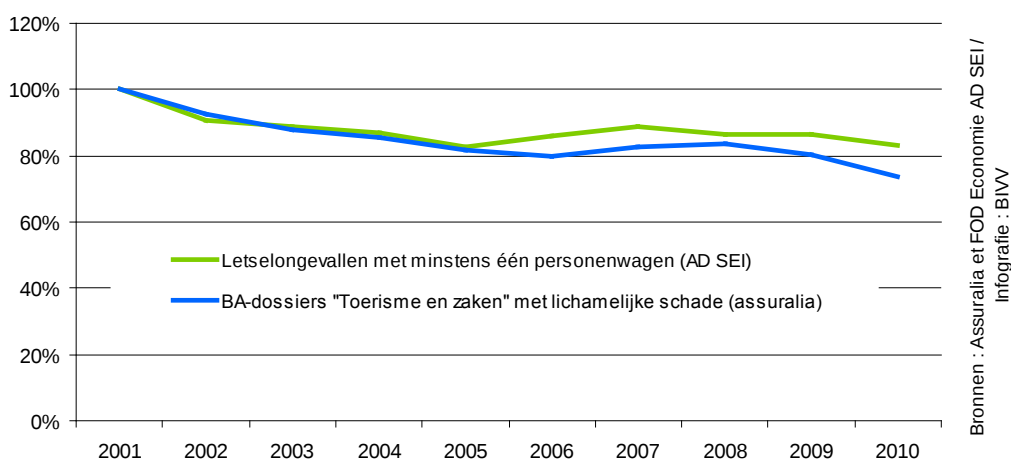
3.2.4 Vergelijking tussen de ongevalgegevens en de statistieken van verzekeringsmaatschappijen

De onderstaande figuur vergelijkt de evolutie van het aantal burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade met het aantal auto-ongevallen in de politionele gegevens van de FOD Economie AD SEI. Dit komt neer op een vergelijking van verzekeringsgegevens met politionele gegevens. Gelijkaardige evoluties in de beide gegevensbronnen worden vastgesteld. Beide gegevensbronnen noteren een daling tussen 2001 en 2005 (politiecijfers)-2006 (cijfers van de verzekeringssector). Daarna volgt een opwaartse beweging gedurende twee jaar die daarna weer gevolgd wordt door een lichte daling tot en met 2010. Deze vergelijking leert ons dat de databank met de door de politie opgetekende letselongevallen gelijkloopt met de gegevens van de verzekeringssector over de evolutie van het aantal letselongevallen.

Deze informatie is bijzonder waardevol, vermits genoegzaam bekend is dat de politie-databank in het begin van de jaren 2000 ingrijpende veranderingen ten gevolge van de politiehervorming heeft ondergaan. De verzekeringsgegevens illustreren echter dat door de politiegegevens weergegeven evolutie correct is.

FIGUUR 6 :

Vergelijking van de evolutie van auto-ongevallen (niet-gewogen politionele gegevens) met de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade



4

DEFINITIES EN AFKORTINGEN

Voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport bevinden zich hieronder enkele definities van veel gebruikte termen.

4.1 Algemeen

ADSEI

Algemene Directie Statistische en Economische Informatie

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

#

Aantal

%

Percentage

Index

Een getal dat de verhouding uitdrukt van een grootte ten opzichte van een referentiewaarde. De index geeft het aantal slachtoffers of ongevallen van het huidige jaar weer, gesteld dat er 100 slachtoffers of ongevallen werden geregistreerd in het referentiejaar.

In dit rapport wordt regelmatig gebruik gemaakt van indexcijfers om de historische evolutie van verkeersveiligheidsindicatoren weer te geven.

Referentiegemiddelde 1998-2000

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bvb. doden 30 dagen, letselongevallen...) wordt in dit rapport meestal afgetoetst ten opzichte van het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 1998, 1999 en 2000.

Reden daarvan is dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 (1500 verkeersdoden)¹¹ gebruikt als referentiepunt voor haar doelstellingen tot vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 in het jaar 2010 (-50%).

Evolutie

Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000.

Verkeersveiligheidsindicator

Dit is een indicator van verkeersveiligheid die rechtstreeks verband houdt met het aantal slachtoffers of ongevallen.

Dode 30 dagen

Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde.

Dode ter plaatse

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en 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.

¹¹ Het betreft het afgeronde referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1500 doden 30 dagen). Het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 bedraagt 1456 doden 30 dagen.

Zwaar- of ernstig gewonde

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur noodzakelijk is.

Lichtgewonde

Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.

Slachtoffer

Licht- of zwaargewonde of dode 30 dagen.

Letselongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels)).

Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport 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 letselongeval

Letselongeval met minstens 1 dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval

Letselongeval met minstens 1 zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen wordt berekend aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

Totale ernst

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

Specifieke ernst

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen 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, autobus en -car, vrachtwagens en speciale voertuigen, en motorfietzers) 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 wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bvb. voertuigkilometers, totale bevolkingsaantal...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal zwaargewonden/miljard reizigerskilometers.

Bij de risicoberekening voor de weggebruikerstypes afzonderlijk kan er ook sprake zijn van een “dodelijk totaalrisico”. Dit is het totaal aantal doden in een ongeval met een bepaald weggebruikerstype in verhouding tot de blootstellingsgegevens van dat weggebruikerstype. Het dodelijk totaalrisico van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is gelijk aan het aantal doden bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens in verhouding tot het aantal reizigerskilometers met vrachtwagens.

Eenzijdig ongeval (single vehicle ongeval)

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval.

Dodehoekongeval

Een dodehoekongeval beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- een personenwagen, (lichte) vrachtwagen of autobus of -car slaat rechts af;
- de opponent is een voetganger, fietser of bromfietser;
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers;
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers.

4.2 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.

4.3 Verkeersslachtoffers en verplaatsingswijzes

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 / botsingspartner

Dit is de tegenpartij in de botsing.

Voetganger

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

Bromfiets

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

Motorfietser

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

Personenwagen

Onder personenwagens vallen personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.

Vrachtwagen

Naast vrachtwagens vallen hier in de ruime betekenis van dit begrip ook trekkers (al dan niet met aanhangwagen) onder.

4.4 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

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

% Geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

% Bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.

BAC

Bloedalcoholconcentratie. Wanneer de BAC hoger is dan $0,5 \text{ g/l}$ 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 ($\text{BAC} > 0,5 \text{ g/l}$).



5

**DE ONGEVALLENCIJFERS
IN HET JAAR 2010, IN
TIJDSPERSPECTIEF EN IN
EUROPEES PERSPECTIEF**

5.1 Evolutie op korte termijn

Het jaar 2010 was een bijzonder goed jaar op het vlak van verkeersveiligheid. Ten opzichte van het jaar 2009 is het aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden met respectievelijk 11%, 10% en 3% gedaald (Tabel 3).

Het afgelopen decennium lieten slechts twee andere kalenderjaren een betere evolutie van het aantal doden 30 dagen (de jaren 2002 en 2008) en zwaargewonden (de jaren 2002 en 2004) optekenen (Tabel 7). Wat betreft de daling van het aantal lichtgewonden is het jaar 2010 niet uitzonderlijk. Vijf andere kalenderjaren in de periode 2001-2010 noteren immers een sterkere afname (Tabel 7).

De goede prestatie in het jaar 2010 contrasteert met het jaar 2009. In 2009 bleef het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden nagenoeg constant. Het jaar 2009 past daarmee perfect in de trapsgewijze trend van het aantal verkeersdoden sinds het jaar 2007. Sinds dat jaar wordt een matig jaar immers steeds opgevolgd door een jaar met een sterke vooruitgang (2007 en 2009 zijn de matige jaren; 2008 en 2010 zijn de goede jaren).

De evolutie van het aantal letselongevallen, ernstige ongevallen en dodelijke ongevallen in 2010 ten opzichte van het jaar 2009 ligt in de lijn van de ontwikkeling van het aantal slachtoffers. Het aantal dodelijke en ernstige letselongevallen nam immers met ongeveer 10% af. In overeenstemming met de lichtere afname van 4% van het totaal aantal slachtoffers nam het aantal letselongevallen eveneens met 4% af in het jaar 2010 (Tabel 4).

TABEL 3 :
Korte termijn evolutie van het aantal verkeersslachtoffers: 2008 tot en met 2010 (gewogen cijfers)

	2008	2009	2010	Evolutie	
	Aantal	Aantal	Aantal	% 2008-2009	% 2009-2010
Doden 30 dagen	944	943	840	-0%	-11%
Zwaargewonden	6782	6647	5984	-2%	-10%
Lichtgewonden	57655	56073	54396	-3%	-3%
Totaal slachtoffers	65382	63664	61220	-3%	-4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 4 :
Korte termijn evolutie van het aantal letselongevallen: 2008 tot en met 2010 (gewogen cijfers)

	2008	2009	2010	Evolutie	
	Aantal	Aantal	Aantal	% 2008-2009	% 2009-2010
Dodelijke letselongevallen	869	884	786	+2%	-11%
Ernstige letselongevallen	6764	6682	6010	-1%	-10%
Alle letselongevallen	48827	47798	45927	-2%	-4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

5.2 Evolutie op lange termijn

5.2.1 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2002 en de doelstellingen voor het jaar 2010 met betrekking tot het aantal verkeersdoden en zwaargewonden

Op het vlak van verkeersveiligheid, is het jaar 2010, zowel op Europees, nationaal als regionaal vlak een belangrijk ijkpunt. De meeste Europese landen hebben immers het jaar 2010 uitgekozen als evaluatiemoment voor de inspanningen die zij in het voorbije decennium hebben geleverd om het aantal verkeersdoden te verminderen.

België vormt hierop geen uitzondering. Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het jaar 2002 heeft België zich tot doel gesteld het **aantal doden 30 dagen met 50% te verminderen tussen de periode 1998-1999-2000 en het jaar 2010**. Aangezien het gemiddelde jaarlijkse aantal dodelijke slachtoffers in de periode 1998-1999-2000 1500¹² verkeersdoden bedroeg, **mocht het jaar 2010 nog maar maximum 750 verkeersdoden tellen**.

Om deze doelstelling te behalen moest België elk jaar een afname van gemiddeld 75 verkeersdoden realiseren. **Van 2000 tot en met 2005 leek de doelstelling van 750 verkeersdoden in 2010 haalbaar**, want tijdens deze periode werd een gemiddelde jaarlijkse afname van 76 verkeersdoden geregistreerd. Enkel het jaar 2001 liet geen daling optekenen.

Hoewel het eerste semester van 2006 nog in de lijn lag van de dalende trend in de eerdere jaren, kwam het in de tweede helft van dat jaar tot een kentering. Na het jaar 2006 volgden afwisselend jaren van stagnatie (2007 en 2009) en jaren van vooruitgang (2008 en 2010). Bijgevolg bedroeg de jaarlijkse gemiddelde afname tussen de jaren 2006 en 2010 slechts 50 verkeersdoden in plaats van de vereiste jaarlijkse daling van 75 verkeersdoden.

Alhoewel het afgelopen decennium met een zeer goed jaar werd afgesloten (in 2010 daalde het aantal verkeersdoden met 103 in vergelijking met het jaar 2009) kon **de doelstelling voor het jaar 2010 dus niet worden gehaald**. De uiteindelijk gerealiseerde afname in het afgelopen decennium bedraagt **-44%**¹³. Dit stemt overeen met **een afname van 1500 verkeersdoden (het referentiegemiddelde 1998-1999-2000) naar 840 verkeersdoden in 2010**.

Voor de **zwaargewonden** werden tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002 en 2011 geen doelstellingen geformuleerd.

In dit rapport is evenwel toch berekend wat de precieze doelstellingen van het aantal zwaargewonden voor het jaar 2010 en het jaar 2020 zouden zijn, indien dezelfde principes als voor de doden 30 dagen zouden toegepast worden. Deze principes zijn:

- -50% zwaargewonden in 2010 ten opzichte van het gemiddelde aantal zwaargewonden in 1998, 1999 en 2000 (in niet-gewogen cijfers);
- -50% zwaargewonden in 2020 ten opzichte van het aantal zwaargewonden in 2010 (in gewogen cijfers).

Volgens deze werkwijze had het aantal zwaargewonden (niet-gewogen) in 2010 niet meer dan 5196 zwaargewonden mogen bedragen. Deze “doelstelling” werd niet behaald aangezien het aantal zwaargewonden (niet-gewogen) in 2010 strandde op 5403. Net als voor de verkeersdoden werd tussen 2000 en 2005 een trend aangehouden die, indien zij ook na 2005 zou worden verder gezet, zou leiden

¹² 1500 is niet het exacte gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998-1999-2000. Het exacte gemiddelde bedraagt 1456 (1500 verkeersdoden in 1998; 1397 in 1999; en 1470 in 2000). Het exacte gemiddelde werd afgerond naar het beter communiceerbare en ronde getal 1500.

¹³ Het betreft de daling tussen het afgeronde referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1500 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen). Ten opzichte van het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) bedraagt de procentuele afname -42%.

tot het behalen van het streefdoel. Vanaf 2005 werd echter geen vooruitgang meer geboekt (behalve in het jaar 2010), waardoor men uiteindelijk ruim boven het streefdoel is geëindigd.

Het uiteindelijke afnamepercentage van het aantal zwaargewonden tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en 2010, bedraagt -48,0%, wat overeenstemt met een absolute afname van 10392 zwaargewonden naar 5984 zwaargewonden.

5.2.2 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2011 de doelstellingen voor het jaar 2020 met betrekking tot het aantal verkeersdoden en zwaargewonden

In het jaar 2011 werd een nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid georganiseerd. Tijdens deze Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden de maatregelen en doelstellingen voor het decennium 2011-2020 uitgetekend. De nieuwe doelstelling werd vastgepind op **een vermindering van het aantal verkeersdoden met minimaal 50% tussen 2010 en 2020**. Concreet betekent dit dat **het jaar 2020 niet meer dan 420 verkeersdoden mag tellen** (met een tussentijdse doelstelling van 630 verkeersdoden in 2015). Deze doelstelling werd gekozen in navolging van de Europese doelstelling welke ook een daling van het aantal Europese verkeersdoden vooropstelt van -50% tussen 2010 en 2020.

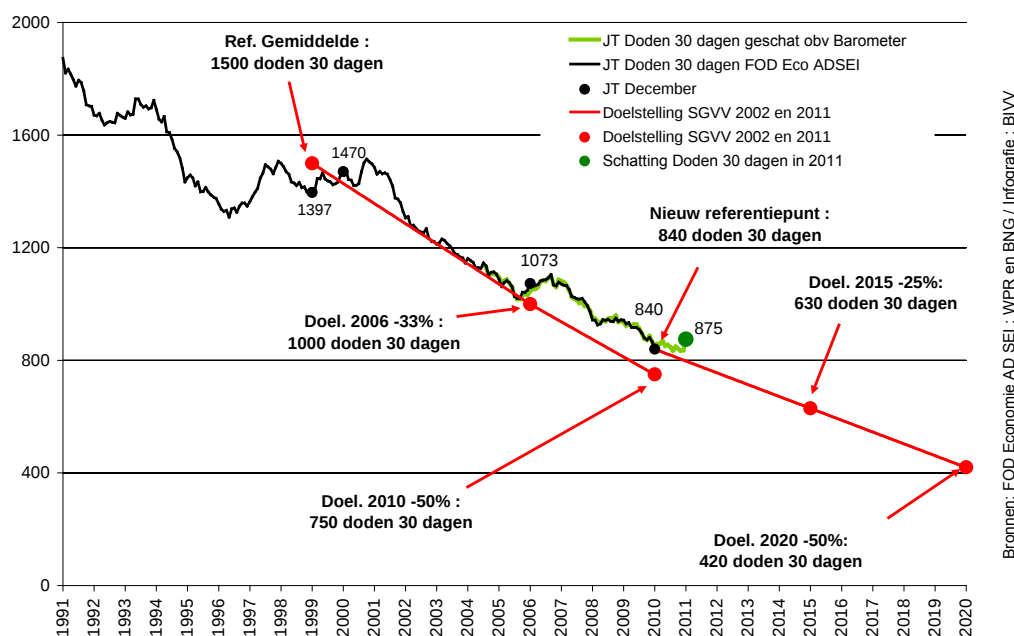
Om de nieuwe doelstelling te kunnen halen moet een jaarlijkse gemiddelde afname gerealiseerd worden van 42 verkeersdoden. Aangezien van 2000 tot en met 2005 een gemiddelde jaarlijkse afname werd gerealiseerd van 76 doden en van 2006 tot en met 2010 een gemiddelde jaarlijkse afname van 50 doden, lijkt dit nieuwe streefdoel niet onmogelijk.

Toch is dit nieuwe streefdoel niet minder ambitieus dan het oude streefdoel. Hoe dicht het aantal verkeersdoden bij 0 komt te liggen, hoe meer inspanningen er immers geleverd moeten worden om nog bijkomende dalingen te bewerkstelligen.

In het jaar 2011 werd alvast geen daling van het aantal verkeersdoden gerealiseerd. Dit kan afgeleid worden uit de voorlopige ongevallencijfers van de verkeersveiligheidsbarometer, die maandelijks wordt gepubliceerd en die reeds de evolutie van de ongevallencijfers in het jaar 2011 weergeeft. Integendeel, op basis van de verkeersveiligheidsbarometer wordt het aantal verkeersdoden in 2011 op 875 geschat, wat een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers zou betekenen met 35 ten opzichte van 2010.

FIGUUR 7 :

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



Nota: JT = jaartotaal (aantal verkeersdoden tijdens twaalf maanden)

De toekomstige evolutie van het aantal doden op de Belgische wegen zal afhangen van twee factoren : de evolutie van de omvang van het verkeer in België (risicoblootstelling) en de evolutie van het risico op een dodelijk verkeersongeval (risico). Het is dus mogelijk om in te schatten hoe het aantal doden zal evolueren met behulp van een voorspelmingsmodel¹⁴ gebaseerd op de volgende formule :

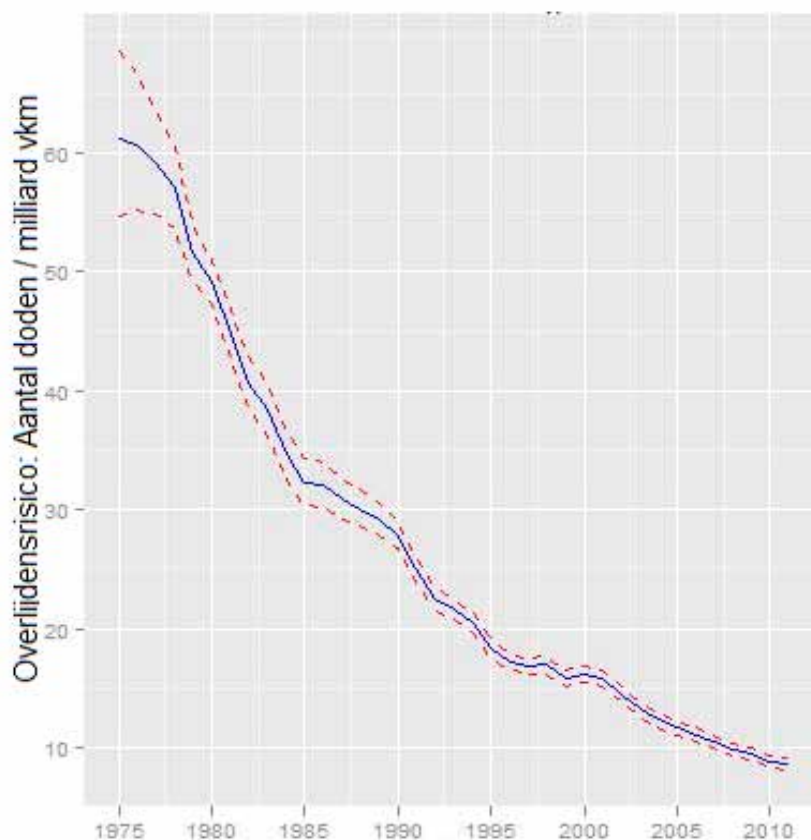
$$\text{Aantal doden} = \text{Verkeersvolume} * \text{Overlijdensrisico}$$

Het aantal afgelegde voertuig-kilometers op Belgisch grondgebied levert een betrouwbare raming op van de omvang van het verkeer. Deze indicator neemt sinds begin jaren '90 nog steeds toe, maar in vertraagde vorm sinds 2007 (zie Tabel 7 en Figuur 11). Het aantal doden per miljard afgelegde voertuig-kilometers levert een betrouwbare raming op van het overlijdensrisico. Dit risico evolueerde van 60 doden per miljard kilometers midden jaren 1970 naar minder dan 10 in 2010, dit is een gemiddelde jaarlijkse afname van 5,3% (zie Figuur 8 hieronder).

¹⁴ Het prognose model is een latent risk time series model met een vastgezette daling van het risico (zie Bijleveld F., Commandeur J., Gould P., Koopman S. J. (2008). Modelbased measurement of latent risk in time series with applications. Journal of the Royal Statistical Society, Series A.; Dupont, E. & Martensen, H. (Eds.) 2012. Forecasting road traffic fatalities in European countries. Deliverable 4.4 of the EC FP7 project DaCoTA).

FIGUUR 8 :

Evolutie van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers) in België



Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

Uitgaande van eenzelfde ontwikkeling van het verkeersvolume en het overlijdensrisico in de toekomst in vergelijking met het verleden, worden voor de komende jaren de prognoses in Tabel 5 bekomen.

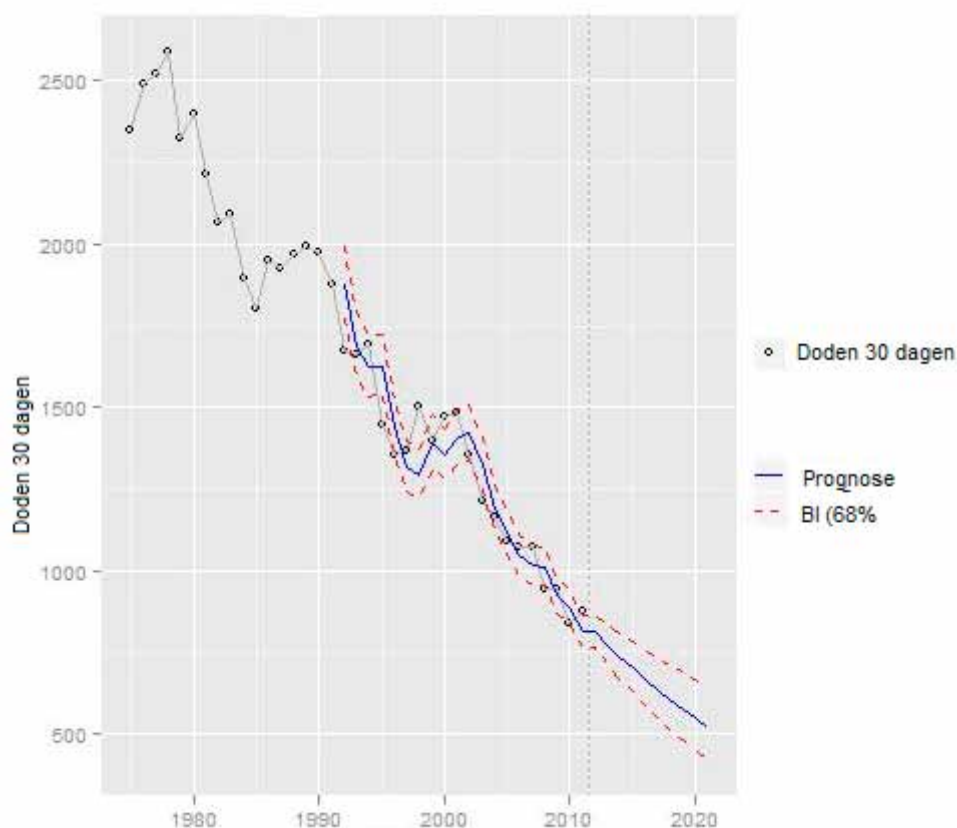
TABEL 5 :

Prognose van het aantal Belgische verkeersdoden in de jaren 2012 tot en met 2020

Jaar	Prognose	Ondergrens 68% interval	Bovengrens 68% interval
2012	813	766	863
2013	774	716	837
2014	737	670	810
2015	701	627	784
2016	667	587	758
2017	635	550	734
2018	605	514	711
2019	575	481	689
2020	548	449	668

FIGUUR 9 :

Geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden in België met 68% betrouwbaarheidsinterval



Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

Verondersteld dat de inspanningen voor de verkeersveiligheid op eenzelfde manier worden verdergezet dan zullen er in het jaar 2020 nog steeds 548 dodelijke slachtoffers te betreuren zijn. De doelstelling van 420 doden zal dan pas tegen 2026 gehaald worden. Dit is een schatting en in Figuur 9 ziet men dat de ontwikkeling in de afgelopen jaren onvoldoende stabiel was om aan de exacte schatting te veel betekenis te hechten. Het 68% betrouwbaarheidsinterval geeft de bereik aan waarin we het aantal doden met redelijke waarschijnlijkheid kunnen verwachten als we onze inspanningen op dezelfde manier voortzetten. De vooropgestelde doelstelling van 420 ligt niet binnen dit interval en de conclusie is daarom dat er om de doelstelling te halen nog extra inspanningen nodig zijn.

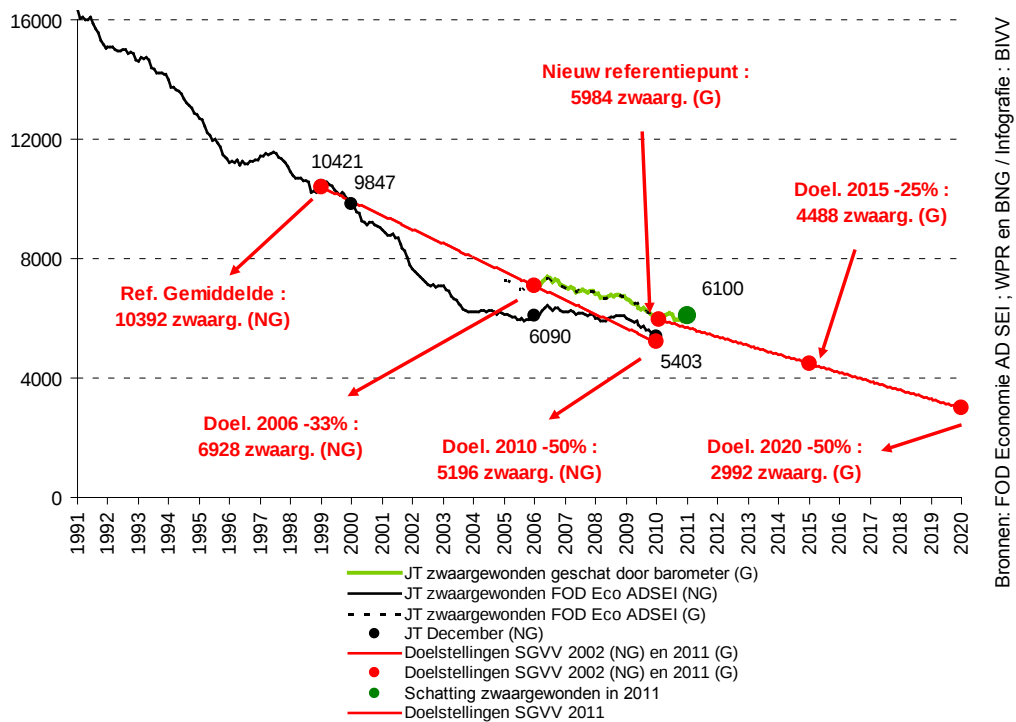
De **nieuwe “doelstelling 2020”** voor de zwaargewonden bedraagt op basis van het halveringsprincipe over een periode van tien jaar **2992 zwaargewonden (in gewogen cijfers)**. Het gewogen aantal zwaargewonden in het jaar 2010 bedroeg immers 5984.

Indien we deze nieuwe doelstelling willen halen, moet een jaarlijkse gemiddelde afname van 299 zwaargewonden bewerkstelligd worden. Dit is een ambitieuze doelstelling, zeker als men weet dat sinds 2005 de jaarlijkse gemiddelde afname van het aantal zwaargewonden “slechts” 142 bedroeg.

Uit voorlopige ongevallencijfers van de verkeersveiligheidsbarometer blijkt het jaar 2011 in ieder geval niet de goede richting uit te gaan. De trend van het voorlopige aantal zwaargewonden, geeft immers **een stijging van het aantal zwaargewonden in 2011 aan**. Het aantal zwaargewonden wordt op basis van de voorlopige ongevallencijfers in de verkeersveiligheidsbarometer geschat op 6100.

FIGUUR 10 :

Evolutie van de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid



Nota: G = Gewogen NG niet gewogen

5.2.3 Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, letselongevallen en de ongevallenernst

Terwijl het aantal verkeersdoden en zwaargewonden respectievelijk met -44% en -48% is afgenomen tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010, is het aantal **lichtgewonden** in diezelfde tijdspanne “slechts” **met 19,4% verminderd**. Net als voor de zwaargewonden is deze daling echter hoofdzakelijk gerealiseerd tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2005. Sindsdien evolueert het aantal lichtgewonden nog nauwelijks.

Aangezien de lichtgewonden veruit de grootste groep onder de verkeersslachtoffers vertegenwoordigen, ligt de daling van het totaal aantal verkeersslachtoffers in het afgelopen decennium in de lijn van de daling van het aantal lichtgewonden. **De daling van het totaal aantal verkeersslachtoffers bedraagt -24,1% (Tabel 6).**

Figuur 11 houdt de evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden sinds het jaar 1973 tegen het licht van de evolutie van de afgelegde voertuigkilometers en het aantal motorvoertuigen in dezelfde periode. **Sinds 1973 blijkt het aantal afgelegde kilometers bijna verdrievoud te zijn (stijging met 184%).** Het aantal geregistreerde motorvoertuigen is meer dan verdubbeld (stijging met 132%).

Ook sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 is het aantal afgelegde voertuigkilometers en motorvoertuigen nog gestegen (resp. met 12% en 20%). Dit werpt een ander licht op het niet behalen van de doelstelling van maximaal 750 verkeersdoden in 2010. Een toename van het verkeer bemoeilijkt immers de realisatie van een daling van het aantal verkeersslachtoffers.

De ongevallenernst is het laatste onderwerp dat in deze paragraaf aan bod zal komen. De ernst van ongevallen meet het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen. Deze ongevallenernst is een maat voor de dodelijkheid van letselongevallen.

Een factor met een belangrijke determinerende invloed op de ernst is de impactsnelheid van een ongeval. Daarnaast spelen ook het verplaatsingsmiddel, de weginfrastructuur, de gordeldracht, de fysieke gesteldheid van de ongevalsbetrokkenen (ouderdom verhoogt de kwetsbaarheid van een ongevalsbetrokkene) en rijden onder invloed een belangrijke rol.

Om de evolutie van de ongevallenernst te achterhalen, moet naar de evolutie van het aantal verkeersdoden en de evolutie van het aantal letselongevallen worden gekeken, aangezien de ongevallenernst een combinatie is van deze twee ongevalsindicatoren.

Het is reeds vermeld dat het aantal verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde met -44% is gedaald. De evolutie van het aantal letselongevallen bedraagt op haar beurt -19,8% (totaal slachtoffers: -24,1%). **De combinatie van beide evoluties resulteert in een afname van de ernst met -28,1% sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.**

Zoals de meeste evoluties is ook deze evolutie niet te danken aan één factor maar aan meerdere factoren. Het BIVV voert sinds 2003 op regelmatige tijdstippen gedragsmetingen uit, waarbij de gordeldracht, het promillegehalte en de gereden snelheid van autobestuurders worden gemeten¹⁵.

Uit de gedragsmeting “**rijden onder invloed van alcohol**” blijkt nauwelijks een vooruitgang van het aantal bestuurders onder invloed: tussen 2003 en 2009 daalde het aantal autobestuurders onder invloed van 3,1% naar 2,5% maar deze daling is statistisch niet significant.

Wat betreft de gereden **snelheid** werd tussen 2003 en 2010 een significante snelheidsdaling geregistreerd op 70 km/u wegen en 90 km/u wegen. De gemiddelde snelheid op 70 km/u wegen nam af van 77km/u naar 71 km/u.¹⁶ Op 90 km/u wegen nam de gemiddelde snelheid af van 94 km/u naar 83 km/u. Op 30 km/u wegen en 50 km/u wegen werden daarentegen geen beduidende dalingen vastgesteld. Voor beide snelheidsregimes ligt de gemiddelde gereden snelheid trouwens boven de maximaal toegelaten snelheid op deze wegen.

Inzake **gordeldracht** werd het afgelopen decennium de grootste verbetering geregistreerd. In 2003 droeg slechts 53% van alle autobestuurders en 65% van alle passagiers voorin in de wagen een gordel. In 2010 bedroeg het percentage gordeldracht, zowel voor de autobestuurders als voor de passagiers voorin, al 86%.

De verbeteringen op het vlak van gordeldracht en de toegepaste snelheid hebben zeker bijgedragen aan de dalingen van het aantal verkeersslachtoffers, de letselongevallen en de ongevallenernst, die in het afgelopen decennium werden waargenomen.

¹⁵ De gedragsmetingen gordeldracht, rijden onder invloed en snelheid worden op afzonderlijke tijdstippen georganiseerd en zijn onderling onafhankelijk. Deze metingen worden op aselectieve wijze langs de kant van de weg en buiten een ongevalscontext uitgevoerd. In de gordeldrachtmeting worden naast de autobestuurders ook de passagiers voorin in de wagen, gecontroleerd op het dragen van de gordel.

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2009”. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting snelheid 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

¹⁶ Ondanks de afname van de gemiddelde snelheid op 70 km/u wegen ligt deze gemiddelde snelheid nog steeds boven de maximaal toegelaten snelheid.

TABEL 6 :
Evolutie op lange termijn van de kerncijfers: slachtoffers

Jaar	Doden 30 dagen		Doden ter plaatse	
	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2915	100	1866	100
1974	2665	91	1779	95
1975	2346	80	1589	85
1976	2488	85	1712	92
1977	2522	87	1758	94
1978	2589	89	1811	97
1979	2326	80	1745	94
1980	2396	82	1790	96
1981	2216	76	1734	93
1982	2064	71	1628	87
1983	2090	72	1653	89
1984	1893	65	1506	81
1985	1801	62	1431	77
1986	1951	67	1596	86
1987	1922	66	1518	81
1988	1967	67	1606	86
1989	1993	68	1658	89
1990 ¹⁷	1976	68	1739	93
1991	1873	64	1661	89
1992	1671	57	1496	80
1993	1660	57	1486	80
1994	1692	58	1543	83
1995	1449	50	1338	72
1996	1356	47	1238	66
1997	1364	47	1257	67
1998	1500	51	1373	74
1999	1397	48	1269	68
2000	1470	50	1364	73
2001 ¹⁸	1486	51	1394	75
2002	1306	45	1187	64
2003	1213	42	1097	59
2004	1162	40	1009	54
2005	1089	37	956	51
2006	1073	37	942	50
2007	1071	37	958	51
2008	944	32	835	45
2009	943	32	840	45
2010	840	29	753	40
2010 gewogen ¹⁹	840		753	
Gemiddelde 1998-2000	1456		1335	
Evolutie	-42,3%		-43,6%	

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

17 Nieuw ongevalregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

18 Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

19 Voor meer informatie over de wegingsmethode, zie puntje 3.2.2.

Zwaargewonden		Doden 30 dagen + zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal slachtoffers	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
22 194	100	25 109	100	72 551	100	97 660	100
20 654	93	23 319	93	67 167	93	90 486	93
19 389	87	21 735	87	62 743	86	84 478	87
19 813	89	22 301	89	64 250	89	86 551	89
19 764	89	22 286	89	66 054	91	88 340	90
20 911	94	23 500	94	66 363	91	89 863	92
19 803	89	22 129	88	61 976	85	84 105	86
19 929	90	22 325	89	62 375	86	84 700	87
18 975	85	21 191	84	60 613	84	81 804	84
18 313	83	20 377	81	59 380	82	79 757	82
18 603	84	20 693	82	60 794	84	81 487	83
18 019	81	19 912	79	61 659	85	81 571	84
16 732	75	18 533	74	57 782	80	76 315	78
17 239	78	19 190	76	62 622	86	81 812	84
17 361	78	19 283	77	64 573	89	83 856	86
17 604	79	19 571	78	67 247	93	86 818	89
18 308	82	20 301	81	68 368	94	88 669	91
17 479	79	19 455	77	68 705	95	88 160	90
16 332	74	18 205	73	64 323	89	82 528	85
15 081	68	16 752	67	62 026	85	78 778	81
14 630	66	16 290	65	61 385	85	77 675	80
14 003	63	15 695	63	59 335	82	75 030	77
12 717	57	14 166	56	57 588	79	71 754	73
11 221	51	12 577	50	55 682	77	68 259	70
11 432	52	12 796	51	58 111	80	70 907	73
10 909	49	12 409	49	59 851	82	72 260	74
10 421	47	11 818	47	60 725	84	72 543	74
9 847	44	11 317	45	58 114	80	69 431	71
8 949	40	10 435	42	56 345	78	66 780	68
7 638	34	8944	36	51 910	72	60 854	62
7 096	32	8309	33	50 230	69	58 539	60
6 231	28	7393	29	50 583	70	57 976	59
6 111	28	7200	29	47 802	66	55 002	56
6 090	27	7163	29	49 506	68	56 669	58
6 199	28	7270	29	51 001	70	58 271	60
6 013	27	6957	28	49 630	68	56 587	58
6 018	27	6961	28	49 162	68	56 123	57
5 403	24	6243	25	47 987	66	54 230	56
5984		6824		54 396		61 220	
10392		11848		59563		71411	
-48,0%		-47,3%		-19,4%		-24,1%	

TABEL 7 :
Evolutie op lange termijn van de kerncijfers: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Dodelijke ongevallen		Ernstige ongevallen	
	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2658	100	19930	100
1974	2393	90	18899	95
1975	2161	81	17953	90
1976	2264	85	18321	92
1977	2298	86	18128	91
1978	2372	89	19017	95
1979	2071	78	17821	89
1980	2173	82	18088	91
1981	2018	76	17109	86
1982	1870	70	16471	83
1983	1891	71	16755	84
1984	1732	65	16203	81
1985	1660	62	14947	75
1986	1786	67	15550	78
1987	1770	67	15579	78
1988	1771	67	15800	79
1989	1800	68	16315	82
1990 ²²	1737	65	15601	78
1991	1680	63	14645	73
1992	1553	58	13666	69
1993	1517	57	13197	66
1994	1564	59	12724	64
1995	1337	50	11604	58
1996	1237	47	10360	52
1997	1255	47	10484	53
1998	1345	51	10129	51
1999	1299	49	9760	49
2000	1356	51	9346	47
2001 ²³	1378	52	8697	44
2002	1263	48	7603	38
2003	1142	43	7171	36
2004	1096	41	6446	32
2005	997	38	6223	31
2006	1001	38	6275	31
2007	1006	38	6416	32
2008	869	33	6059	30
2009	884	33	6099	31
2010	786	30	5475	27
2010 gewogen	786		6010	
Gemiddelde 1998-2000	1333		9745	
Evolutie	-41,1%		-43,8%	

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

20 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en speciale voertuigen.

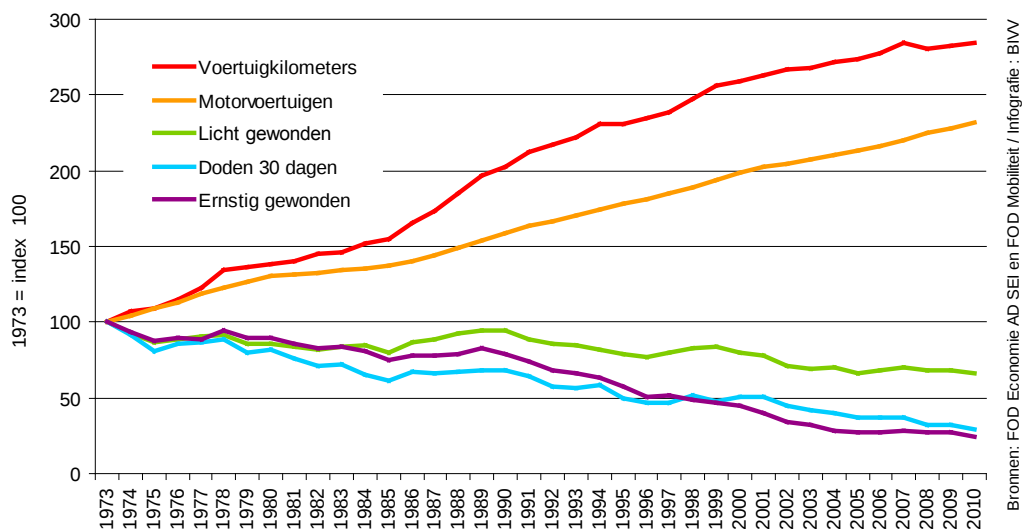
21 Uitgezonderd bromfietsen.

22 Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

23 Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

Letselongevallen		Ernst van de ongevallen		Voertuigkilometers (in miljard kms) ²⁰		Motorvoertuigenpark ²¹	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
66427	100	44	100	35	100	2886607	100
63539	96	42	96	37	107	3015626	104
60376	91	39	89	38	109	3136909	109
62548	94	40	91	40	115	3273438	113
63123	95	40	91	43	123	3422158	119
63814	96	41	92	47	135	3532485	122
60212	91	39	88	47	136	3654738	127
60758	91	39	90	48	138	3753745	130
59024	89	38	86	49	141	3794534	131
57407	86	36	82	50	145	3827004	133
58776	88	36	81	51	146	3869822	134
58659	88	32	74	53	152	3916518	136
54826	83	33	75	54	154	3970866	138
58515	88	33	76	57	165	4049882	140
59669	90	32	73	60	174	4158127	144
61756	93	32	73	64	185	4291946	149
62982	95	32	72	68	197	4439889	154
62446	94	32	72	70	202	4594058	159
58223	88	32	73	74	213	4730774	164
55438	83	30	69	76	218	4801076	166
54933	83	30	69	77	222	4912994	170
53018	80	32	73	80	230	5046228	175
50744	76	29	65	80	231	5136342	178
48750	73	28	63	81	234	5230589	181
50078	75	27	62	83	239	5340996	185
51167	77	29	67	86	248	5454056	189
51601	78	27	62	89	256	5596309	194
49065	74	30	68	90	259	5735034	199
47444	71	31	71	91	263	5836594	202
43739	66	30	68	93	267	5913747	205
43853	66	28	63	93	268	5980429	207
43565	66	27	61	95	272	6071825	210
40592	61	27	61	95	273	6158742	213
41863	63	26	58	96	278	6251428	217
43239	65	25	56	99	284	6362161	220
42115	63	22	51	97	281	6482033	225
41976	63	22	51	98	283	6574789	228
40569	61	21	47	99	284	6689065	232
45927		18,3					
50611		29		88		5595133	
-19,8%		-28,1%		+11,6%		+19,6%	

FIGUUR 11 :

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen²⁴ en voertuigkilometers²⁵

TABEL 8 :

Procentuele evolutie van de kerncijfers, jaar na jaar

Jaar	Dodelijke ongevallen	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Slacht- offers
1973						
1974	-10,0%	-4,3%	-8,6%	-6,9%	-7,4%	-7,3%
1975	-9,7%	-5,0%	-12,0%	-6,1%	-6,6%	-6,6%
1976	+4,8%	+3,6%	+6,1%	+2,2%	+2,4%	+2,5%
1977	+1,5%	+0,9%	+1,4%	-0,2%	+2,8%	+2,1%
1978	+3,2%	+1,1%	+2,7%	+5,8%	+0,5%	+1,7%
1979	-12,7%	-5,6%	-10,2%	-5,3%	-6,6%	-6,4%
1980	+4,9%	+0,9%	+3,0%	+0,6%	+0,6%	+0,7%
1981	-7,1%	-2,9%	-7,5%	-4,8%	-2,8%	-3,4%
1982	-7,3%	-2,7%	-6,9%	-3,5%	-2,0%	-2,5%
1983	+1,1%	+2,4%	+1,3%	+1,6%	+2,4%	+2,2%
1984	-8,4%	-0,2%	-9,4%	-3,1%	+1,4%	+0,1%
1985	-4,2%	-6,5%	-4,9%	-7,1%	-6,3%	-6,4%
1986	+7,6%	+6,7%	+8,3%	+3,0%	+8,4%	+7,2%
1987	-0,9%	+2,0%	-1,5%	+0,7%	+3,1%	+2,5%
1988	+0,1%	+3,5%	+2,3%	+1,4%	+4,1%	+3,5%
1989	+1,6%	+2,0%	+1,3%	+4,0%	+1,7%	+2,1%
1990 ²⁶	-3,5%	-0,9%	-0,9%	-4,5%	+0,5%	-0,6%
1991	-3,3%	-6,8%	-5,2%	-6,6%	-6,4%	-6,4%
1992	-7,6%	-4,8%	-10,8%	-7,7%	-3,6%	-4,5%
1993	-2,3%	-0,9%	-0,7%	-3,0%	-1,0%	-1,4%
1994	+3,1%	-3,5%	+1,9%	-4,3%	-3,3%	-3,4%
1995	-14,5%	-4,3%	-14,4%	-9,2%	-2,9%	-4,4%
1996	-7,5%	-3,9%	-6,4%	-11,8%	-3,3%	-4,9%
1997	+1,5%	+2,7%	+0,6%	+1,9%	+4,4%	+3,9%

²⁴ Uitgezonderd bromfietsen.²⁵ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.²⁶ Nieuw ongevalregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

Jaar	Dodelijke ongevallen	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Slacht- offers
1998	+7,2%	+2,2%	+10,0%	-4,6%	+3,0%	+1,9%
1999	-3,4%	+0,8%	-6,9%	-4,5%	+1,5%	+0,4%
2000	+4,4%	-4,9%	+5,2%	-5,5%	-4,3%	-4,3%
2001 ²⁷	+1,6%	-3,3%	+1,1%	-9,1%	-3,0%	-3,8%
2002	-8,3%	-7,8%	-12,1%	-14,6%	-7,9%	-8,9%
2003	-9,6%	+0,3%	-7,1%	-7,1%	-3,2%	-3,8%
2004	-4,0%	-0,7%	-4,2%	-12,2%	+0,7%	-1,0%
2005	-9,0%	-6,8%	-6,3%	-1,9%	-5,5%	-5,1%
2006	+0,4%	+3,1%	-1,5%	-0,3%	+3,6%	+3,0%
2007	+0,5%	+3,3%	-0,2%	+1,8%	+3,0%	+2,8%
2008	-13,6%	-2,6%	-11,9%	-3,0%	-2,7%	-2,9%
2009	+1,7%	-0,3%	-0,1%	+0,1%	-0,9%	-0,8%
2010	-11,1%	-3,4%	-10,9%	-10,2%	-2,4%	-3,4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

5.2.4 Ongevalsrisico en overlijdensrisico

Hierboven werd reeds vermeld dat het aantal voertuigkilometers met 184% tussen 1973 en 2010 is gestegen. En wanneer enkel naar de evolutie tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en 2010 wordt gekeken, dan wordt een stijging van de voertuigkilometers waargenomen van 12%. Het is evident dat het aantal verkeersslachtoffers en letselongevallen verband houdt met het aantal afgelegde voertuigkilometers op het Belgische grondgebied. Hoe meer voertuigkilometers worden afgelegd, hoe meer potentiële letselongevallen zich kunnen afspelen.

Precies omwille van de sterke relatie tussen het aantal afgelegde kilometers en het aantal letselongevallen, is het belangrijk het aantal letselongevallen in verhouding tot de totale afgelegde afstand door motorvoertuigen te plaatsen. Dit wordt gedaan aan de hand van “het ongevalsrisico” (aantal letselongevallen per miljard kilometers; Tabel 9).

Een gelijkaardige ongevalsindicator is het overlijdensrisico dat het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers weergeeft (Tabel 9).^{28 29}

Het ongevalsrisico blijkt tussen het referentiegemiddelde en het jaar 2010 gedaald te zijn met 28%. Het overlijdensrisico is gedaald met 48%. Deze laatste procentuele afname is groter dan de afname van het aantal verkeersdoden zonder het aantal afgelegde kilometers in rekening te brengen (-42%).³⁰

Het risico om zwaar gewond te raken per miljard afgelegde reizigerskilometers is in dezelfde periode afgenomen met 53% (tegenover een daling van 48% zonder het aantal afgelegde kilometers in rekening te brengen).

Anno 2010 bedraagt het risico om in een letselongeval betrokken te raken 573 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. Het risico om te overlijden in een ongeval is gelijk aan 11 verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers. Het risico om zwaar gewond te raken is 7 maal hoger dan het overlijdensrisico. Het jaar 2010 telde België bijna 10,8 miljoen inwoners³¹, terwijl het aantal verkeersslachtoffers in 2010 exact 61220 bedroeg. **Een deling van beide getallen toont aan dat 1 op 177 Belgische inwoners³² in 2010 verwond werd in een verkeersongeval.**

27 Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001

28 Het aantal voertuigkilometers is het aantal afgelegde kilometers door voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen). Het aantal reizigerskilometers heeft betrekking op de aantal afgelegde kilometers door bestuurders én passagiers in motorvoertuigen. Het aantal reizigerskilometers ligt steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers.

29 Meer uitleg over de gelijkenissen en de verschillen tussen de parameters “ongevalsrisico”, “overlijdensrisico” en “ongevallenernst” wordt gegeven in puntje 8.3.5.

30 Het betreft de daling tussen het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen).

31 Het precieze aantal Belgische inwoners in 2010 bedroeg 10 839 903.

32 In de ongevallendatabank wordt de woonplaats van verkeersslachtoffers niet geregistreerd, zodat de verkeersslachtoffers op het Belgische grondgebied die woonachtig zijn in het buitenland, niet uit deze berekening konden worden gehaald. Anderzijds zijn de Belgische inwoners die in het buitenland in een letselongeval betrokken raken niet opgenomen in de berekening.

TABEL 9 :

Evolutie van de letselongevallen en verkeersslachtoffers in verhouding tot de evolutie risicoblootstellingsgegevens

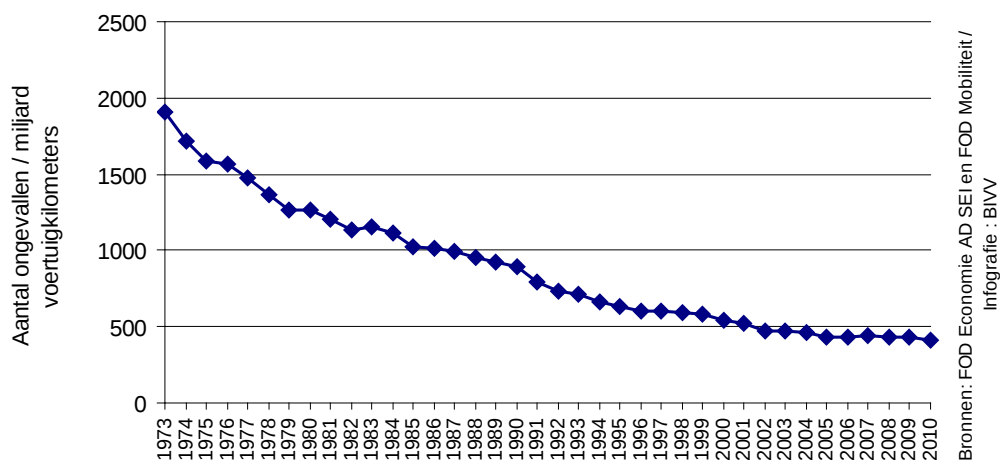
Jaar	Ongevalsrisico (Ongevallen / miljard voertuigkilometers ³³)	Ongevallen / duizend motorvoertuigen ³⁴
1973	1912	23,0
1974	1713	21,1
1975	1588	19,2
1976	1563	19,1
1977	1480	18,4
1978	1364	18,1
1979	1270	16,5
1980	1267	16,2
1981	1209	15,6
1982	1139	15,0
1983	1155	15,2
1984	1113	15,0
1985	1022	13,8
1986	1019	14,4
1987	990	14,3
1988	959	14,4
1989	920	14,2
1990	889	13,6
1991	789	12,3
1992	733	11,5
1993	712	11,2
1994	662	10,5
1995	632	9,9
1996	599	9,3
1997	603	9,4
1998	595	9,4
1999	579	9,2
2000	545	8,6
2001	519	8,1
2002	472	7,4
2003	471	7,3
2004	461	7,2
2005	428	6,6
2006	434	6,7
2007	438	6,8
2008	432	6,5
2009	428	6,4
2010	411	6,1
2010 gewogen	465	6,9
Gemiddelde 1998-2000	573	9,1
Evolutie	-28,2%	-33,0%

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

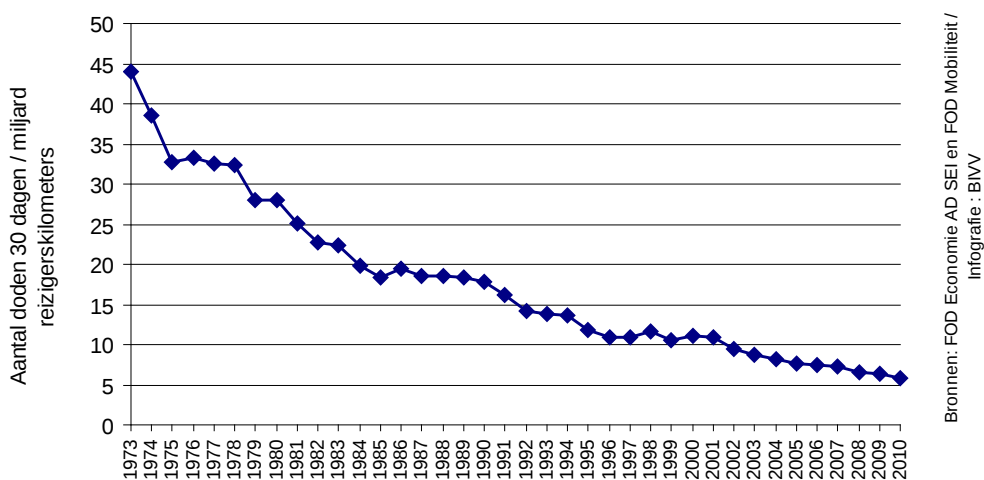
³³ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.³⁴ Uitgezonderd bromfietsen.

Overlijdens-risico (Doden 30 dagen / miljard reizigerskilometers ³³)	Doden 30 dagen / miljoen inwoners	Zwaargewonden / miljard reizigers-kilometers ³³	Zwaar-gewonden / miljoen inwoners
44,0	302	335	2300
38,6	273	299	2117
32,6	240	270	1981
33,3	254	265	2019
32,6	257	255	2012
32,3	263	261	2126
28,0	236	239	2012
27,9	243	232	2022
25,1	225	215	1924
22,7	209	202	1856
22,4	212	200	1887
19,8	192	188	1829
18,3	183	170	1697
19,4	198	171	1749
18,6	195	168	1760
18,6	199	167	1783
18,4	201	169	1844
17,9	199	158	1757
16,2	188	141	1635
14,1	167	128	1505
13,9	165	122	1453
13,7	168	113	1386
11,8	143	103	1255
11,0	134	91	1106
10,8	134	91	1124
11,6	147	84	1070
10,5	137	79	1020
11,0	144	74	962
10,9	145	66	872
9,4	127	55	741
8,7	117	51	685
8,2	112	44	599
7,7	104	43	585
7,4	102	42	579
7,2	101	42	586
6,5	88	41	564
6,4	88	41	560
5,8	77	37	498
5,8	77	41	552
11,0	143	79	1017
-47,9%	-45,6%	-53,1%	-51,0%

FIGUUR 12 :
Evolutie van het ongevalsrisico (letselongevallen per miljard voertuigkilometers)³⁵



FIGUUR 13 :
Evolutie van het overlijdensrisico (doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers)³⁶

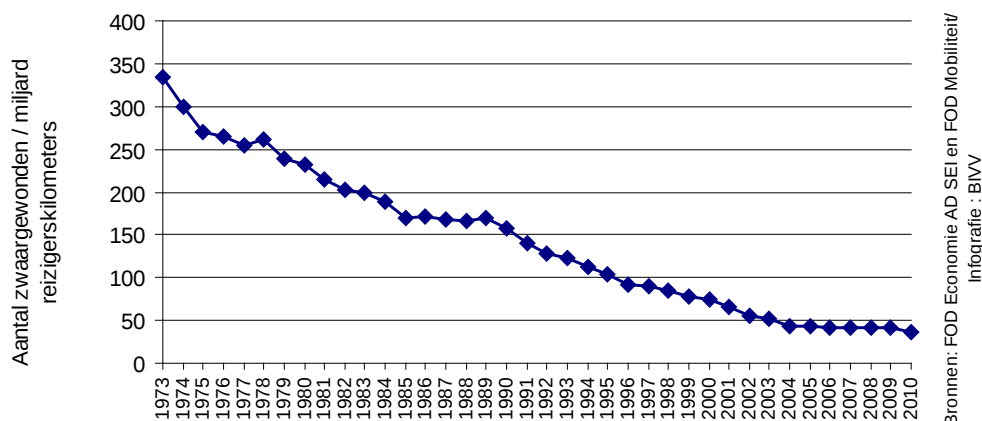


Nota: Het aantal reizigerskilometers is niet gekend voor de jaren 1970 tot en met 1989, behalve voor het jaar 1970 zelf en het jaar 1980. Voor de weergave van de evolutie van het overlijdensrisico werd uitgegaan van een lineaire evolutie van de reizigerskilometers tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990.

³⁵ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

³⁶ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

FIGUUR 14 :

Evolutie van het aantal zwaargewonden per miljard reizigerskilometers³⁷

Nota: Het aantal reizigerskilometers is niet gekend voor de jaren 1970 tot en met 1989, behalve voor het jaar 1970 zelf en het jaar 1980. Voor de weergave van de evolutie van het overlijdensrisico werd uitgegaan van een lineaire evolutie van de reizigerskilometers tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990.

5.3 De Belgische verkeersveiligheid binnen een Europees perspectief

5.3.1 Europese vergelijking van het aantal verkeersdoden voor het jaar 2010

Wat betreft het totaal aantal verkeersdoden bekleedt België de 18^{de} plaats in de lijst van de lidstaten van de Europese Unie (deze lijst is gerangschikt van een laag naar een hoog aantal verkeersdoden). Aangezien het aantal verkeersdoden vanzelfsprekend gerelateerd is aan de populatie en aan het aantal afgelegde kilometers afgelegd op het grondgebied van elke lidstaat, biedt de rangschikking van het absolute aantal verkeersdoden echter weinig betekenisvolle informatie.

Meer informatie kan worden afgeleid uit de **20ste plaats die België bekleedt in de rangschikking van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners**. Terwijl de Europese Unie gemiddeld 62 verkeersdoden per miljoen inwoners telt, betreunde België in het jaar 2010 77 verkeersdoden per miljoen Belgen. Met deze score laat België slechts zeven andere Europese lidstaten achter zich. Vijf van deze zeven lidstaten zijn trouwens pas in 2004 of 2007 tot de Europese Unie toegetreden.

De meest correcte indicator om de dodentol tussen verschillende landen te vergelijken is het **aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers**. In deze rangschikking bevindt **België** zich met een **zestiende plaats net boven** de Europese middenmoot (met 8,1 verkeersdoden per miljard reizigerskilometers). Toch is de Belgische score ook op deze indicator meer dan dubbel als de scores van het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland. In vergelijking met Frankrijk ligt de Belgische score een derde hoger.

De slechte score van België op deze indicator kan gedeeltelijk verklaard door het hoge aantal kilometers dat de Belgische autobestuurders afleggen in vergelijking met de autobestuurders in onze buurlanden. Een Belgische autobestuurder legt gemiddeld 7616 km per jaar af. Dat is 15% meer dan de gemiddelde Europeaan, 20% meer dan de Fransen en 24% meer dan de Nederlanders. Het Belgische wagenbezit is met 487 wagens per 1000 inwoners nochtans vergelijkbaar met de buurlanden, maar de jaarlijks afgelegde

³⁷ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

afstand per personenwagen ligt met 15 649 km gevoelig hoger in België.³⁸ Bovendien is België één van de belangrijkste transitlanden binnen de Europese Unie, waardoor een niet verwaarloosbaar aandeel kilometers afgelegd wordt door internationaal vrachtverkeer. Daarnaast wordt algemeen aangenomen dat ook de lintbebouwing in België, welke veel minder aanwezig is in haar buurlanden, bijdraagt aan een hoge verkeersonveiligheid.

TABEL 10 :

Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2010

Ranking	Doden 30 dagen		Doden 30 dagen / miljoen inwoners		Doden 30 dagen / miljard reizigers-kms ³⁹	
1	MT	15	SE	28	SE	2,7
2	LU	32	UK	31	UK	2,9
3	CY	60	NL	32	NL	3,7
4	EE	78	MT	36	DE	4,0
5	SI	138	DE	45	FI	4,1
6	IE	212	DK	46	IE	4,6
7	LV	218	IE	47	LU	4,8
8	DK	255	FI	51	DK	4,9
9	SE	266	ES	54	SI	5,3
10	FI	272	EE	58	FR	5,4
11	LT	300	LU	63	IT	5,5
12	SK	371	FR	63	MT	6,6
13	NL	537	AT	66	ES	7,0
14	AT	552	SI	67	AT	7,4
15	HU	740	IT	68	EE	7,6
16	BG	776	SK	68	BE	8,1
17	CZ	802	HU	74	LT	9,8
18	BE	840	CY	75	CY	10,0
19	PT	937	CZ	76	PT	11,0
20	EL	1258	BE	77	EL	11,9
21	UK	1905	PT	88	CZ	12,0
22	RO	2377	LT	91	LV	12,9
23	ES	2479	LV	97	PL	12,9
24	DE	3648	PL	102	SK	13,5
25	PL	3908	BG	103	HU	13,7
26	FR	3992	RO	111	BG	16,2
27	IT	4090	EL	111	RO	30,3
EU27	EU27	31058	EU27	62	EU27	6,4

Bron: European Commission DG Mobility and Transport / Infografie: BIVV ³⁹

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.

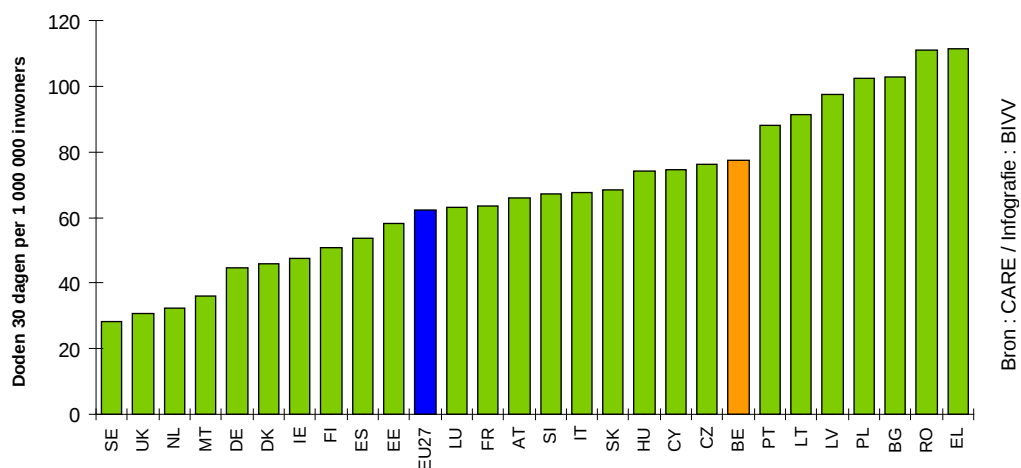
38 Thys, B. (2012) "Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2010" Brussel, België, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer www.mobiliti.fgov.be/data/mobil/BrochKmSit10n.pdf (het laatst geraadpleegd op 29 mei 2012)

39 Reizigerskilometers = afgelegd door personenauto's en motorfietsers.

Het BIVV bekomt op basis van het totaal aantal verkeersdoden en het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers in 2010 een overlijdensrisico in het verkeer van 5,8 verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (afgelegd door motoren, (lichte) vrachtwagens, autobussen en autocars, en bijzondere voertuigen).

Bij de berekening van het overlijdensrisico neemt het Europese Directoraat-Generaal voor Transport en Mobiliteit enkel het aantal afgelegde kilometers door personenwagens en motorfietsers in rekening. Op basis van deze gegevens en het totaal aantal verkeersdoden in 2010 wordt een overlijdensrisico van 8,1 bekomen. Om de vergelijkbaarheid van België ten opzichte van de andere Europese landen te behouden wordt in Tabel 10 en Figuur 17 het overlijdensrisico gepresenteerd aan de hand van de berekeningsmethode van de het Europese Directoraat-Generaal voor Transport en Mobiliteit.

FIGUUR 15 :
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2010

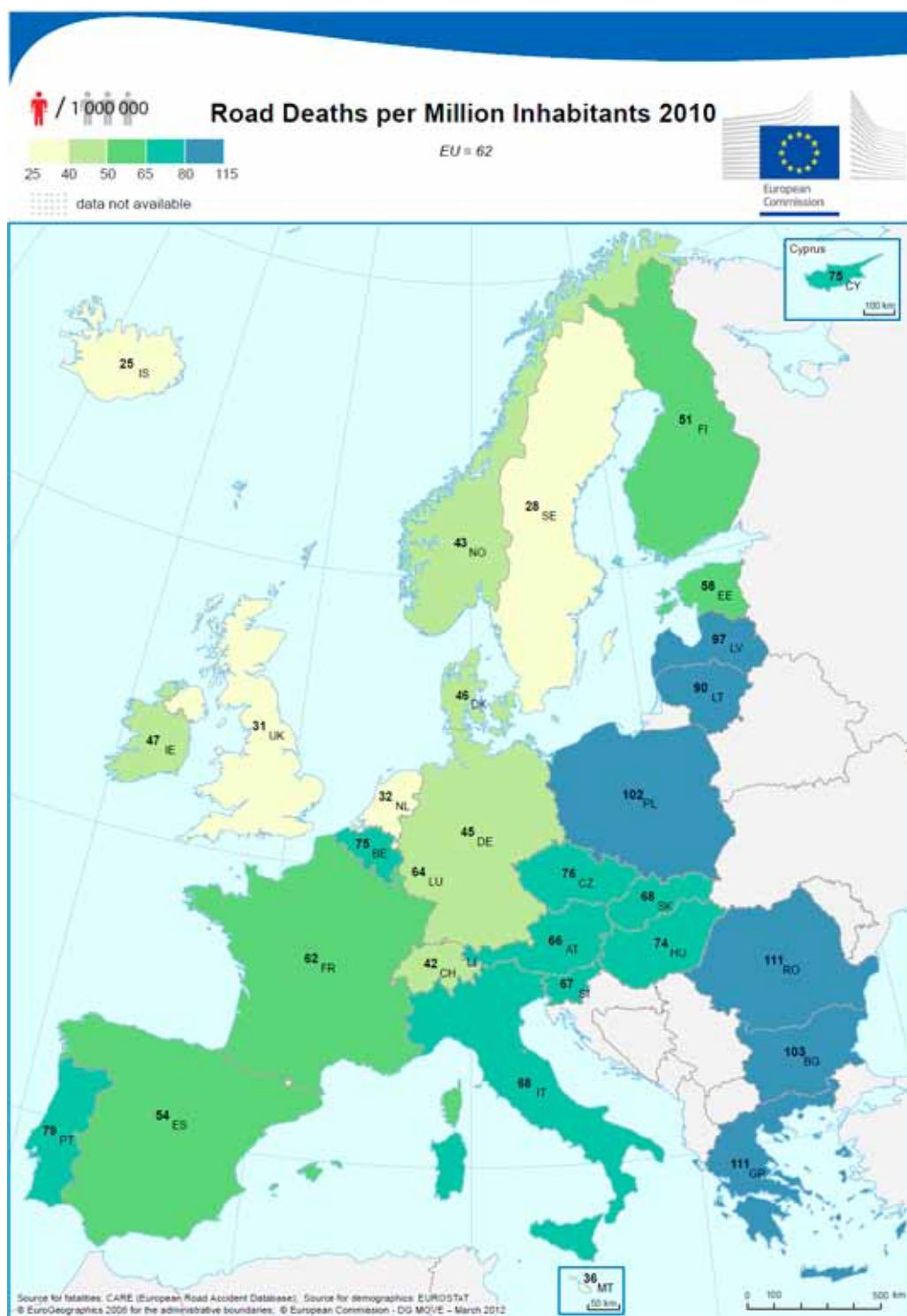


UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: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



FIGUUR 16 :

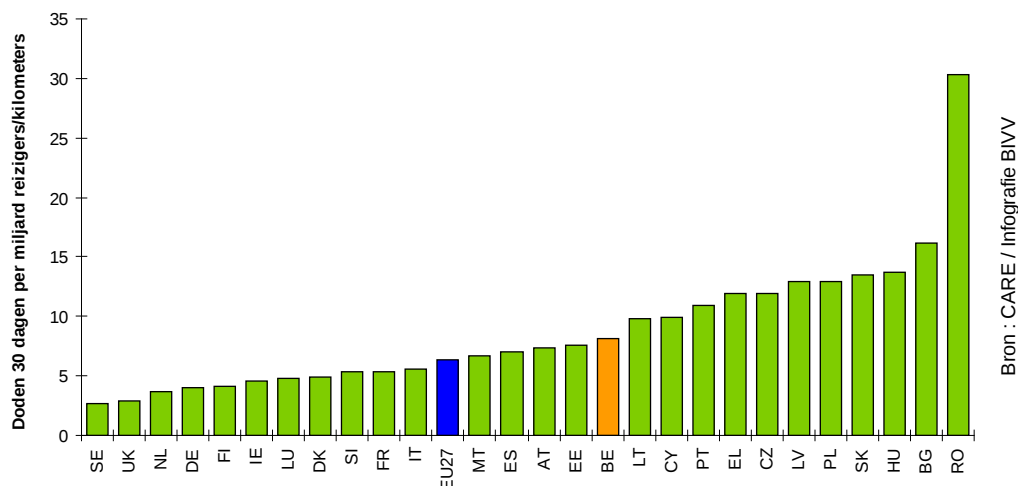
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2010



Bron: CARE database (DG Mobility and Transport) / Infografie: BIVV

Nota: Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in 2010 voor België is een schatting, aangezien het officiële aantal verkeersdoden nog niet gekend was bij het opmaken van de kaart door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer. De definitieve waarde voor 2010 bedraagt 77 verkeersdoden per miljoen inwoners.

FIGUUR 17 :

Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers⁴⁰ - 2010

Bron : CARE / Infografie BIVV

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.

5.3.2 Evolutie van het aantal verkeersdoden in Europa

De bovenstaande paragraaf toont aan België één van de minder verkeersveilige landen is in de Europese Unie. **Wat betreft de evolutie van het aantal verkeersdoden van 2001 tot en met 2010 blijkt België echter tot de middenmoot van de Europese Unie te behoren.** De gemiddelde afname van het aantal verkeersdoden in de Europese Unie bedraagt -43% en stemt daarmee exact overeen met de Belgische procentuele afname tussen 2001 en 2010. Alhoewel het slechter had gekund, betekent deze middelmatige evolutie eveneens dat België haar achterstand ten opzichte van andere Europese landen, welke reeds aanwezig was in 2001, niet heeft kunnen reduceren tijdens het afgelopen decennium.

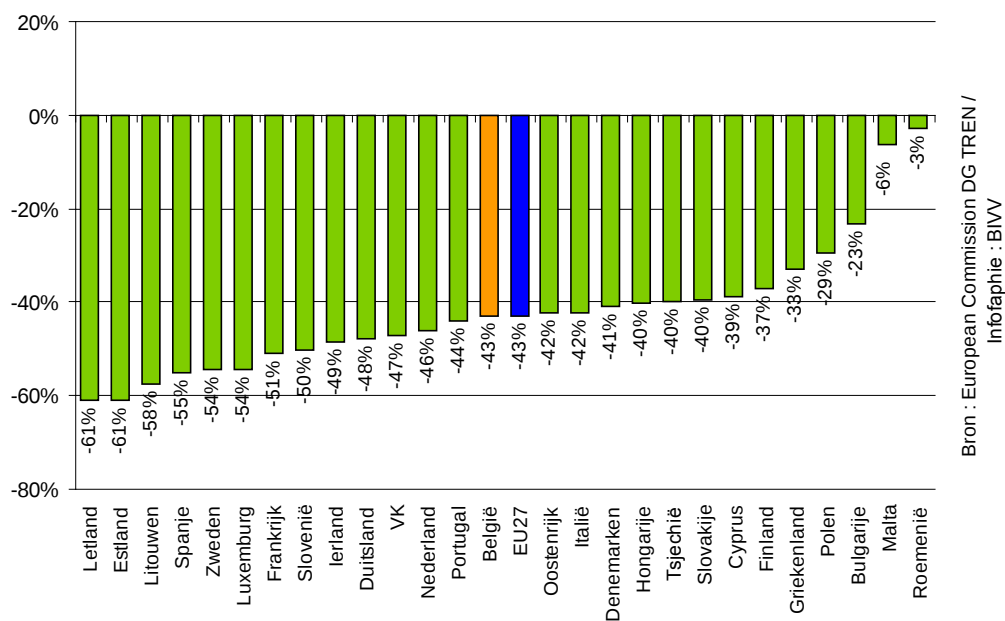
De Europese lidstaten die tijdens de periode 2001-2010 de grootste vooruitgang hebben geboekt zijn de Baltische staten (Letland, Estland, Litouwen). De kleinste vooruitgang wordt waargenomen voor enkele Europese lidstaten in Oost-Europa (Roemenië, Bulgarije, Polen).

⁴⁰ Reizigerskilometers = hier enkel afgelegd door personenauto's en motorfietzers.

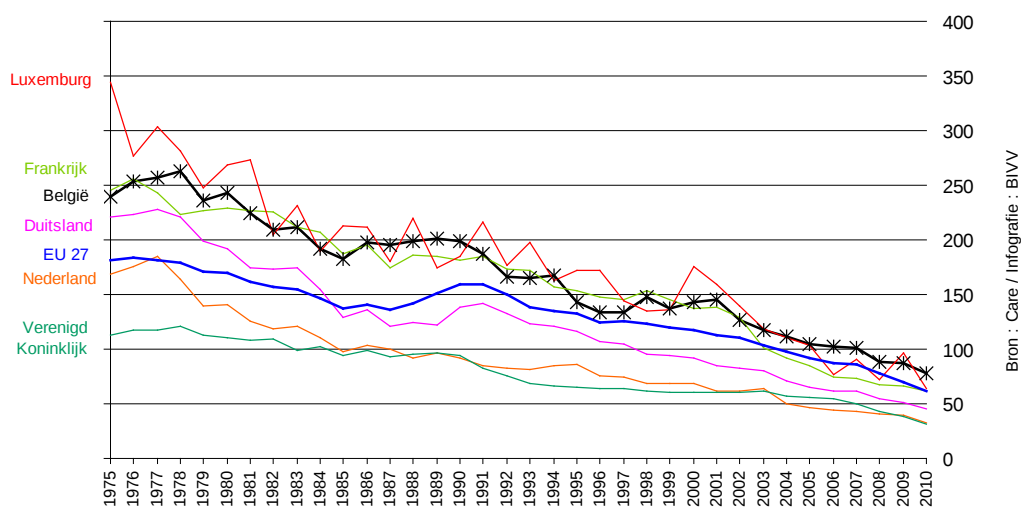
Het BIVV bekomt op basis van het totaal aantal verkeersdoden en het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers in 2010 een overlijdensrisico in het verkeer van 5,8 verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (afgelegd door motoren, (lichte) vrachtwagens, autobussen en autocars, en bijzondere voertuigen).

Bij de berekening van het overlijdensrisico neemt het Europese Directoraat-Generaal voor Transport en Mobiliteit enkel het aantal afgelegde kilometers door personenwagens en motorfietzers in rekening. Op basis van deze gegevens en het totaal aantal verkeersdoden in 2010 wordt een overlijdensrisico van 8,28,1 bekomen. Om de vergelijkbaarheid van België ten opzichte van de andere Europese landen te behouden wordt in Tabel 10 en Figuur 17 het overlijdensrisico gepresenteerd aan de hand van de berekeningsmethode van de het Europese Directoraat-Generaal voor Transport en Mobiliteit.

FIGUUR 18 :
Daling van het aantal doden 30 dagen in 2010 ten opzichte van 2001



FIGUUR 19 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in België en buurlanden



5.4 Synthese

Het jaar 2010 was een bijzonder goed jaar op het vlak van verkeersveiligheid. Ten opzichte van het jaar 2009 is het aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden met respectievelijk 11%, 10% en 3% gedaald (Tabel 3). Het aantal letselongevallen daalde met 4% ten opzichte van 2009.

In 2010 werden **45927 letselongevallen** genoteerd. In die letselongevallen vielen **840 doden**, 5984 zwaargewonden en 54396 lichtgewonden.

De doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om het **aantal doden 30 dagen met 50% te verminderen tussen de periode 1998-1999-2000 en het jaar 2010**, is niet behaald.

Sinds het referentiegemiddelde is een afname van het aantal verkeersdoden gerealiseerd van -44%⁴¹. Het aantal zwaargewonden nam af met 48%, het aantal lichtgewonden met 19% en het aantal letselongevallen met 20%.

Omdat het aantal afgelegde kilometers sinds het referentiegemiddelde nog met 12% is gestegen, is het **overlijdensrisico** (aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometers) sterker gedaald dan het aantal verkeersdoden (daling van 48% tegenover een daling van -44%⁴⁰). Ook het **ongevalsrisico** (aantal letselongevallen per miljard afgelegde kilometers) is sterker afgenomen dan het aantal letselongevallen (daling van 28% tegenover een daling van 20%)

Voorlopige ongevallencijfers uit de verkeersveiligheidsbarometer geven aan dat het aantal **verkeersdoden in 2011 licht is gestegen ten opzichte van 2010**.

Sinds het jaar 2005 vertoont het aantal zwaargewonden en lichtgewonden nauwelijks nog een daling.

België scoort minder goed op het vlak van verkeersveiligheid dan de gemiddelde Europese lidstaat. Alhoewel België de gemiddelde Europese procentuele afname van het aantal verkeersdoden heeft gerealiseerd tussen het jaar 2001 en 2010, was haar uitgangssituatie in het jaar 2001 erg ongunstig, waardoor België zich in 2010 nog steeds in de staart van het peloton bevindt.

⁴¹ Het betreft de daling tussen het afgeronde referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1500 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen). Ten opzichte van het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) bedraagt de procentuele afname -42%.



6

HET TIJDSTIP VAN ONGEVALLLEN

6.1 Volgens de maand van het jaar

6.1.1 Algemene analyse

Van alle elementen die de spreiding van de ongevallen en slachtoffers per maand kunnen beïnvloeden, **is het weer zeker één van de belangrijkste factoren**: zo beïnvloedt het weer onder andere de keuze om al dan niet te vertrekken, de verplaatsingswijze en het gedrag van de weggebruikers op de weg.

Twee weerkundige gebeurtenissen hebben de maandelijkse cijfers van het jaar 2010 navenant beïnvloedt. Ten eerste ging het **begin van de lente** gepaard met een **aanzienlijke stijging van het aantal verkeersdoden** (van 64 in maart naar 83 in april). Van de maanden april tot en met juli werden per maand ongeveer 80 doden opgetekend, dat is maandelijks ongeveer 10% van het totaal aantal verkeersdoden in 2010. Uit Figuur 20, blijkt dat een stijging van het aantal doden 30 dagen in de lente een jaarlijks terugkerend fenomeen is, dat zich echter in forsere mate voordeed in het jaar 2010 dan in de jaren ervoor. Uit een meer diepgaande analyse blijkt dat de hoge mortaliteitscijfers van april tot en met juli 2010 vooral toegeschreven kunnen worden aan het hoge aantal verkeersdoden onder **motorrijders**: zij vertegenwoordigen één vijfde van alle doden in april, mei en juni en 28% van de doden in juli (tegenover minder dan 13% tijdens de andere maanden van het jaar). Het mooie weer in de lente van 2011 ging duidelijk gepaard met een toename van het aantal motorverplaatsingen en motorfietsslachtoffers. Ook de hoge ongevallen**ernst** in april en juli is grotendeels te wijten aan de ongevallen met motorrijders, want zonder de motorfietsongevallen had de ernst slechts 18,4 bedragen in april (tegenover 21,1 in werkelijkheid) en 15,8 in juli (tegenover 20,0).

De winter van 2010 had echter nog een grotere invloed op de ongevallenstatistieken dan de lente van 2010: de vele sneeuwdagen tijdens januari en december 2010 (14 sneeuwdagen in januari en 23 in december) deden zowel **het aantal letselongevallen, het aantal verkeersdoden als de ongevallenernst dalen**. De aanwezigheid van sneeuw op de weg heeft het aantal verplaatsingen doen afnemen en heeft tot een voorzichtiger gedrag (meer aandacht, lagere snelheid, etc.) aangezet. Van alle maanden in het jaar 2010 werd daardoor het laagste aantal verkeersdoden in de maanden januari en december geregistreerd (respectievelijk 57 en 39 doden). De maand december 2010 was wel zeer bijzonder, **want sinds 1991 heeft geen enkele maand minder verkeersdoden geteld dan december 2010**.

De mooie afname van het aantal ongevallen en doden in de maand december en januari tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010 (Tabel 13) is dus een gevolg van de sterke sneeuwval in 2010, welke een gunstige weersomstandigheid is met het oog op verkeersveiligheid.

TABEL 11 :
Kerncijfers per maand – 2010 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	57	6,8%	398	6,6%	3 734	6,9%	3 100	6,8%	18,4
Februari	61	7,3%	368	6,2%	3 503	6,4%	2 939	6,4%	20,8
Maart	64	7,6%	475	7,9%	4 429	8,1%	3 716	8,1%	17,2
April	83	9,9%	549	9,2%	4 575	8,4%	3 941	8,6%	21,1
Mei	79	9,4%	562	9,4%	5 077	9,3%	4 233	9,2%	18,7
Juni	82	9,8%	610	10,2%	5 355	9,8%	4 638	10,1%	17,7
Juli	80	9,5%	661	11,0%	4 698	8,6%	4 004	8,7%	20,0
Augustus	72	8,6%	490	8,2%	4 667	8,6%	3 888	8,5%	18,5
September	76	9,0%	575	9,6%	5 233	9,6%	4 420	9,6%	17,2
Oktober	78	9,3%	530	8,9%	5 522	10,2%	4 669	10,2%	16,7
November	69	8,2%	450	7,5%	4 397	8,1%	3 667	8,0%	18,8
December	39	4,6%	317	5,3%	3 207	5,9%	2 711	5,9%	14,4
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV



TABEL 12 :
Evolutie van het aantal letselongevallen per maand

	Januari	Februari	Maart	April	Mei
1991	4 692	3 485	4 426	4 900	4 630
1992	3 843	3 785	4 455	4 483	5 050
1993	4 369	3 727	4 180	4 441	5 002
1994	4 285	3 576	4 374	4 210	4 670
1995	3 775	3 862	4 340	3 752	4 488
1996	3 491	3 341	3 649	3 863	4 282
1997	3 811	2 990	3 841	3 977	4 647
1998	3 926	3 517	4 142	4 353	5 029
1999	3 805	3 491	4 150	4 254	4 717
2000	3 891	3 872	3 867	3 973	4 640
2001	3 608	3 301	3 882	3 605	4 305
2002	3 360	3 132	3 653	3 746	4 209
2003	3 297	2 886	3 408	3 534	3 913
2004	3 182	2 861	3 391	3 540	4 065
2005	3 050	2 870	2 884	3 333	3 677
2006	3 032	2 614	2 984	3 048	3 606
2007	3 253	3 054	3 542	3 799	3 822
2008	3 187	3 332	3 198	3 479	4 113
2009	3 094	2 756	3 388	3 566	3 751
2010	2 746	2 603	3 283	3 477	3 735
2010 gewogen	3 100	2 939	3 716	3 941	4 233
Gemiddelde 1998-2000	3 874	3 627	4 053	4 193	4 795
Evolutie	-29%	-28%	-19%	-17%	-22%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 13 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per maand

	Januari	Februari	Maart	April	Mei
1991	175	105	150	142	153
1992	123	118	132	123	130
1993	121	126	108	106	138
1994	144	115	110	161	137
1995	108	106	129	107	134
1996	117	96	101	121	99
1997	98	88	105	97	128
1998	116	103	119	133	146
1999	104	85	110	106	142
2000	108	130	109	127	121
2001	118	93	106	109	121
2002	94	102	98	112	116
2003	99	67	102	101	107
2004	104	80	97	90	99
2005	97	73	78	90	97
2006	70	87	85	83	83
2007	75	75	89	95	86
2008	71	74	76	69	83
2009	70	57	80	84	80
2010	57	61	64	83	79
Gemiddelde 1998-2000	109	106	113	122	136
Evolutie	-48%	-42%	-43%	-32%	-42%

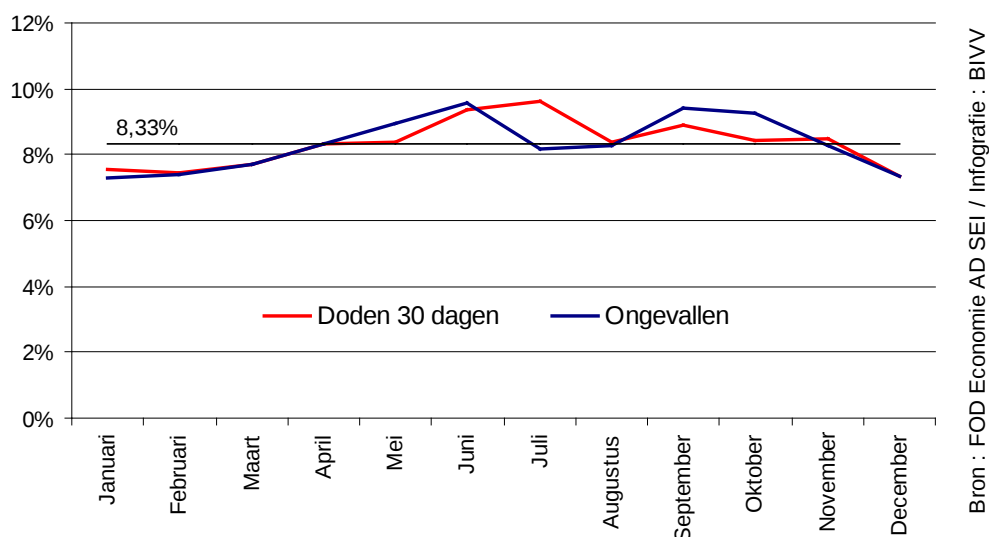
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
5 349	5 016	5 059	5 576	5 321	5 256	4 513	58 223
5 022	4 593	4 749	4 825	5 301	4 769	4 563	55 438
5 254	4 732	4 526	5 112	4 880	4 093	4 617	54 933
4 834	4 180	4 465	5 067	4 944	4 237	4 176	53 018
4 480	4 183	4 358	4 596	4 579	4 299	4 032	50 744
4 719	3 975	4 146	4 382	4 736	4 595	3 571	48 750
4 678	4 224	4 632	4 240	4 694	4 305	4 039	50 078
4 755	3 862	4 406	4 567	4 863	4 121	3 626	51 167
4 866	4 001	3 758	4 780	5 016	4 296	4 467	51 601
4 538	3 836	3 770	4 374	4 497	3 945	3 862	49 065
4 216	3 971	3 988	4 317	4 484	4 247	3 520	47 444
4 192	3 616	3 874	4 109	3 992	2 974	2 882	43 739
4 208	3 706	3 732	4 127	3 932	3 699	3 411	43 853
4 098	3 553	3 799	4 177	3 894	3 451	3 554	43 565
3 904	3 283	3 484	3 828	3 943	3 195	3 141	40 592
4 083	3 672	3 410	3 942	4 208	3 725	3 539	41 863
3 963	3 417	3 603	3 856	3 905	3 525	3 500	43 239
3 933	3 466	3 307	3 779	3 863	3 373	3 085	42 115
3 829	3 447	3 625	3 812	4 067	3 573	3 068	41 976
4 089	3 544	3 438	3 892	4 119	3 239	2 404	40 569
4 638	4 004	3 888	4 420	4 669	3 667	2 711	45 927
4 720	3 900	3 978	4 574	4 792	4 121	3 985	50 611
-13%	-9%	-14%	-15%	-14%	-21%	-40%	-20%

Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
131	164	176	182	174	152	169	1 873
152	156	147	132	170	150	138	1 671
156	154	145	165	163	144	134	1 660
137	144	150	154	167	170	103	1 692
113	112	138	132	130	122	118	1 449
114	126	123	121	122	117	99	1 356
117	111	145	132	122	106	115	1 364
147	104	136	116	145	127	108	1 500
138	115	118	118	128	119	114	1 397
131	111	108	122	134	144	125	1 470
137	153	140	135	124	137	113	1 486
118	130	98	131	111	106	90	1 306
114	128	112	97	100	105	81	1 213
103	111	109	88	97	87	97	1 162
122	101	76	98	98	79	80	1 089
87	95	76	119	98	87	103	1 073
89	101	88	82	95	100	96	1 071
84	100	90	70	82	79	66	944
88	93	89	82	71	84	65	943
82	80	72	76	78	69	39	840
139	110	121	119	136	130	116	1 456
-41%	-27%	-40%	-36%	-43%	-47%	-66%	-42%

FIGUUR 20 :

Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden van het jaar – gemiddelde 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



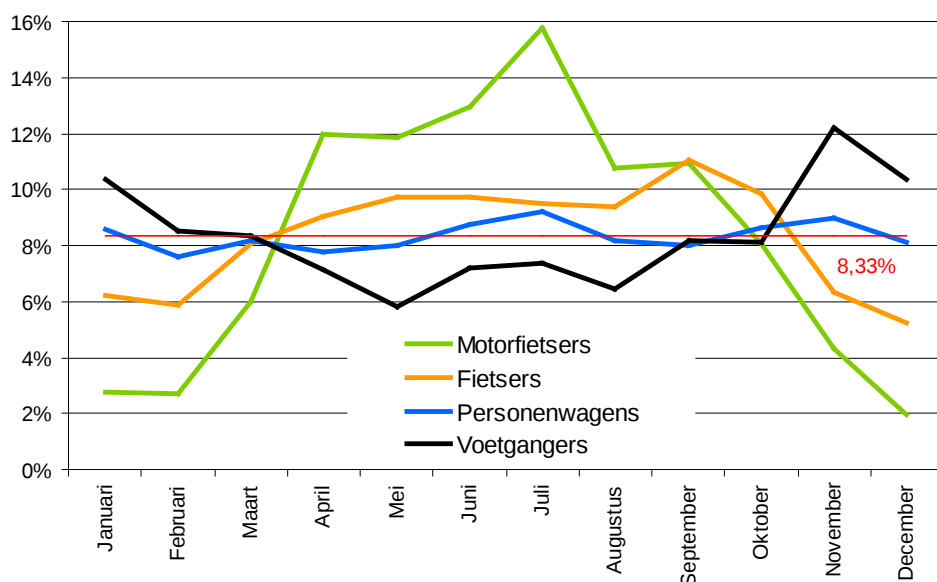
Nota: Bij de berekeningen werd rekening gehouden met het aantal dagen in elke maand. De curve geeft het aandeel letselongevallen (en doden 30 dagen) per maand weer (voor het afgelopen decennium). Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand 8,33% van het totaal aantal letselongevallen (en doden 30 dagen) op een jaar tellen.

6.1.2 Volgens verplaatsingswijze

De verdeling van het aantal verkeersdoden over de verschillende maanden van het jaar is niet identiek voor alle verplaatsingswijzen. Seizoenen hebben bijvoorbeeld slechts weinig invloed op het aantal doden in auto-ongevallen, maar hebben wel een grote invloed op het aantal omgekomen voetgangers en fietsers en een nog grotere invloed op het aantal omgekomen motorrijders (vanwege de weersomstandigheden, de helderheid, etc.). **Net zoals de voorgaande jaren, neemt het aantal slachtoffers bij de bestuurders van tweewielige voertuigen tijdens de lente- en zomermaanden enorm toe. Bij de voetgangers daarentegen doet er zich een piek voor tijdens de winter (voornamelijk van november tot januari).**

FIGUUR 21 :

Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar, voor voetgangers, fietsers, motorfietsers en auto-inzittenden – gemiddelde 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: Bij de berekeningen werd rekening gehouden met het aantal dagen in elke maand. De curves geven het aandeel doden 30 dagen per maand weer (voor het afgelopen decennium). Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand 8,33% van het totaal aantal doden 30 dagen op een jaar tellen.

6.2 Volgens de vier tijdstippen van de week

6.2.1 Algemene analyse

De variabelen « dag » en « uur » kunnen zo gecombineerd worden dat zij vier verschillende periodes in een week representeren: de weekdays, de weeknachten, de weekenddagen en de weekendnachten. Deze periodes berusten op volgende definities:

- dag : van 6u00 tot 21u59
- nacht : van 22u00 tot 5u59 de volgende dag
- week : van maandag 6u00 tot vrijdag 21u59
- weekend : van vrijdag 22u00 tot maandag 5u59

Bijna de helft van alle verkeersdoden (398 oftewel 47%) komen tijdens weekdays om het leven, 20% overdag tijdens het weekend, 19% tijdens de weekendnachten en 13% tijdens de weeknachten. Deze rangschikking ziet er echter anders uit wanneer rekening gehouden wordt met de kenmerken van elke periode in de week (Figuur 22).

Vanuit het oogpunt van het aantal doden 30 dagen per uur bijvoorbeeld, stellen we vast dat de **weekendnachten en weekenddagen het hoogste aantal doden opleveren met respectievelijk 13,1 en 10,3 doden/100u**. Hierna komen de weekdays (9,5) en de weeknachten (6,5) (Figuur 22).

Wat betreft de ongevallenernst zijn de nachten het meest kritieke moment met meer dan 35 doden 30 dagen per 1000 letselongevallen (Tabel 14). Sinds twee jaar gaat het aantal verkeersdoden tijdens weeknachten in stijgende lijn terwijl het aantal letselongevallen stabiel blijft. Dit heeft als gevolg dat de ongevallenernst tijdens weeknachten (38,6) voor de eerst maal (in het jaar 2010 dus) de ongevallenernst van de

weekendnachten (37,5) heeft overschreden. De drie andere periodes van de week (weekendnachten, weekenddagen en weekdays) registreren een sterkere daling van het aantal verkeersdoden dan van het aantal letselongevallen⁴², wat voor deze periodes heeft geleid tot een daling van de ongevallenernst.

Wat betreft het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde voertuigkilometers tijdens de verschillende periodes van de week, steken de weekendnachten ver boven de andere periodes uit (Figuur 22). **Slechts 4% van het totale aantal voertuigkilometers wordt afgelegd tijdens weekendnachten terwijl in deze periode maar liefst 19% van de verkeersdoden vallen.** Ook tijdens **weeknachten** is het risico om te overlijden hoger, want deze nachten tellen 13% van alle verkeersdoden maar slechts 5% van alle voertuigkilometers.

TABEL 14 :

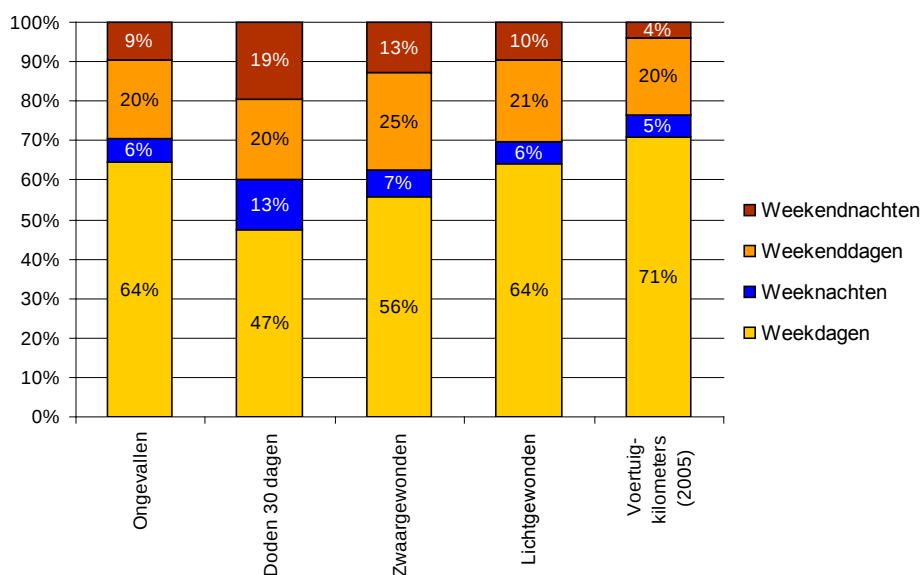
Kerncijfers van letselongevallen volgens de periode van de week – 2010 (gewogen)

		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	398	47%	3 340	56%	34 814	64%	29 578	64%	13,5
Week	Nacht	108	13%	413	7%	3 073	6%	2 797	6%	38,6
Weekend	Dag	171	20%	1 474	25%	11 313	21%	9 209	20%	18,6
Weekend	Nacht	163	19%	756	13%	5 196	10%	4 343	9%	37,5
Totaal		840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 22 :

Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2010 (gewogen)

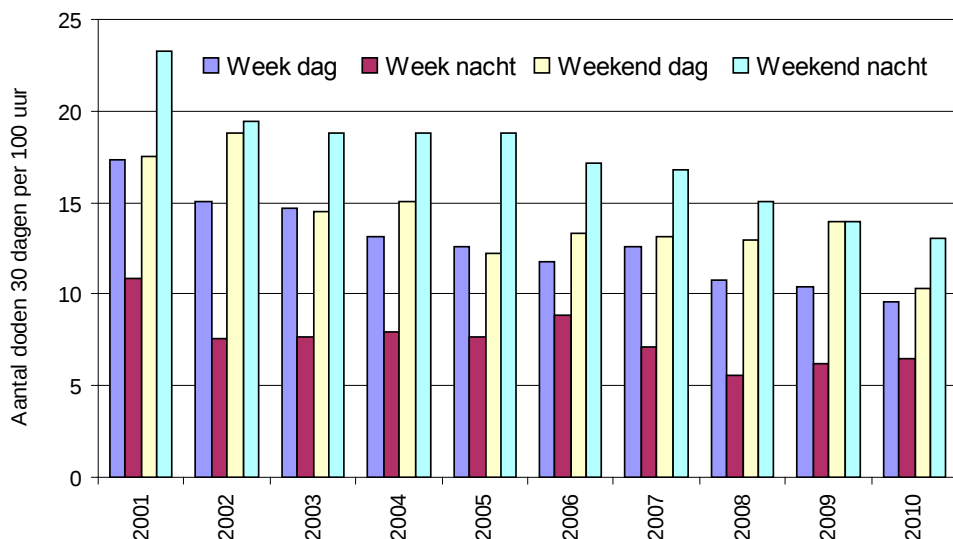


Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie : BIVV

⁴² Uitgezonderd het jaar 2009 voor de weekenddagen.

FIGUUR 23 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens de periode van de week

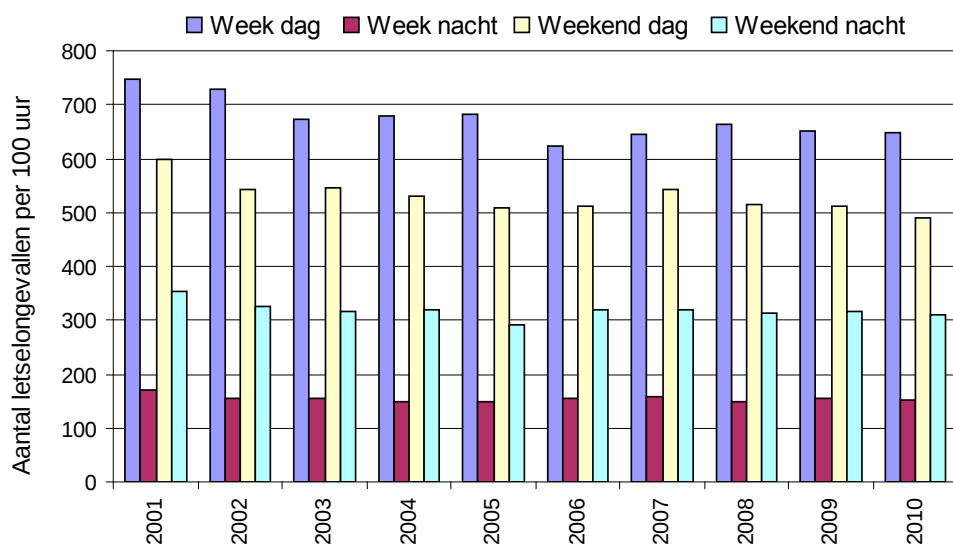


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: Een week bevat in totaal 168 uren: 80 uur op weekdays, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

FIGUUR 24 :

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de periode van de week

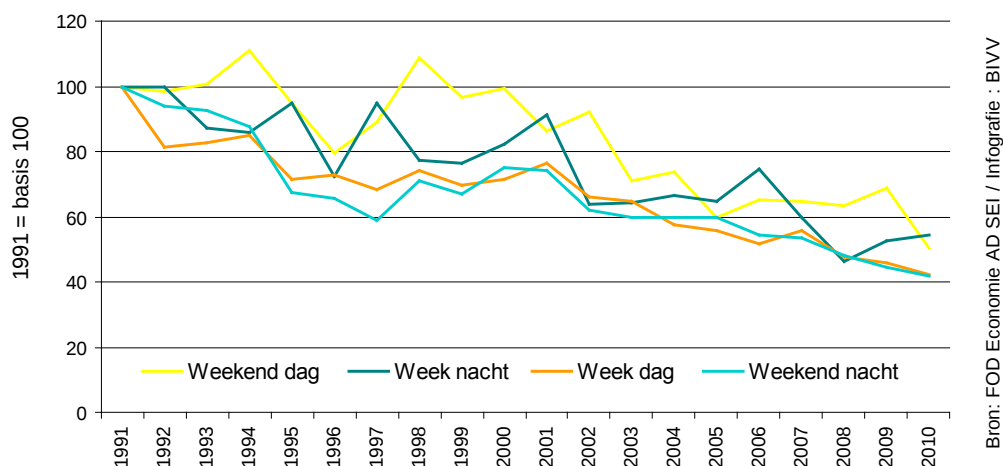


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: Een week bevat in totaal 168 uren: 80 uur op weekdays, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

FIGUUR 25 :

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de periode van de week – 1991 = basis 100



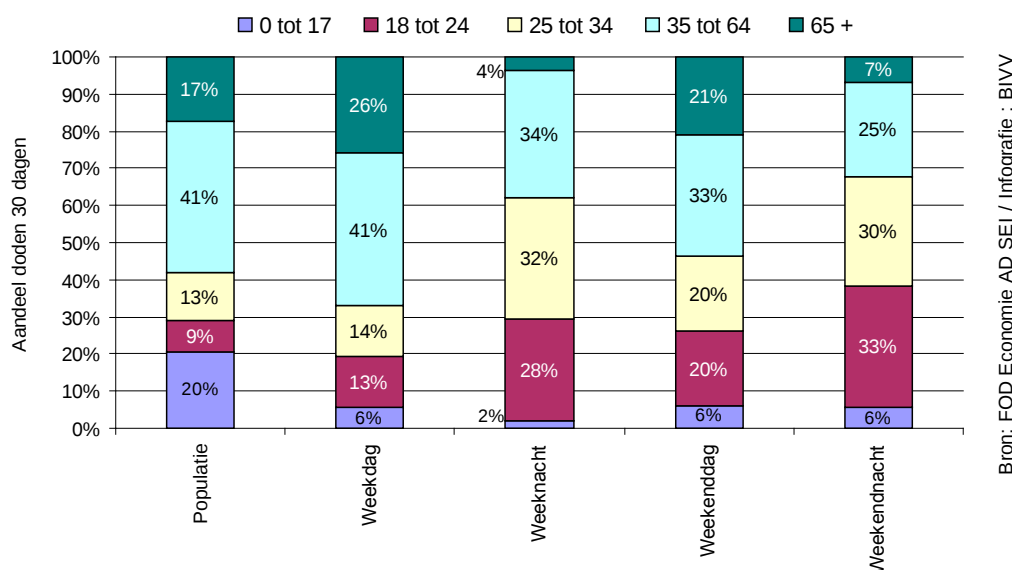
6.2.2 Volgens leeftijdscategorie en geslacht

Jongeren van 18 tot en met 34 jaar zijn, rekening houdend met hun aandeel in de totale bevolking, oververtegenwoordigd in ernstige ongevallen tijdens weeknachten en in nog sterkere mate tijdens weekendnachten.

60% van alle verkeersdoden en 57% van alle zwaargewonden tijdens **weeknachten** zijn 18-34 jarigen. Deze percentages pieken zelfs tot 63% verkeersdoden en 61% zwaargewonden tijdens **weekendnachten**. Nochtans hebben 18-34 jarigen slechts een aandeel van 22% binnen de totale Belgische bevolking.

FIGUUR 26 :

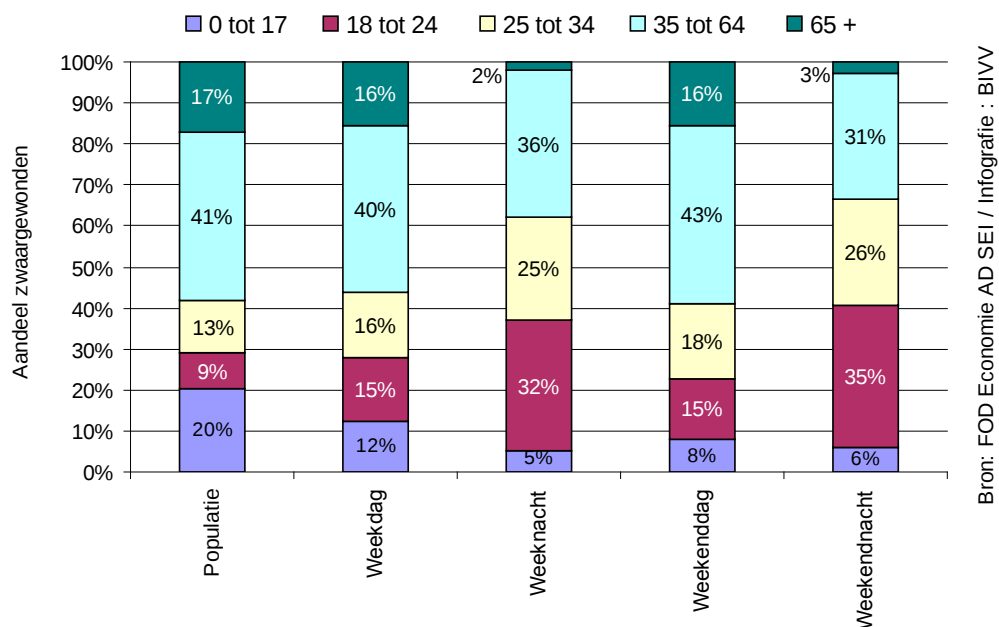
Aandeel van elke leeftijdscategorie ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden en de totale populatie, volgens de periode van de week – 2010



Nota : Verkeersdoden voor wie de leeftijd onbekend is (<1%) zijn niet in de figuur opgenomen.

FIGUUR 27 :

Aandeel van elke leeftijdscategorie ten opzichte van het totaal aantal zwaargewonden en de totale populatie volgens de periode van de week – 2010 (gewogen)



Nota : Zwaargewonden voor wie de leeftijd onbekend is (10,8%) zijn niet in de figuur opgenomen.

TABEL 15 :

Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010

		Weekdagen		Week-nachten		Weekend-dagen		Weekend-nachten		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 - 17 jaar	Mannen	12	48%	1	4%	6	24%	6	24%	25	100%
	Vrouwen	11	61%	1	6%	4	22%	2	11%	18	100%
18 - 24 jaar	Mannen	37	27%	27	20%	27	20%	46	34%	137	100%
	Vrouwen	16	48%	2	6%	8	24%	7	21%	33	100%
25 - 34 jaar	Mannen	42	30%	27	19%	30	22%	40	29%	139	100%
	Vrouwen	13	39%	8	24%	4	12%	8	24%	33	100%
35 - 64 jaar	Mannen	125	53%	30	13%	46	20%	34	14%	235	100%
	Vrouwen	35	59%	7	12%	10	17%	7	12%	59	100%
65 jaar en ouder	Mannen	59	63%	3	3%	23	25%	8	9%	93	100%
	Vrouwen	43	72%	1	2%	13	22%	3	5%	60	100%
Totaal	Mannen	275	44%	88	14%	132	21%	134	21%	629	100%
	Vrouwen	118	58%	19	9%	39	19%	27	13%	203	100%

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

Nota : Verkeersdoden voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet in de tabel opgenomen.

TABEL 16 :

Aantal zwaargewonden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010
(gewogen)

		Week-dagen		Week-nachten		Weekend-dagen		Weekend-nachten		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 - 17 jaar	Mannen	234	72%	12	4%	56	17%	22	7%	325	100%
	Vrouwen	144	68%	7	3%	44	21%	16	7%	211	100%
18 - 24 jaar	Mannen	321	44%	92	12%	137	19%	187	25%	737	100%
	Vrouwen	147	56%	28	10%	48	18%	42	16%	265	100%
25 - 34 jaar	Mannen	336	46%	81	11%	170	23%	145	20%	733	100%
	Vrouwen	146	59%	14	6%	61	24%	29	11%	249	100%
35 - 64 jaar	Mannen	779	55%	112	8%	371	26%	151	11%	1 414	100%
	Vrouwen	440	65%	21	3%	169	25%	50	7%	681	100%
65 jaar en ouder	Mannen	253	67%	4	1%	106	28%	14	4%	376	100%
	Vrouwen	224	69%	4	1%	91	28%	6	2%	325	100%
Totaal	Mannen	1 924	54%	300	8%	841	23%	519	14%	3 584	100%
	Vrouwen	1 102	64%	75	4%	412	24%	142	8%	1 731	100%

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

Nota : Zwaargewonden voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is zijn niet in de tabel opgenomen.

TABEL 17 :

Aantal lichtgewonden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010
(gewogen)

		Week-dagen		Week-nachten		Weekend-dagen		Weekend-nachten		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 - 17 jaar	Mannen	2 943	71%	101	2%	883	21%	202	5%	4 130	100%
	Vrouwen	2 138	70%	54	2%	703	23%	145	5%	3 041	100%
18 - 24 jaar	Mannen	3 410	51%	686	10%	1 273	19%	1 314	20%	6 683	100%
	Vrouwen	2 587	61%	253	6%	895	21%	476	11%	4 211	100%
25 - 34 jaar	Mannen	3 710	56%	614	9%	1 298	20%	1 015	15%	6 636	100%
	Vrouwen	3 134	69%	199	4%	908	20%	331	7%	4 572	100%
35 - 64 jaar	Mannen	7 476	64%	754	6%	2 477	21%	1 052	9%	11 759	100%
	Vrouwen	6 180	71%	291	3%	1 774	20%	477	5%	8 721	100%
65 jaar en ouder	Mannen	1 536	72%	43	2%	496	23%	63	3%	2 138	100%
	Vrouwen	1 360	71%	26	1%	487	25%	48	3%	1 921	100%
Totaal	Mannen	19 075	61%	2 198	7%	6 427	21%	3 647	12%	31 346	100%
	Vrouwen	15 399	69%	821	4%	4 767	21%	1 477	7%	22 465	100%

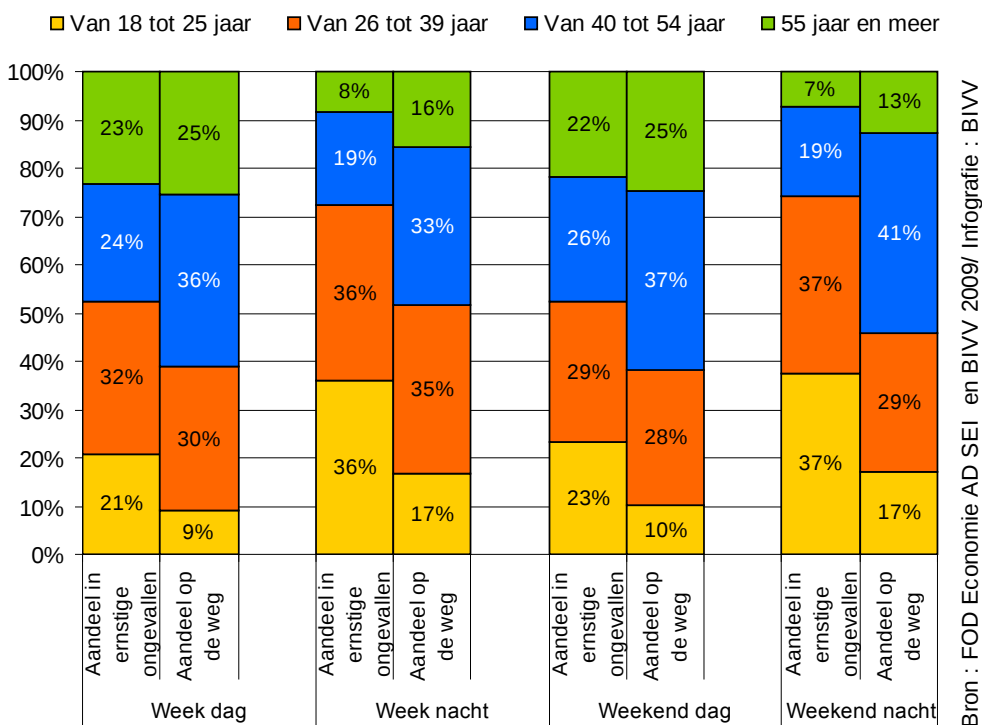
Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

Nota : Lichtgewonden voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is zijn niet in de tabel opgenomen.

Elke twee jaar worden meer dan 10 000 autobestuurders tijdens de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” onderworpen aan een vragenlijst. Deze informatiebron geeft een betrouwbare schatting van de verdeling van autobestuurders op de weg per leeftijdscategorie en per periode van de week. Als we deze informatie vergelijken met de leeftijdssamenstelling van de autobestuurders die betrokken waren bij een ernstig ongeval per periode van de week, **dan stellen we vast dat bestuurders van 18 tot 25 jaar oververtegenwoordigd zijn in ernstige ongevallen, en dit ongeacht de periode van de week. Bestuurders van 26 tot 39 jaar** blijken enkel tijdens **weekendnachten** oververtegenwoordigd te zijn in ernstige ongevallen.

FIGUUR 28 :

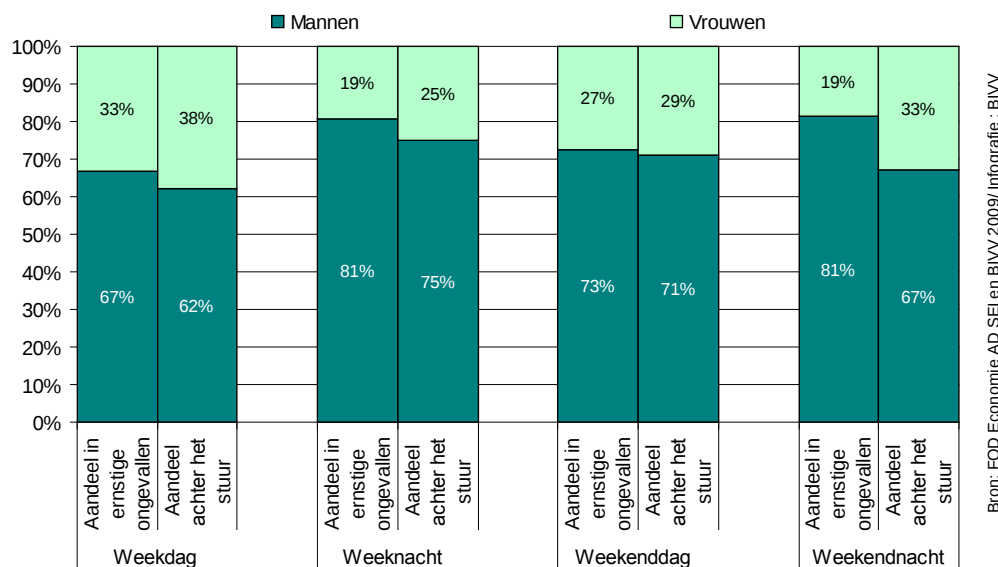
Aandeel van elke leeftijdsgroep binnen het totaal aantal autobestuurders op de weg (2009) en binnen het totaal aantal autobestuurders betrokken in ernstige letselongevallen (2010; gewogen cijfers), voor de vier periodes van de week



De gedragsmetingen “gordeldracht” worden op regelmatige basis georganiseerd en geven een betrouwbare schatting van de verdeling van autobestuurders op de weg per geslacht en per periode van de week. Uit deze metingen blijken gemiddeld 2 op 3 autobestuurders mannen te zijn. Als deze informatie wordt vergeleken met het geslacht van de autobestuurders die betrokken waren bij een ernstig ongeval in 2010, dan wordt vastgesteld **dat mannen oververtegenwoordigd zijn bij ernstige ongevallen, en dit vooral tijdens week- en weekendnachten.**

FIGUUR 29 :

Aandeel van elk geslacht binnen het totaal aantal autobestuurders op de weg (2009) en binnen het totaal aantal autobestuurders betrokken in ernstige letselongevallen (2010; gewogen cijfers), voor de vier periode van de week

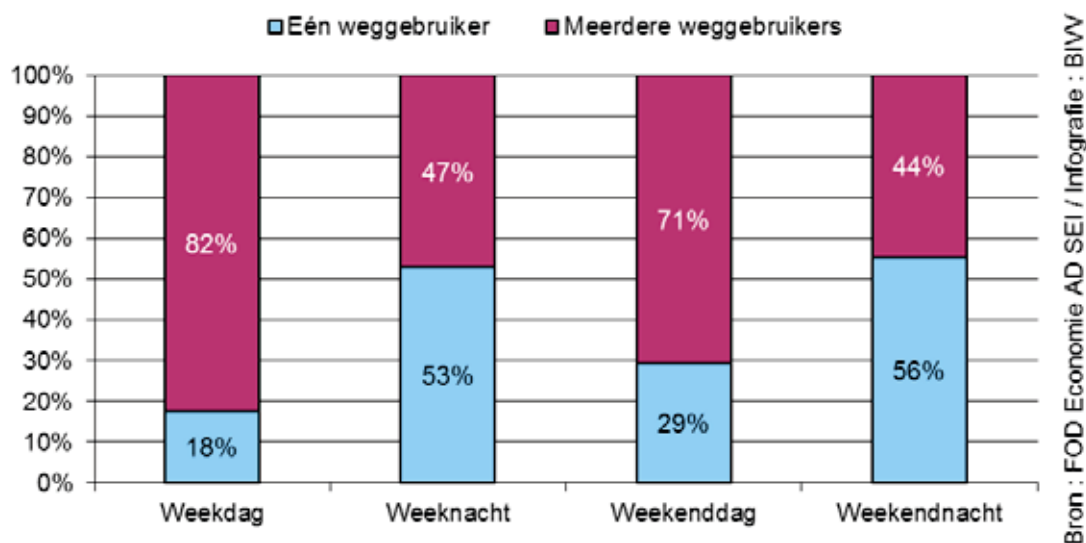


6.2.3 Eenzijdige ongevallen

Hoewel slechts bij 18% van de ongevallen tijdens weekdagen enkel één voertuig betrokken is, stijgt dit percentage naar 53% tijdens weeknachten en naar 56% tijdens weekendnachten, hetgeen meer dan een verdrievoudiging is. Vermoeidheid, snelheid, alcohol en slechte zichtbaarheid hebben een cumulerend effect en liggen zo mee aan de basis van de vele ongevallen door controleverlies over het stuur die tijdens 's nachts geregistreerd worden.

FIGUUR 30 :

Aandeel eenzijdige letselongevallen er periode van de week – 2010 (gewogen cijfers)



Nota: Ongevallen waarvoor het aantal betrokken voertuigen onbekend is (2% van de ongevallen), zijn niet opgenomen in de figuur.

6.3 Volgens dag en uur

Reeds vele jaren **wordt het hoogste aantal letselongevallen op vrijdag waargenomen** (7372 in 2010, ofwel 16%). Anderzijds wordt het **hoogste aantal doden geregistreerd** tijdens de **twee weekenddagen**. Naast het aantal verkeersdoden is ook de ongevallenernst het hoogst op zaterdag (ernst van 21) en zondag (ernst van 26).

Het jaar 2010 werd overigens gekenmerkt door veilige maandagen met relatief weinig letselongevallen en een bijzonder lage ongevallenernst.

TABEL 18 :
Kerncijfers volgens de dag van de week– 2010 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	86	10%	786	13%	7 200	13%	6 193	13%	13,9
Dinsdag	102	12%	735	12%	7 363	14%	6 363	14%	16,0
Woensdag	117	14%	797	13%	8 004	15%	6 792	15%	17,2
Donderdag	115	14%	745	12%	7 640	14%	6 610	14%	17,4
Vrijdag	124	15%	850	14%	8 749	16%	7 372	16%	16,8
Zaterdag	144	17%	1 044	17%	8 281	15%	6 750	15%	21,3
Zondag	152	18%	1 026	17%	7 159	13%	5 847	13%	26,0
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

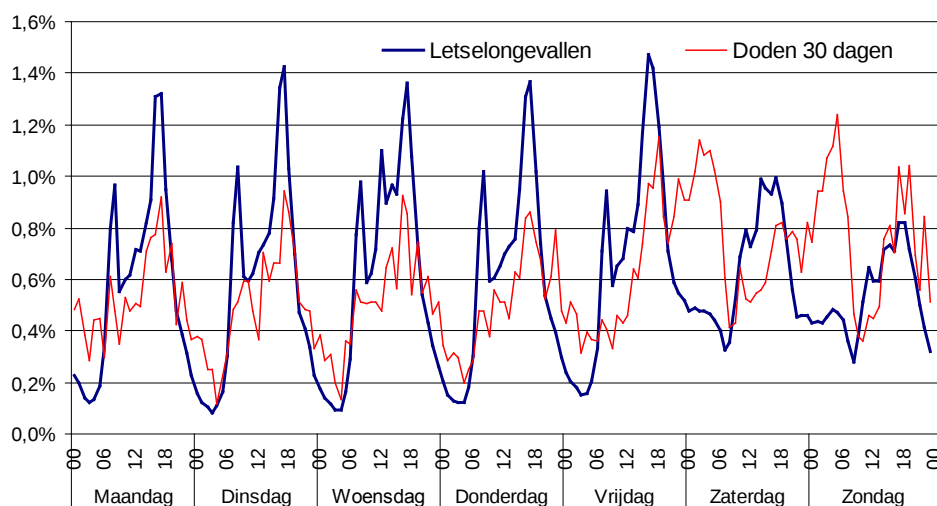
Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

Wat betreft de spreiding van het aantal letselongevallen over alle uren en dagen van de week (zie de blauwe curve in Figuur 31), wordt er **een piek waargenomen tijdens de ochtendspits en avondspits tijdens elke dag van de werkweek**. Ook op woensdagmiddag doet er zich een kleine piek voor. In het weekend daarentegen wordt geen piek waargenomen maar eerder een gelijkmatig “hoog plateau” van letselongevallen tussen 11 uur en 18 uur. **Deze waarnemingen tonen aan dat de spreiding van de letselongevallen over de uren van een dag duidelijk sterk wordt beïnvloed door de verkeersintensiteit.**

De spreiding van het aantal verkeersdoden over de uren en dagen van een week (rode curve) is niet hetzelfde als de spreiding van het aantal letselongevallen (blauwe curve). Alhoewel de curves van maandag tot vrijdag behoorlijk parallel lopen, doen zij dat niet tijdens het weekend. Vanaf omstreeks de avondspits op **vrijdagavond (vanaf 18u) groeit het aandeel van de verkeersdoden sterk aan tot een niveau dat veel hoger ligt dan het aandeel letselongevallen**. Overdag tijdens het weekend ligt de curve van het aandeel verkeersdoden weer onder de curve van de letselongevallen maar de sterke stijging van het aantal verkeersdoden op vrijdagavond worden op zaterdagavond en zondagavond (in lichtere mate) weer overgedaan. Deze waarneming bevestigt de reeds eerder vastgestelde hoge ongevallenernst tijdens weekendnachten: rekening houdend met het aantal letselongevallen tijdens weekendnachten ligt het aantal verkeersdoden op dat tijdstip erg hoog.

FIGUUR 31 :

Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: 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.

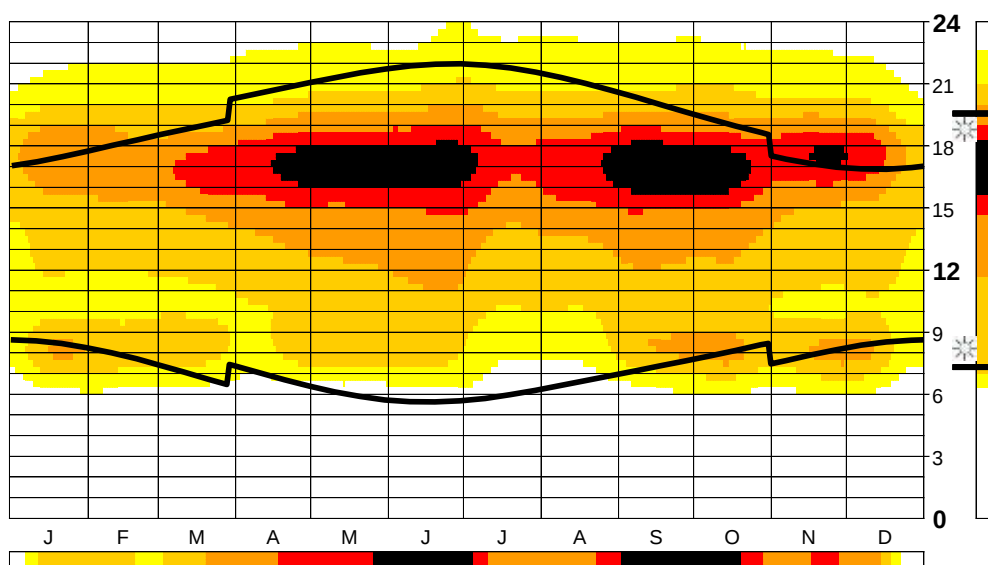
Het meest volledige beeld van het tijdstip van de letselongevallen over een heel kalenderjaar wordt gegeven door Figuur 32, welke drie tijdsvariabelen tegelijkertijd weergeeft (het uur, de dag en de maand). De horizontale as op de figuur geeft alle dagen van het jaar weer (van 1 januari tot 31 december) en de verticale as representeert alle uren in een dag. De horizontale zwarte lijn op de figuur visualiseert de zonsopgang terwijl de bovenste zwarte lijn de zonsondergang weergeeft. Hoe donkerder een deel van de figuur is ingekleurd, hoe meer letselongevallen in de corresponderende periode voorvallen.

Figuur 32 wijst zowel op de seizoenaliteit van de letselongevallen (minder ongevallen tijdens de winter en tijdens het grote zomerverlof) als op de piekmomenten van letselongevallen in de loop van een volledige dag (tijdens de ochtendspits en de avondspits). Door middel van een donkerdere inkleuring worden op Figuur 32 de periodes weergegeven waarop de beide parameters, de seizoenaliteit en de piekuren, samen pieken en culminereren in een **“zwarte periode”**. Dergelijke periodes doen zich voor van **april tot juni van 16 uur tot 18 uur en in september en oktober tijdens dezelfde uren**. De oorsprong van deze “zwarte perioden” moet gezocht worden in de **verkeersintensiteit** van deze periodes. In deze periodes mengt het woon-werkverkeer zich met een stijgend aantal vrijetijdsverplaatsingen (o.a. ten gevolge van het betere weer), welke bovendien eerder 's avonds dan 's ochtends plaatsvinden.

Daarnaast komt er ook een sterke concentratie van letselongevallen tot uiting na de overschakeling naar de **wintertijd in de maand november tussen 17 en 18 uur**. Deze houdt verband met de vroegere intrede van de schemering en de daarmee gepaard gaande verlaagde zichtbaarheid.

FIGUUR 32 :

Spreiding van letselongevallen over de maanden en de dagen van een jaar en over de uren van een dag – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

6.4 Volgens lichtgesteldheid

De verdeling van de verkeersslachtoffers volgens lichtgesteldheid varieert sterk naargelang de verplaatsingswijze. **De meeste fietsslachtoffers raken overdag in een letselongeval betrokken (80% of meer naargelang de letselernst). Ook onder de voetgangers vallen de meeste slachtoffers voornamelijk overdag**, maar ook voor een beduidend deel 's nachts. Deze resultaten weerspiegelen grotendeels het tijdstip waarop deze weggebruikers zich verplaatsen. Het aandeel van de slachtoffers tijdens nachtelijke ongevallen is onder auto-inzittenden systematisch groter dan voor de andere verplaatsingswijzen. **53% van de doden onder auto-inzittenden komt 's nachts om het leven.**

Voor alle verplaatsingswijzen is het aandeel doden 's nachts bovendien hoger dan het aandeel zwaargewonden 's nachts en het aandeel lichtgewonden 's nachts. Dit betekent dat **de ernst van letselongevallen 's nachts gemiddeld hoger is dan de ongevallenernst bij klaarlichte dag.**

TABEL 19 :

Aandeel lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen volgens lichtgesteldheid voor voetgangers, fietsers en auto-inzittenden – 2010 (gewogen cijfers)

		Dag	Dageraad of schemering	Nacht	Totaal
Voetgangers	Doden 30 dagen	54%	9%	37%	100%
	Zwaargewonden	66%	6%	28%	100%
	Lichtgewonden	73%	6%	21%	100%
Fietsers	Doden 30 dagen	80%	6%	14%	100%
	Zwaargewonden	87%	3%	10%	100%
	Lichtgewonden	85%	5%	10%	100%
Auto-inzittenden	Doden 30 dagen	41%	5%	53%	100%
	Zwaargewonden	53%	6%	41%	100%
	Lichtgewonden	63%	5%	33%	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

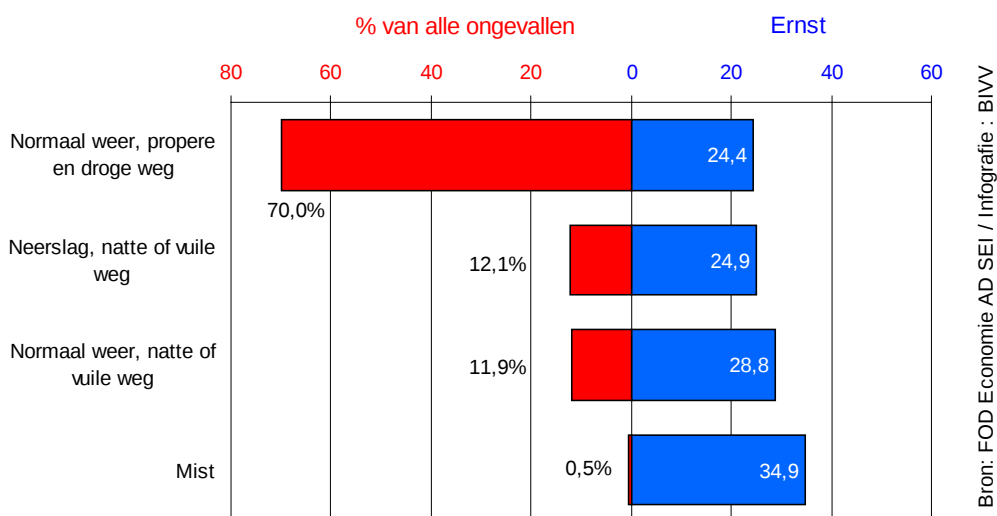
Nota: De categorie « lichtgesteldheid onbekend » is niet opgenomen in de tabel.

6.5 Volgens de weersomstandigheden en de staat van de weg

In 2010, werden meer dan 80% van de slachtoffers en ongevallen geregistreerd bij normale weersomstandigheden (Tabel 20) en meer dan 60% op droge wegen (Tabel 21). In de periode 2001-2010, vonden in totaal **70% van de ongevallen in normale weersomstandigheden en op propere en droge wegen plaats** (Figuur 33). De meest ernstige letselongevallen gebeuren daarentegen in minder rustige weersomstandigheden, zoals bij mist of regen.

FIGUUR 33 :

Weersomstandigheden en de staat van het wegdek – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 20 :

De kerncijfers van letselongevallen volgens de weersomstandigheden – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	#	%	#	#	%	
Normaal	662	79%	5 138	662	44 945	83%	38 097	83%	17,4
Regen	87	10%	497	87	5 125	9%	4 199	9%	20,7
Mist (zichtbaarheid kleiner dan 100 m)	10	1%	29	10	267	0%	219	0%	45,7
Hevige wind, rukwinden	1	0%	35	1	137	0%	128	0%	7,8
Sneeuwval	16	2%	135	16	1 890	3%	1 550	3%	10,3
Hagel	1	0%	8	1	60	0%	49	0%	20,4
Andere (dichte rook, ...)	2	0%	25	2	259	0%	215	0%	9,3
Onbekend	62	7%	137	62	1 775	3%	1 537	3%	40,3
Totaal	840	100%	5 984	840	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: 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 2010 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

TABEL 21 :

De kerncijfers van letselongevallen volgens de staat van het wegdek – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	#	%	#	#	%	
Droog	486	58%	5 138	65%	44 945	61%	28 303	62%	17,2
Vochtig, nat, plassen	194	23%	497	20%	5 125	20%	8 895	19%	21,8
IJzel sneeuw	36	4%	29	5%	267	7%	3 067	7%	11,7
Proper	204	24%	35	23%	137	20%	9 048	20%	22,5
Vuil (zand, grint, bladeren,...)	1	0%	135	1%	1 890	1%	314	1%	3,2
Onbekend	45	5%	8	1%	60	2%	915	2%	49,2
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: 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 2010 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

6.6 Feestdagen

De wettelijke feestdagen zijn vaak synoniem voor festiviteiten en vrijetijdsverplaatsingen, zeker wanneer zij op een vrijdag of een maandag vallen. Het is daarom interessant om de verkeersveiligheid tijdens deze feestdagen onder de loep te nemen. **Over de jaren 2008, 2009, 2010 bleek de dag van de Wapenstilstand één van de meest onveilige feestdagen**, zowel wat betreft de overlijdensfrequentie (3,5 doden per 24u) als wat betreft de ongevallenernst (47 doden / 1000 ongevallen). Wapenstilstand passeert daarmee de eerste januari (3,33 doden / 24u en 44 doden / 1000 ongevallen), die in de vorige statistiekenrapporten de eerste plaats bekleedde. Tijdens Pinksteren doen zich veel ongevallen voor (meer dan 140 per 24u), maar anderzijds is de ongevallenernst dan het laagst van alle feestdagen (19,2 doden / 1000 letselongevallen).

TABEL 22 :
Kerncijfers van de wettelijke feestdagen – 2008-2009-2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst	Doden 30 dagen /24 u	Ongevallen / 24 u
Nieuwjaar	20	95	586	449	44,6	3,3	75
Paasmaandag	29	180	1 199	1 008	28,8	2,9	101
Feest van de Arbeid	19	166	1 041	845	22,5	2,7	121
Hemelvaart	12	78	499	400	30,0	3,0	100
Pinkstermaandag	27	262	1 702	1 407	19,2	2,7	141
Nationale feestdag	18	115	682	566	31,8	3,0	94
Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart	27	177	1 111	934	28,9	3,4	117
Allerheiligen	14	153	1 079	867	16,1	1,8	108
Wapenstilstand	14	50	336	297	47,1	3,5	74
Kerstmis	14	76	566	447	31,3	2,0	64

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: Bij de berekeningen werd rekening gehouden met de ongevallen die zich voordeden in de tijdspanne tussen de avond vóór de verlofdag om 22u tot de dag na de verlofdag om 5u59. Bij een verlofdag op een vrijdag, een maandag of tijdens het weekend, worden alle ongevallen van het hele weekend meegeteld (van donderdag 22u tot maandag 5u59, van vrijdag 22u tot dinsdag 5u59 of van vrijdag 22u tot maandag 5u59). Om de verlofdagen onderling te kunnen vergelijken, werd het aantal ongevallen en doden 30 dagen ook berekend per 24u. In 2008, viel het Feest van de Arbeid samen met de Hemelvaartsdag. De ongevallencijfers tijdens het lange weekend van 1 mei 2008 zijn daarom zowel bij het Feest van de Arbeid als bij de Hemelvaartsdag geteld.

6.7 Synthese

Per maand

De spreiding van het aantal verkeersdoden vertoont elk jaar een gelijkaardige cyclus: het aantal verkeersdoden is het laagst tijdens de wintermaanden, gaat in stijgende lijn tijdens de lente en bereikt een piek tijdens de zomermaanden. Tijdens de herfst gaat het aantal verkeersdoden weer in dalende lijn om het lagere niveau van de winter opnieuw te behalen. Deze jaarcyclus manifesteerde zich ook in het jaar 2010, maar op een meer uitgesproken wijze. In de maanden april tot en met juli werden 39% van alle verkeersdoden in het jaar 2010 opgetekend, terwijl deze maanden slechts 33% van het totale kalenderjaar representeren.

De maand januari en vooral de maand december kenden een bijzonder hoog aantal sneeuwdagen (14 in januari en 23 in december). Deze winterse weersomstandigheden hebben aanzet tot een voorzichtiger rijgedrag (verhoogde aandacht, lagere snelheid, etc.), en een lager aantal verplaatsingen. **In de maand december vertoonden de statistieken van de letselongevallen door deze winterse omstandigheden een abrupte verbetering.** Geen enkele maand sinds het jaar 1991 kende een lager aantal verkeersdoden dan de maand december 2010 (nl. 39 verkeersdoden), net als het aantal letselongevallen (nl. 2404 in niet-gewogen cijfers). Ook de ongevallenernst was die maand met 14,4 doden op 1000 letselongevallen bijzonder laag.

Elk jaar wordt in de maand november na de overschakeling van het zomertijd naar het wintertijd een stijging van het aantal letselongevallen opgemeten, in het bijzonder tussen 17 en 18 uur. Vanaf de maand november na de overgang naar de wintertijd, begint het reeds te schemeren tijdens de avondspits, hetgeen een aanpassingstijd van alle weggebruikers vergt (Figuur 32).

Eén van de oorzaken van de stijging van het aantal verkeersdoden in de lente, is de sterke toename van het aantal verplaatsingen door tweewielers (fietsen, bromfietsen en motorfietsen). In het jaar 2010 vormden motorfietsers één vijfde tot een kwart van alle verkeersdoden in de maand april tot en met de maand juli (Figuur 21).

Volgens het uur, de dag en de periode van de week

Zoals algemeen gekend zijn de weekendnachten de meest risicovolle periode van de week. 4% van het totale aantal kilometers wordt afgelegd tijdens weekendnachten. Tegelijkertijd komen in deze periode 19% van alle verkeersdoden om het leven. Maar ook de weeknachten zijn risicovol aangezien 5% van alle kilometers en 13% van alle verkeersdoden aan deze periode worden toegeschreven. Deze cijfers tonen aan dat **alle nachten en niet enkel weekendnachten verhoudingsgewijs een hoog aantal verkeersdoden opleveren.**

18-25 jarige autobestuurders raken dubbel zo vaak betrokken in letselongevallen, als wat op basis van de door hen afgelegde kilometers verwacht kan worden. Alhoewel vaak de focus wordt gelegd op weekendnachten, geldt deze **oververtegenwoordiging van 18-25 jarigen tijdens alle periodes van de week.**

Op basis van de door hen afgelegde kilometers tijdens elke periode van de week blijken **25-39 jarige autobestuurders daarentegen enkel oververtegenwoordigd tijdens weekendnachten** en niet tijdens andere periodes van de week.

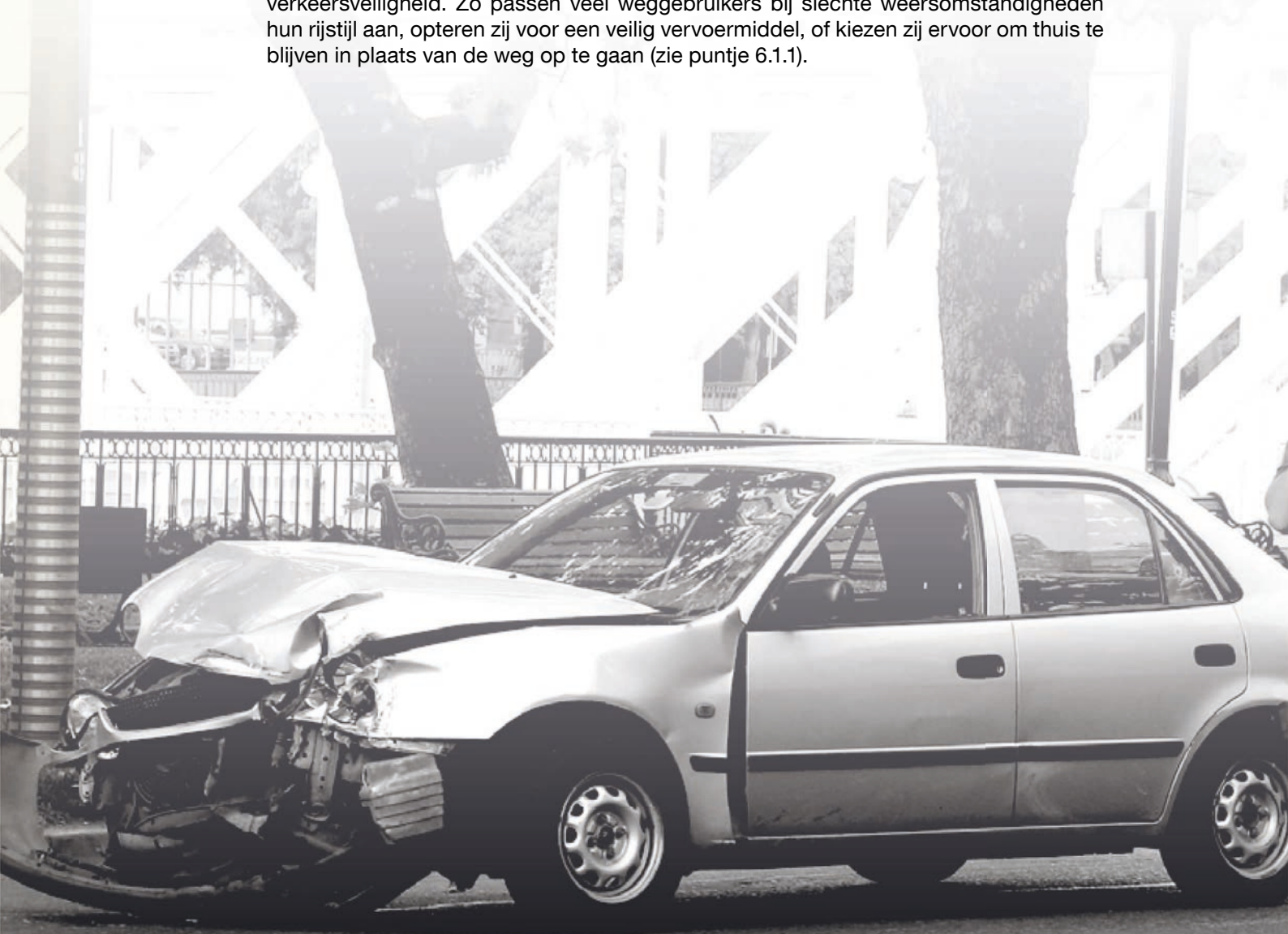
Het aandeel eenzijdige ongevallen varieert sterk in functie van de periode van de week. 18% van alle letselongevallen tijdens weekdays zijn eenzijdig tegenover maar liefst 53% van de letselongevallen tijdens weeknachten en 56% tijdens weekendnachten.

Het aantal letselongevallen ligt het hoogst tijdens de ochtendspits en de avondspits. Van alle dagen in een volledige week kent **vrijdag** het hoogste aantal letselongevallen. Wat betreft het aantal verkeersdoden eisen de **weekenddagen**, vrijdagavond inclusief, de zwaarste tol.

Volgens lichtgesteldheid en weersgesteldheid

De verdeling van het aantal verkeersdoden over de dag en de nacht is sterk verschillend per weggebruikerstype. In 2010 kwamen 14% van alle fietsdoden 's nachts om het leven. Onder voetgangers bedraagt dit percentage 37% en onder autozittenden maar liefst 53%.

Het weer heeft zowel een directe als een indirecte invloed op verkeersongevallen. Door haar invloed op de zichtbaarheid, de remafstand, de baanvastheid ... kan het weer op directe wijze aan een letselongeval bijdragen. Toch blijken de meeste letselongevallen (meer dan 80%) in normale weersomstandigheden te gebeuren. Dit is onder andere het gevolg van de indirecte invloed van de weersomstandigheden op de verkeersveiligheid. Zo passen veel weggebruikers bij slechte weersomstandigheden hun rijstijl aan, opteren zij voor een veilig vervoermiddel, of kiezen zij ervoor om thuis te blijven in plaats van de weg op te gaan (zie puntje 6.1.1).



7

DE LOCATIE VAN ONGEVALLLEN

7.1 Volgens gewest

7.1.1 Aantal ongevallen, slachtoffers en de ongevallenernst

In 2010 deden 63,4% van de ongevallen zich voor in het Vlaams Gewest. Dit gewest registreerde ook 64,8% van de zwaargewonden en 62,7% van de lichtgewonden. Het aandeel doden in het Vlaams Gewest was echter lager want dat bedroeg slechts 51,9% van het totaal aantal Belgische verkeersdoden. Daar tegenover staat het Waals Gewest met een aandeel van 44,4% van alle doden en 28,4% van alle ongevallen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest noteert 8,2% van alle ongevallen en 3,7% van alle doden, en heeft met 8,2 doden per 1000 geregistreerde ongevallen de laagste ongevallenernst van de drie gewesten.

Het stedelijk karakter van Brussel verklaart grotendeels haar lage ongevallenernst. In Vlaanderen is de ernst twee keer zo hoog als in Brussel (namelijk 15,0) en in Wallonië bijna twee keer zo hoog als in Vlaanderen, wat een ongevallenernst van 28,6 doden per 1000 geregistreerde ongevallen tot gevolg heeft. Het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië doet zich trouwens zowel binnen als buiten bebouwde kom voor (Tabel 31). Een verklaring voor dit verschil tussen Wallonië en Vlaanderen vraagt een meer diepgaande analyse die rekening zou moeten houden met de hogere urbanisatiegraad in Vlaanderen, de veel lagere bevolkingsdichtheid in Wallonië, de verschillende wegtypes in de twee gewesten, de verschillen qua verkeershandhavingsbeleid, de verschillende aard van de mobiliteit (bvb. meer fietsers in Vlaanderen dan in Wallonië) enz.

TABEL 23 :
Kerncijfers per gewest – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	#	%	#			
Vlaams Gewest	436	51,9%	3 879	64,8%	34 134	62,7%	29 115	63,4%	15,0
Waals Gewest	373	44,4%	1 875	31,3%	15 777	29,0%	13 025	28,4%	28,6
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	31	3,7%	230	3,8%	4 486	8,2%	3 787	8,2%	8,2
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Vlaanderen vertoont de meest gunstige evolutie ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000: -24% letselongevallen, -48% doden 30 dagen en -25% lichtgewonden. Wat betreft het aantal zwaargewonden doet Wallonië het iets beter dan Vlaanderen: -51% in Wallonië, tegenover -48% in Vlaanderen.

De evolutie in het Waals Gewest is dus, behalve voor zwaargewonden, minder positief dan in het noorden van het land maar gaat niettemin in dalende lijn: -15% letselongevallen, -34% doden 30 dagen en -12% lichtgewonden.

De ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn minder goed. Brussel registreert een toename van het aantal ongevallen (+9%) en van het aantal lichtgewonden (+5%). Het aantal zwaargewonden daalt slechts met 9%. Gelukkig daalt het aantal doden er wel met 30%.

TABEL 24 :
Evolutie van de letselongevallen in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	36 909	17 613	3 701	58 223
1992	35 968	16 154	3 316	55 438
1993	35 129	16 607	3 197	54 933
1994	34 180	16 132	2 706	53 018
1995	32 487	15 495	2 762	50 744
1996	31 505	14 286	2 959	48 750
1997	33 050	14 278	2 750	50 078
1998	33 581	14 629	2 957	51 167
1999	34 353	14 185	3 063	51 601
2000	33 023	13 335	2 707	49 065
2001	32 073	13 140	2 231	47 444
2002	30 594	11 591	1 554	43 739
2003	29 070	12 896	1 887	43 853
2004	28 682	12 616	2 267	43 565
2005	26 378	11 810	2 404	40 592
2006	27 008	12 089	2 766	41 863
2007	27 844	12 364	3 031	43 239
2008	27 057	11 925	3 133	42 115
2009	26 332	12 586	3 058	41 976
2010	25 466	11 929	3 174	40 569
2010 gewogen	29 115	13 025	3 787	45 927
Gemiddelde 1998-2000	33 652	14 050	2 909	50 611
Evolutie	-24,3%	-15,1%	+9,1%	-19,8%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 25 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	1 097	710	66	1 873
1992	990	637	44	1 671
1993	987	633	40	1 660
1994	966	688	38	1 692
1995	771	633	45	1 449
1996	787	538	31	1 356
1997	751	573	40	1 364
1998	855	607	38	1 500
1999	806	541	50	1 397
2000	871	555	44	1 470
2001	848	601	37	1 486
2002	703	578	25	1 306

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
2003	628	555	30	1 213
2004	614	511	37	1 162
2005	566	495	28	1 089
2006	544	503	26	1 073
2007	528	512	31	1 071
2008	495	414	35	944
2009	479	434	30	943
2010	436	373	31	840
Gemiddelde 1998-2000	844	568	44	1 456
Evolutie	-48,3%	-34,3%	-29,5%	-42,3%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 26 :
Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	9 973	5 958	401	16 332
1992	9 456	5 292	333	15 081
1993	9 061	5 268	301	14 630
1994	8 819	4 886	298	14 003
1995	7 873	4 573	271	12 717
1996	7 204	3 816	201	11 221
1997	7 358	3 851	223	11 432
1998	6 838	3 840	231	10 909
1999	6 714	3 478	229	10 421
2000	6 334	3 318	195	9 847
2001	5 725	3 040	184	8 949
2002	4 988	2 515	135	7 638
2003	4 424	2 553	119	7 096
2004	3 970	2 104	157	6 231
2005	3 737	2 195	179	6 111
2006	3 963	1 975	152	6 090
2007	3 970	2 044	185	6 199
2008	3 882	1 954	177	6 013
2009	3 817	2 051	150	6 018
2010	3 452	1 753	198	5 403
2010 gewogen	3 879	1 875	230	5 984
Gemiddelde 1998-2000	6 629	3 545	218	10 392
Evolutie	-47,9%	-50,6%	-9,3%	-48,0%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 27 :
Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	40 351	19 511	4 461	64 323
1992	39 946	18 010	4 070	62 026
1993	38 927	18 610	3 848	61 385
1994	37 940	18 181	3 214	59 335
1995	36 626	17 683	3 279	57 588
1996	35 691	16 418	3 573	55 682
1997	38 367	16 412	3 332	58 111
1998	39 446	16 805	3 600	59 851
1999	40 296	16 686	3 743	60 725
2000	39 086	15 646	3 382	58 114
2001	38 070	15 514	2 761	56 345
2002	36 404	13 668	1 838	51 910
2003	33 153	14 827	2 250	50 230
2004	33 195	14 739	2 649	50 583
2005	30 972	13 968	2 862	47 802
2006	31 880	14 290	3 336	49 506
2007	32 736	14 673	3 592	51 001
2008	31 616	14 262	3 752	49 630
2009	30 592	14 981	3 589	49 162
2010	29 811	14 419	3 757	47 987
2010 gewogen	34 134	15 777	4 486	54 396
Gemiddelde 1998-2000	39 609	16 379	3 575	59 563
Evolutie	-24,7%	-12,0%	+5,1%	-19,4%

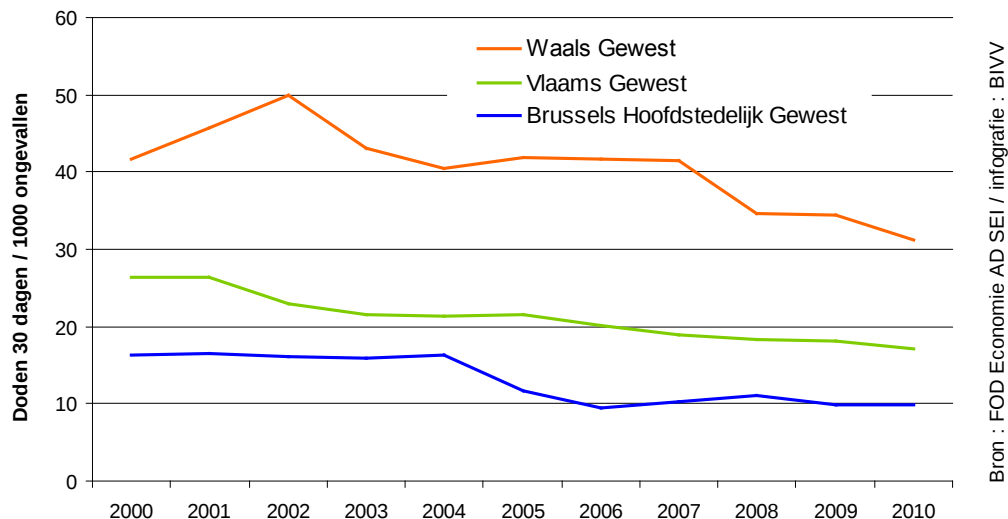
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

In alle drie de gewesten is het aantal doden meer afgenomen dan het aantal letselongevallen tussen het referentiegemiddelde en het jaar 2010. Dit betekent dat ongevallen steeds minder verkeersdoden opeisen⁴³; de **ongevallenernst neemt af**. In Brussel kende de ongevallenernst de sterkste afname sinds het referentiegemiddelde **(-36%)**, maar deze afname vond vooral plaats tussen 2004 en 2006. Vlaanderen registreerde een veel gelijkmatigere afname van **-32%** sinds het referentiegemiddelde. Wat betreft Wallonië, bedraagt de afname slechts **-23%** ten opzichte van het gemiddelde van 1998-2000, ondanks forse afname na de toename⁴⁴ tussen 2000 en 2002. De aanzienlijke afname van de ernst tussen 2009 en 2010 in Wallonië is mogelijk trouwens het gevolg van het hoge aantal sneeuwdagen in het zuiden van het land tijdens de grote winteroffensieven van januari en december 2010.

43 Aangezien de statistieken enkel betrekking hebben op letselongevallen (ongevallen met lichamelijke letsels tot gevolg), komt een daling van de ongevallenernst in feite neer op een daling van het aandeel verkeersdoden binnen het totaal aantal verkeersslachtoffers.

44 Deze toename is waarschijnlijk te wijten aan een slechtere kwaliteit van de ongevallenregistratie tijdens de politiehervormingen.

FIGUUR 34 :
Evolutie van de ongevallenernst per gewest

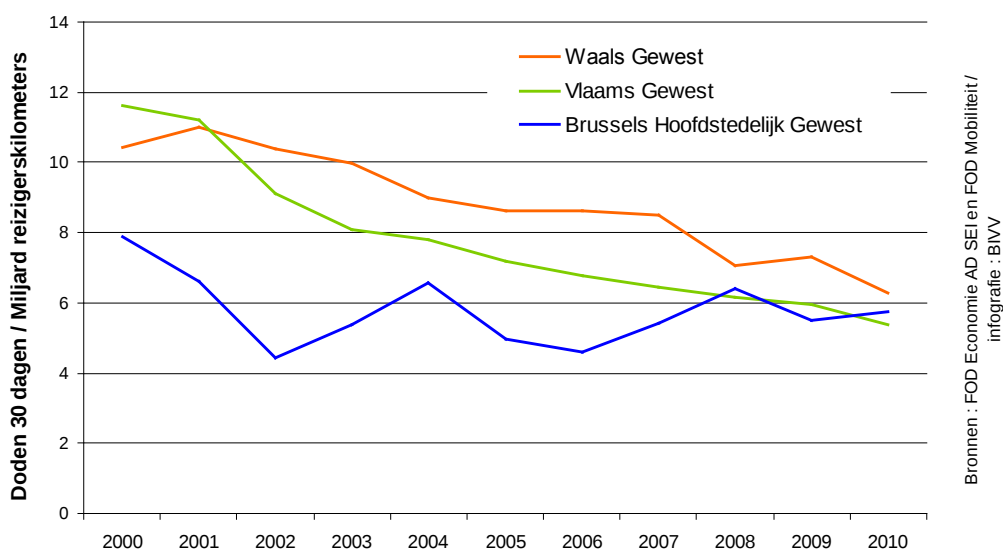


7.1.2 Overlijdensrisico

Aangezien het aantal doden afhankelijk is van het aantal afgelegde kilometers, wordt in de figuur hieronder een vergelijking gemaakt tussen de gewesten volgens het overlijdensrisico. Het overlijdensrisico staat voor het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers.

De situatie van 2010 is vergelijkbaar met die van 2008, **met erg gelijkaardige overlijdensrisico's in alle drie de gewesten**. Vlaanderen noteert het laagste risico (**5,4** doden per miljard reizigerskilometers). Het Vlaams gewest zet daarmee de langdurige dalende trend verder welke zij reeds vóór het jaar 2000 had ingezet. Op de tweede plaats komt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (**5,7**) dat een eerder wisselende evolutie van het overlijdensrisico kende in de loop van de voorbije jaren. Tot slot hebben we nog Wallonië, met een risico van **6,3** in 2010, dat net als voor het Vlaams gewest het resultaat is van een langdurige en slechts zelden onderbroken daling sinds 2000.

FIGUUR 35 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometer per gewest



7.1.3 De gewestelijke doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Net zoals op nationaal niveau hebben de gewesten ervoor gekozen om hun verkeersveiligheidsbeleid te dynamiseren door zichzelf doelstellingen op te leggen. De publicatie van de ongevallengegevens 2010 biedt de gelegenheid na te gaan of de voor dat jaar vooropgestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen ook effectief behaald werden.

Hoewel de referentiejaar en indicatoren (doden 30 dagen en/of zwaargewonden) welke voor het behalen van de doelstellingen gekozen werden, niet volledig identiek zijn in alle gewesten, hebben alle gewesten wel een halvering van het aantal slachtoffers tussen het begin van de jaren 2000 en het jaar 2010 vooropgesteld: -50% doden 30 dagen en -50% zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in Vlaanderen, en -50 % van het totaal aantal “doden 30 dagen + zwaargewonden” in Wallonië.

De eindbalans is eerder matig: **ondanks enkele mooie verbeteringen bereikte geen enkel gewest zijn doelstellingen.**

Vlaanderen boekte de beste resultaten, en is niet ver verwijderd van zijn doelstellingen. Het Mobiliteitsplan uit 2001 bepaalde dat het aantal doden in 2010 niet hoger mocht zijn dan 375 (ofwel -50% ten opzichte van 1999). In 2010 bedroeg het officiële aantal doden 30 dagen 436, wat overeenkomt met een afname van -46% ten opzichte van 1999. Het verschil ten opzichte van de vastgestelde doelstelling is dus relatief klein. Met 436 doden in 2010 heeft het trouwens erg weinig gescheeld of het Vlaams Gewest had voldaan aan haar deel van de vereiste inspanningen om de nationale doelstelling te behalen (getransponeerd naar het gewestelijk niveau, legde de nationale doelstelling een maximum op van 435 doden in Vlaanderen).

Ook inzake het aantal zwaargewonden is het Vlaams Gewest niet ver van de vereiste doelstelling verwijderd, aangezien de afname 49% bedraagt ten opzichte van 1999 (3 452 zwaargewonden in 2010, tegenover een vereist maximum van 3 250).

Het **Waals Gewest** van zijn kant diende slechts één doelstelling te realiseren in 2010, maar slaagde daar helaas niet in (ondanks een mooie afname tussen 2009 en 2010) : de 2 126 doden en zwaargewonden in het jaar 2010 liggen ver boven de vooropgestelde 1 557 slachtoffers (de daling ten opzichte van het jaar 2002 bedraagt slechts -31% in plaats van de vooropgestelde -50%). Wat betreft de nationale doelstelling aangaande het aantal verkeersdoden (maximaal 750 verkeersdoden in België in 2010), heeft Wallonië evenmin haar deel van de vereiste inspanningen kunnen realiseren. Wallonië mocht daarvoor niet meer dan 292 verkeersdoden tellen in 2010, maar in realiteit telde dit gewest 373 verkeersdoden.

Het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** moest net als Vlaanderen een dubbele doelstelling halen in 2010. Brussel had als opdracht zowel het aantal verkeersdoden als het aantal zwaargewonden te halveren tegenover het referentiegemiddelde van 1998-2000. Hoewel de cijfers van jaar tot jaar erg verschillen, lijkt het aantal doden en zwaargewonden vanuit een langetermijnperspectief niet meer te evolueren sinds begin de jaren 2000, waardoor Brussel zich steeds verder van de te realiseren doelstelling verwijderd. Dit gewest telde in 2010 een tiental doden en een honderdtal zwaargewonden boven de doelstelling (31 doden in plaats van 22, en 198 zwaargewonden in plaats van 100). Ook de nationale doelstelling wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bereikt, aangezien de vereiste doelstelling van maximaal 23 doden met 8 verkeersdoden werd overschreden.

TABEL 28 :

Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden in vergelijking met de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de gewestelijke doelstellingen

	Doden 30 dagen						
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België			
Gemiddelde 1998-2000	844	568	44	1 456			
2001	848	601	37	1 486			
2002	703	578	25	1 306			
2003	628	555	30	1 213			
2004	614	511	37	1 162			
2005	566	495	28	1 089			
2006	544	503	26	1 073			
2007	528	512	31	1 071			
2008	495	414	35	944			
2009	479	434	30	943			
2010	436	373	31	840			
Evolutie	-48,3%	-34,3%	-29,5%	-42,3% ⁴⁵			
2010 (gewogen)	436	373	31	840			
Doelstellingen 2006		580 X		390 X	29 ⁴⁶ ↓	30 √	1 000 X
Doelstellingen 2010	375 ⁴⁸ X	435 X		292 X	22 ⁴⁶ X	23 X	750 X
Doelstellingen 2015	250 ⁴⁸	324	250 ⁴⁹	273		23	630
Doelstellingen 2020	200 ⁵⁰	218		186	12 ⁵¹	16	420

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

- Doelstellingen SGVV
- Doelstellingen SGVV geïnterpreteerd voor de gewesten
- Doelstellingen Vlaams Gewest
- Doelstellingen Waals Gewest
- Doelstellingen Brussels Hoofdstedelijk Gewest

✓ Doelstelling bereikt

X Doelstelling niet bereikt

45 Het betreft de daling tussen het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen).

46 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003: tegenover het gemiddelde 1998-2000, -33% doden 30 dagen en zwaargewonden in 2006, -50% in 2010 [www.sgww.irisnet.be].

47 "Ten opzichte van het jaar 2002, stelde Wallonië een vermindering van het aantal doden en zwaargewonden met 30% in 2006 voorop (max. 2180) en met 50% in 2010 (max. 1557)" ["Kadernota Verkeersveiligheid. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid", Task Force, www.fcwv.be]

48 Mobiliteitsplan van het Vlaams Gewest van juni 2001: ten opzichte van 1999, vermindering met 50 % van het aantal doden en het aantal zwaargewonden in 2010 [www.mobiliteitsplan.be]. "In het kader van zijn verkeersveiligheidsplan heeft Vlaanderen de doelstelling vastgepin op maximum 375 doden in 2010 en maximum 250 doden in 2015" ["Kadernota Verkeersveiligheid. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid", Task Force, www.fcwv.be].

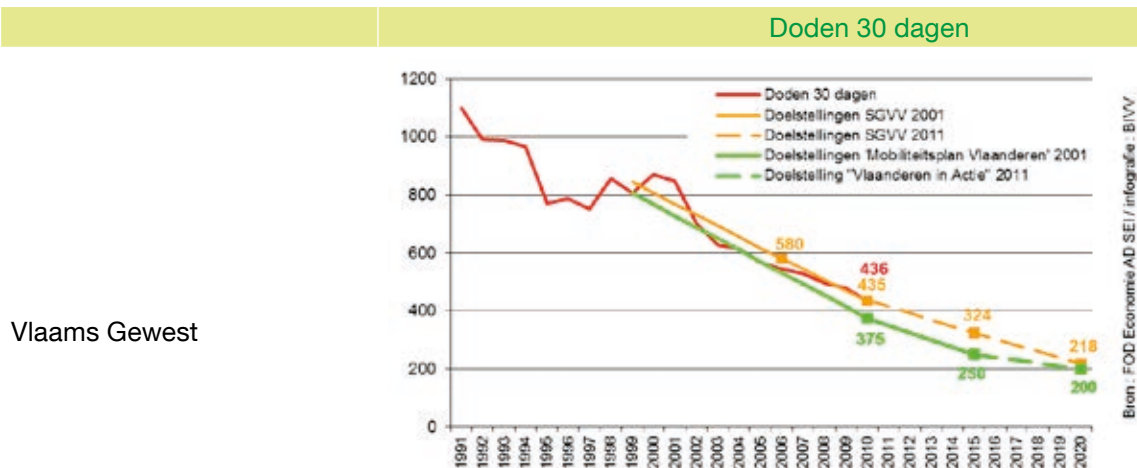
Zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)				Dodan 30 dagen + zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)			
Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
6 629	3 545	218	10 392	7 473	4 113	262	11 848
5 725	3 040	184	8 949	6 573	3 641	221	10 435
4 988	2 515	135	7 638	5 691	3 093	160	8 944
4 424	2 553	119	7 096	5 052	3 108	149	8 309
3 970	2 104	157	6 231	4 584	2 615	194	7 393
3 737	2 195	179	6 111	4 303	2 690	207	7 200
3 963	1 975	152	6 090	4 507	2 478	178	7 163
3 970	2 044	185	6 199	4 498	2 556	216	7 270
3 882	1 954	177	6 013	4 377	2 368	212	6 957
3 817	2 051	150	6 018	4 296	2 485	180	6 961
3 452	1 753	198		3 888	2 126	229	6 243
-47,9%	-50,6%	-9,3%	-100,0%	-48,0%	-48,3%	-12,7%	-47,3%
3 879	1 875	230	5 984	4 315	2 248	261	6 824
		133 ⁴⁶ X			2 180 ⁴⁷ X	162 ⁴⁶ X	
3 250 ⁴⁸ X		100 ⁴⁶ X			1 557 ⁴⁷ X	122 ⁴⁶ X	
2 000 ⁵⁰							
1 500 ⁵⁰		68 ⁵¹					

49 Gewestelijke beleidsverklaring 2009-2014: "De doelstelling bestaat erin om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers naar minder dan 250 per jaar terug te brengen tegen 2015" [<http://gouvernement.wallonie.be>].

50 Vlaanderen in Actie: "Een afname met 20 % van het aantal doden en met 25% van het aantal zwaargewonden moet gerealiseerd worden in 2020 ten opzichte van de doelstellingen vastgesteld voor 2015 in het Vlaams Plan van de Verkeersveiligheid (namelijk maximum 200 doden en 1 500 zwaargewonden in 2020)" [Vlaanderen in Actie, <http://vlaandereninactie.be>].

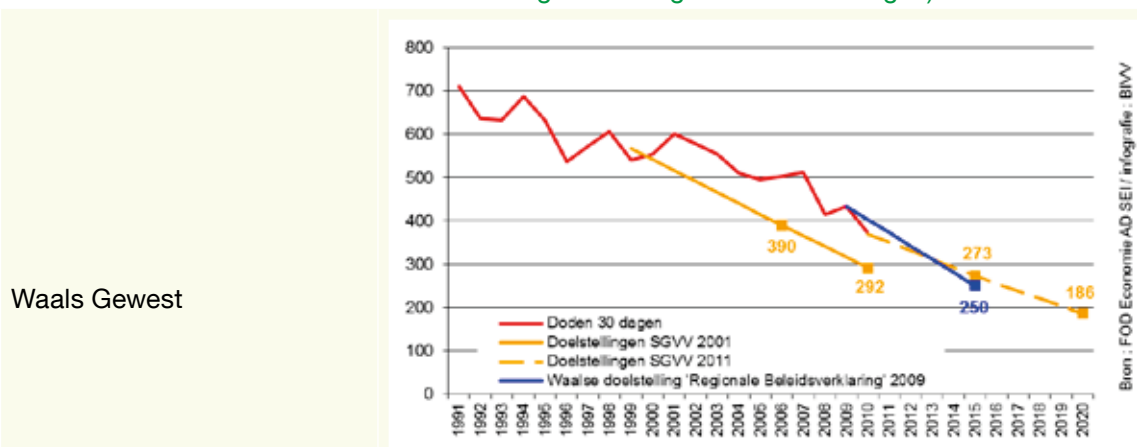
51 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2011 - Actieplan 2011-2020: ten opzichte van het gemiddelde van 2006-2008, -50% van het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden voor 2020 [www.avcb-vsgb.be].

Evolutie van de doden 30 dagen en van de zwaargewonden ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen



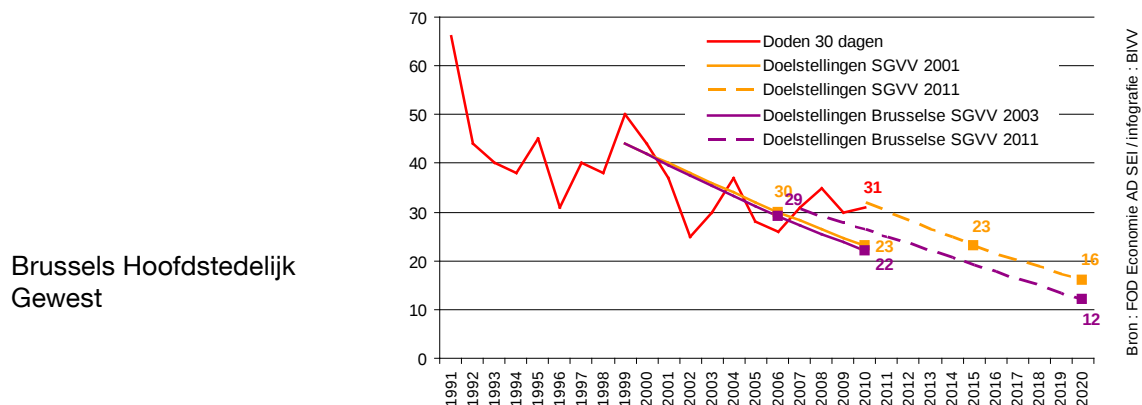
FIGUUR 36 :

Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Vlaams Gewest



FIGUUR 38 :

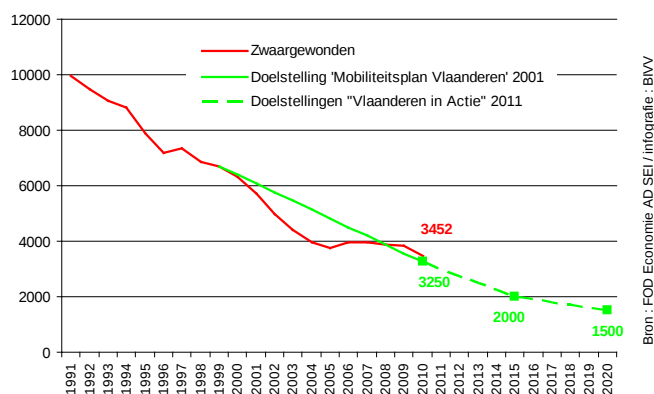
Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Waals Gewest



FIGUUR 40 :

Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Zwaargewonden

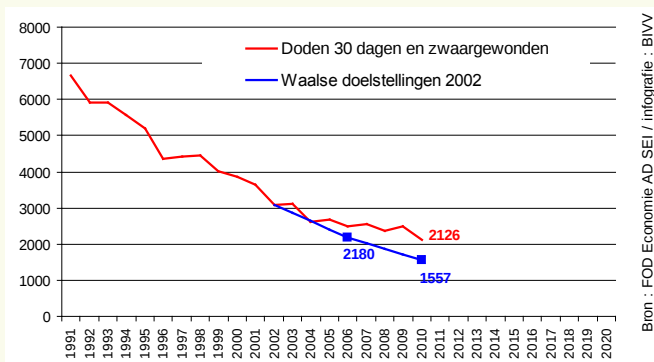


Doden 30 dagen et Zwaargewonden

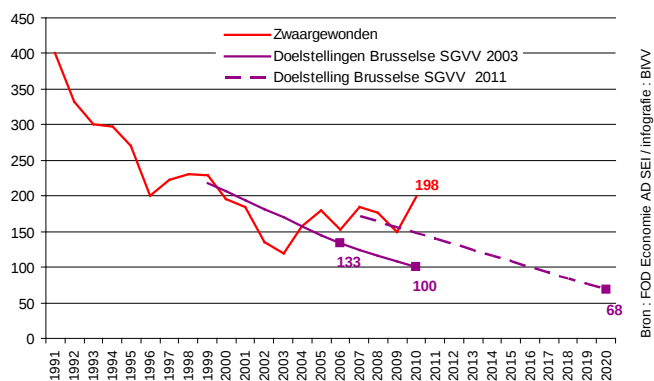
Geen doelstelling

FIGUUR 37 :
Regionale doelstellingen met betrekking tot de zwaargewonden in het Vlaams Gewest

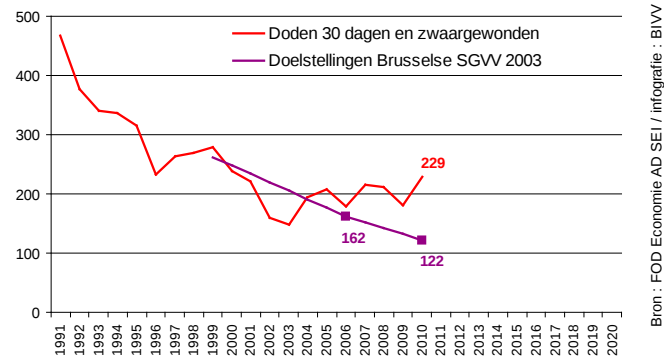
Geen doelstelling



FIGUUR 39 :
Regionale doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen en zwaargewonden in het Waals Gewest



FIGUUR 41 :
Regionale doelstellingen met betrekking tot de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



FIGUUR 42 :
Regionale doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

7.1.4 Volgens wegtype

Hoewel iets meer dan de helft van de ongevallen in Vlaanderen en Wallonië in 2010 binnen bebouwde kom plaats vonden, werden de meeste doden erbuiten geregistreerd. Buiten bebouwde kom zijn de ongevallen drie maal ernstiger dan binnen bebouwde kom (zowel in deze twee gewesten als op nationaal niveau). **Maar bij een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië onderling, blijkt de ongevalle- nernst zowel binnen als buiten bebouwde kom wel twee keer hoger in Wallonië dan in Vlaanderen.**

Op Vlaamse en Waalse autosnelwegen vindt slechts ongeveer tien procent van alle letselongevallen plaats (7% in Vlaanderen, 10% in Wallonië). Op deze wegen is het aandeel verkeersdoden wel hoger dan het aandeel letselongevallen (respectievelijk 12% en 14%). Maar dit aandeel is gelukkig wel niet meer zo hoog als vorig jaar, toen het percentage verkeersdoden zowel op Waalse als Vlaamse autosnelwegen dubbel zo hoog was als het percentage letselongevallen. De daling van het aantal verkeersdoden op autosnelwegen heeft tot gevolg dat de ongevallenernst op autosnelwegen niet veel hoger meer is dan “buiten bebouwde kom” in Vlaanderen. In Wallonië is de ongevalle- nernst op autosnelwegen zelfs lichtjes lager dan buiten bebouwde kom.

In **Brussel**, een per definitie verstedelijkt gebied, werden 97% van de letselongevallen en 94% van de doden 30 dagen binnen de bebouwde kom geregistreerd.

TABEL 29 :
Ongevallen per wegtype en per gewest – 2010 (gewogen)

	Autosnel- wegen		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	2 150	7%	12 093	42%	14 849	51%	23	0,1%	29 115	100%
Waals Gewest	1 367	10%	4 172	32%	7 477	57%	9	0,1%	13 025	100%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	60	2%	40	1%	3 685	97%	1	0,0%	3 787	100%
België	3 577	8%	16 305	36%	26 012	57%	33	0,1%	45 927	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 30 :
Doden 30 dagen per wegtype en per gewest – 2010

	Autosnel- wegen		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	51	12%	254	58%	103	24%	28	6%	436	100%
Waals Gewest	52	14%	197	53%	114	31%	10	3%	373	100%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	1	3%	0	0%	29	94%	1	3%	31	100%
België	104	12%	451	54%	246	29%	39	5%	840	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 31 :
Ongevallenernst per wegtype en per gewest – 2010 (gewogen)

	Autosnel- wegen	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Totaal
Vlaams Gewest	23,7	21,0	6,9	15,0
Waals Gewest	38,0	47,2	15,2	28,6
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	16,7	0,0	7,9	8,2
België	29,1	27,7	9,5	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.1.5 Volgens verplaatsingswijze

Bijna de helft van de doden en zwaargewonden op nationaal niveau zijn auto-inzittenden en meer dan een vierde zijn bestuurders of passagiers van tweewielige voertuigen. Op gewestelijk niveau zijn bepaalde weggebruikers procentueel oververtegenwoordigd onder de doden en zwaargewonden in vergelijking met het nationale niveau: **in Brussel zijn dat de voetgangers, in Vlaanderen de fietsers en in Wallonië de auto-inzittenden**. Deze gewestelijke karakteristieken weerspiegelen de identiteit van elk van de drie gewesten inzake de favoriete verplaatsingswijzes.

TABEL 32 :
Doden 30 dagen per verplaatsingswijze en per gewest – 2010

		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetgangers		57	13%	35	9%	14	45%	106	13%
Tweewielers	Fiets	61	14%	8	2%	1	3%	70	8%
	Bromfiets	15	3%	6	2%	1	3%	22	3%
	Motorfiets	54	12%	45	12%	3	10%	102	12%
	Totaal tweewielers	130	30%	59	16%	5	16%	194	23%
Auto's	Personenwagen	184	42%	249	67%	10	32%	443	53%
	Minibus	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Campingvoertuig	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Totaal auto's	185	42%	249	67%	10	32%	444	53%
Goederen- of personen- vervoer	Lichte vrachtwagens	22	5%	13	3%	0	0%	35	4%
	Vrachtwagen	2	0%	1	0%	1	3%	4	0%
	Trekker + oplegger	5	1%	4	1%	0	0%	9	1%
	Trekker alleen	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Bus of autocar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Totaal goederen- of personenvervoer	29	7%	18	5%	1	3%	48	6%
Andere	Landbouwtractor	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Ruiter	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Gespan	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Andere	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	Totaal andere	5	1%	1	0%	0	0%	6	1%
Onbekend		30	7%	11	3%	1	3%	42	5%
Totaal		436	100%	373	100%	31	100%	840	100%

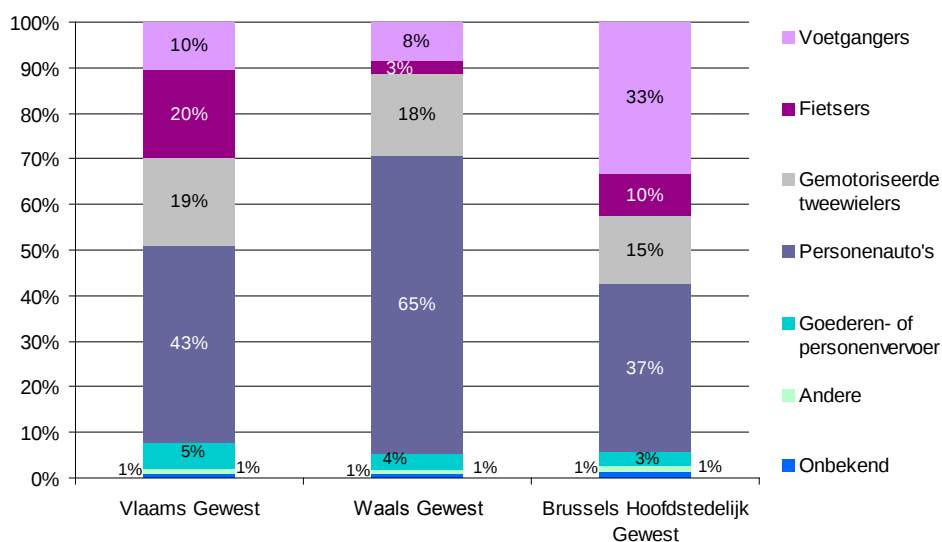
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 33 :
Zwaargewonden per verplaatsingswijze en per gewest – 2010 (gewogen)

		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetgangers		391	10%	150	8%	73	32%	613	10%
Tweewielers	Fiets	781	20%	63	3%	24	10%	867	14%
	Bromfiets	332	9%	119	6%	8	4%	460	8%
	Motorfiets	422	11%	234	12%	26	11%	682	11%
	Totaal tweewielers	1 535	40%	416	22%	58	25%	2 009	34%
Auto's	Personenwagen	1 687	43%	1 212	65%	86	37%	2 985	50%
	Minibus	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Campingvoertuig	0	0%	3	0%	0	0%	3	0%
	Totaal auto's	1 689	44%	1 216	65%	86	37%	2 992	50%
Goederen- of personenvervoer	Lichte vrachtwagens	140	4%	55	3%	5	2%	200	3%
	Vrachtwagen	25	1%	4	0%	2	1%	32	1%
	Trekker + oplegger	29	1%	9	0%	0	0%	38	1%
	Trekker alleen	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Bus of autocar	11	0%	0	0%	0	0%	11	0%
	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Totaal goederen- of personenvervoer	206	5%	68	4%	7	3%	282	5%
Andere	Landbouwtractor	5	0%	2	0%	0	0%	7	0%
	Ruiter	2	0%	2	0%	0	0%	4	0%
	Gespan	6	0%	0	0%	0	0%	6	0%
	Andere	32	1%	6	0%	3	2%	42	1%
	Totaal andere	44	1%	11	1%	3	2%	59	1%
Onbekend		14	0%	13	1%	2	1%	30	0%
Totaal		3 879	100%	1 875	100%	230	100%	5 984	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 43 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden per verplaatsingswijze en per gewest – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

7.2 Volgens provincie

De ongefallenstatistieken per provincie brengen duidelijk de regionale verschillen inzake verkeersveiligheid opnieuw naar voor.

De provincies in het noorden van het land registreren de laagste ongevallenernst en de grootste afname van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van eind de jaren 1990. **In totaal zijn drie van de vijf Vlaamse provincies erin geslaagd om het aantal doden met meer dan de helft te verminderen ten opzichte van het referentiegemiddelde** (Antwerpen, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen). De ongevallenernst in de Vlaamse provincies schommelt in 2010 tussen 13 en 22 doden per 1000 letselongevallen.

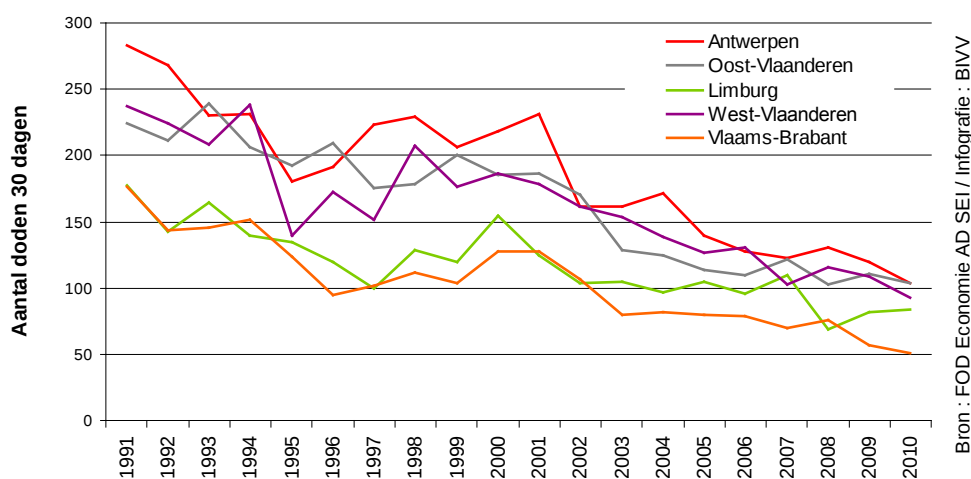
De Waalse provincies registreren minder positieve resultaten. Drie van de vijf **Waalse provincies** vertonen een ongevallenernst van meer dan 30 doden per 1000 letselongevallen (Namen, Luxemburg en Henegouwen) en **geen enkele provincie kon het aantal doden op haar grondgebied met de helft reduceren** (de provincie Luxemburg behaalt het beste resultaat: -44%).

TABEL 34 :
Kerncijfers per provincie – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	104	12%	1019	17%	9269	17%	7813	17%	13,2
Vlaams-Brabant	51	6%	478	8%	4514	8%	3811	8%	13,4
Waals-Brabant	32	4%	117	2%	1625	3%	1330	3%	23,3
West-Vlaanderen	93	11%	856	14%	6770	12%	6001	13%	15,2
Oost-Vlaanderen	104	12%	941	16%	8891	16%	7688	17%	13,5
Henegouwen	144	17%	712	12%	5425	10%	4478	10%	32,2
Luik	87	10%	461	8%	5092	9%	4112	9%	21,2
Limburg	84	10%	585	10%	4691	9%	3803	8%	22,1
Luxemburg	41	5%	243	4%	1399	3%	1197	3%	34,3
Namen	69	8%	343	6%	2236	4%	1908	4%	36,2
BHG	31	4%	230	4%	4486	8%	3787	8%	7,9
België	840	100%	5984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,2

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 44 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

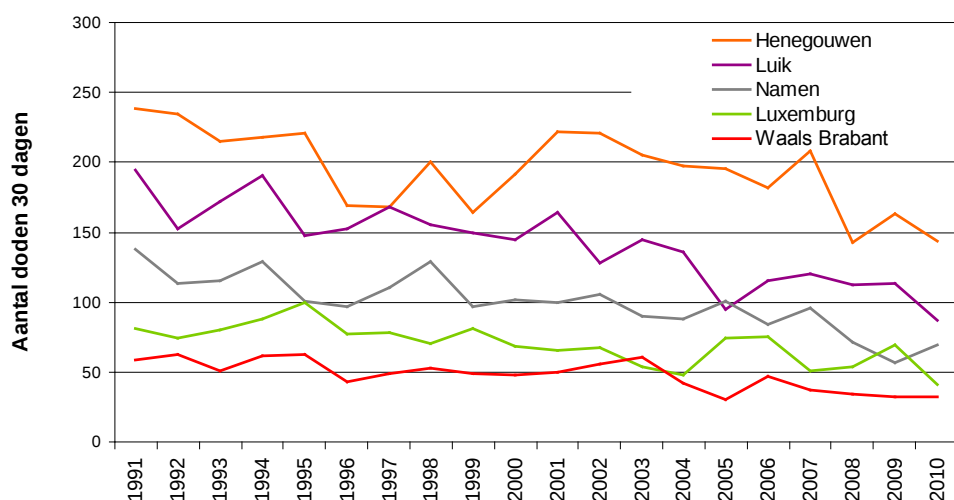


TABEL 35 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

	Antwerpen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Limburg	Vlaams Gewest
1991	283	176	237	224	177	1 097
1992	268	144	224	211	143	990
1993	230	146	208	239	164	987
1994	231	151	238	206	140	966
1995	180	124	140	192	135	771
1996	191	95	172	209	120	787
1997	223	102	151	175	100	751
1998	229	112	207	178	129	855
1999	206	104	176	200	120	806
2000	218	128	186	185	154	871
2001	231	128	178	186	125	848
2002	161	107	161	170	104	703
2003	161	80	153	129	105	628
2004	171	82	139	125	97	614
2005	140	80	127	114	105	566
2006	128	79	131	110	96	544
2007	123	70	103	122	110	528
2008	131	76	116	103	69	495
2009	120	57	109	111	82	479
2010	104	51	93	104	84	436
Gemiddelde 1998-2000	218	115	190	188	134	844
Evolutie	-52,2%	-55,5%	-51,0%	-44,6%	-37,5%	-48,3%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 45 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Waalse provincies



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 36 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Waalse provincies

	Waals-Brabant	Henegouwen	Luik	Luxemburg	Namen	Waals Gewest
1991	59	238	194	81	138	710
1992	63	235	152	74	113	637
1993	51	215	172	80	115	633
1994	62	218	191	88	129	688
1995	63	221	148	100	101	633
1996	43	169	152	77	97	538
1997	49	168	168	78	110	573
1998	53	200	155	70	129	607
1999	49	164	150	81	97	541
2000	48	192	145	68	102	555
2001	50	222	164	65	100	601
2002	56	221	128	67	106	578
2003	61	205	145	54	90	555
2004	42	197	136	48	88	511
2005	30	195	95	74	101	495
2006	47	182	115	75	84	503
2007	37	208	120	51	96	512
2008	34	143	112	54	71	414
2009	32	163	113	69	57	434
2010	32	144	87	41	69	373
Gemiddelde 1998-2000	50	185	150	73	109	568
Evolutie	-36,0%	-22,3%	-42,0%	-43,8%	-36,9%	-34,3%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3 Volgens wegtype

7.3.1 Aantal ongevallen en slachtoffers

Slechts 29% van het totaal aantal verkeersdoden valt binnen de bebouwde kom, hoewel zich hier maar liefst 57% van de ongevallen voordoen. Omgekeerd vallen 54% van alle doden 30 dagen buiten de bebouwde kom, hoewel slechts 36% van alle ongevallen zich hier voordoen. Bijgevolg is de **ongevallenernst drie keer hoger buiten de bebouwde kom (27,7 doden / 1000 ongevallen) dan erbinnen (9,5)**. Dit verschil in ernst is uiteraard het gevolg van de hogere **snellheid** op wegen buiten bebouwde kom.

De statistieken van de letselongevallen op autosnelwegen in 2010 zijn bijzonder, aangezien de ongevallenernst, die op autosnelwegen traditioneel boven de 35 ligt (of zelfs boven de 40), in 2010 plots naar 29 daalde. Dit cijfer is zo laag dat **de ernst op autosnelwegen in 2010 bijna gelijk is aan de ongevallenernst buiten bebouwde kom**. In 2009 bedroeg de ernst van autosnelwegongevallen nog 41 (dit komt neer op een daling met 25% tussen 2009 en 2010). Het aantal doden tussen 2009 en 2010 nam met een derde af, terwijl het aantal ongevallen slechts met 3% afnam. Het strenge winterweer van de maanden januari en december 2010 is hiervoor gedeeltelijk verant-

woordelijk, maar het weer is zeker niet de enige verklaring want 8 van de 12 maanden in 2010 (onder andere januari en december) telden een opvallend laag aantal doden in vergelijking met 2009.

Hiermee vormen **autosnelwegen** het wegtype met de sterkste vooruitgang tegenover het referentiegemiddelde 1998-2000. Het **aantal doden nam er met de helft af (-52%)** en de ernst evolueerde er van ongeveer 50 doden per 1000 ongevallen eind jaren 1990, naar momenteel 30 doden (-41%). Daartegenover staat dat het aantal zwaargewonden er **slechts met 9% afnam**.

Op de andere wegtypes werden trouwens ook sterke dalingen van het aantal verkeersdoden verwezenlijkt: **-46% doden buiten bebouwde kom en -40% binnen bebouwde kom**.

TABEL 37 :

Kerncijfers per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom en op autosnelwegen) – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autosnelwegen	104	12%	1 034	17%	4 127	8%	3 577	8%	29,1
Buiten de bebouwde kom	451	54%	2 636	44%	20 096	37%	16 305	36%	27,7
Binnen de bebouwde kom	246	29%	2 314	39%	30 173	55%	26 012	57%	9,5
Onbekend	39	5%	0	0%	0	0%	33	0%	1 181,8
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	18,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 38 :

Evolutie van de kerncijfers op autosnelwegen

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Letsel-ongevallen	Ernst
1991	200	965	3 724	3 029	66,0
1992	194	1 040	3 989	3 309	58,6
1993	211	1 118	4 149	3 467	60,9
1994	199	1 082	4 516	3 688	54,0
1995	206	1 022	4 692	3 628	56,8
1996	198	1 002	4 467	3 628	54,6
1997	184	1 084	5 190	4 075	45,2
1998	215	1 080	5 152	4 167	51,6
1999	207	1 184	5 508	4 446	46,6
2000	233	1 156	5 902	4 713	49,4
2001	193	1 079	5 878	4 557	42,4
2002	165	878	4 872	3 875	42,6
2003	136	751	4 305	3 555	38,3
2004	124	715	4 196	3 363	36,9
2005	158	758	4 688	3 636	43,5
2006	168	852	4 706	3 886	43,2
2007	152	951	4 502	3 783	40,2

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst
2008	139	1 047	4 442	3 759	37,0
2009	151	1 116	4 202	3 681	41,0
2010	104	1 033	4 120	3 571	29,1
2010 gewogen	104	1 034	4 127	3 577	29,1
Gemiddelde 1998-2000	218	1 140	5 521	4 442	49,2
Evolutie	-52%	-9%	-25%	-20%	-41%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 39 :
Evolutie van de kerncijfers buiten de bebouwde kom

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst
1991	1 044	7 781	22 426	20 302	51,4
1992	910	7 599	23 185	20 596	44,2
1993	967	7 523	23 283	20 771	46,6
1994	1 023	7 322	22 903	20 467	50,0
1995	833	6 664	22 401	19 639	42,4
1996	791	5 881	21 477	18 798	42,1
1997	775	6 045	22 819	19 488	39,8
1998	875	5 729	23 844	20 099	43,5
1999	781	5 410	24 094	20 078	38,9
2000	836	5 285	23 492	19 491	42,9
2001	843	4 764	22 339	18 479	45,6
2002	789	3 899	20 731	16 960	46,5
2003	654	3 605	19 081	16 378	39,9
2004	641	2 995	19 274	16 018	40,0
2005	620	3 004	17 937	14 932	41,5
2006	601	2 896	19 078	15 558	38,6
2007	592	2 758	19 460	15 749	37,6
2008	474	2 711	18 312	15 029	31,5
2009	482	2 654	18 094	14 822	32,5
2010	451	2 355	17 758	14 444	31,2
2010 gewogen	451	2 636	20 096	16 305	27,7
Gemiddelde 1998-2000	831	5 475	23 810	19 889	41,8
Evolutie	-46%	-57%	-25%	-27%	-25%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 40 :
Evolutie van de kerncijfers binnen de bebouwde kom

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst
1991	623	7 508	37 763	34 532	18,0
1992	566	6 404	34 622	31 326	18,1
1993	481	5 972	33 802	30 568	15,7
1994	470	5 594	31 842	28 802	16,3
1995	409	5 027	30 461	27 447	14,9
1996	367	4 338	29 732	26 319	13,9
1997	405	4 303	30 101	26 514	15,3
1998	410	4 100	30 851	26 898	15,2
1999	409	3 827	31 123	27 077	15,1
2000	401	3 406	28 719	24 860	16,1
2001	450	3 106	28 127	24 407	18,4
2002	352	2 861	26 307	22 904	15,4
2003	350	2 733	26 799	23 806	14,7
2004	295	2 511	27 044	24 030	12,3
2005	258	2 346	25 146	21 947	11,8
2006	270	2 339	25 704	22 372	12,1
2007	275	2 489	27 032	23 655	11,6
2008	274	2 254	26 875	23 272	11,8
2009	262	2 248	26 866	23 429	11,2
2010	246	2 015	26 109	22 521	10,9
2010 gewogen	246	2 314	30 173	26 012	9,5
Gemiddelde 1998-2000	407	3 778	30 231	26 278	15,5
Evolutie	-40%	-47%	-14%	-14%	-29%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3.2 Ongevalsrisico en overlijdensrisico

Wat betreft het aantal ongevallen en slachtoffers op de verschillende wegtypes moet rekening gehouden worden met het aantal kilometers dat op elk wegtype afgelegd wordt. **In 2010 was het risico om betrokken te geraken bij een letselongeval 7 keer kleiner op autosnelwegen dan erbuiten** (99 ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen tegen 677 erbuiten), en het **overlijdensrisico was 4 keer kleiner op autosnelwegen** dan op andere wegen (2,0 doden per miljard afgelegde reizigerskilometers, tegen 7,4 doden buiten autosnelwegen).

Het overlijdensrisico is sinds het eind van de jaren '90 gunstig geëvolueerd aangezien het met bijna de helft is afgenomen buiten autosnelwegen en met ongeveer 60% op autosnelwegen.

TABEL 41 :

Ongevalsrisico en overlijdensrisico op / buiten autosnelwegen (aantal ongevallen per miljard voertuigkilometers en aantal doden per miljard reizigerskilometers)

	Autosnelwegen		Buiten autosnelwegen	
	Ongevals- risico	Overlijdens- risico	Ongevals- risico	Overlijdens- risico
1991	135	5,6	1 065	20,8
1992	142	5,2	994	18,3
1993	143	5,5	971	17,8
1994	145	5,0	903	17,9
1995	140	5,1	867	15,0
1996	136	4,8	825	14,0
1997	152	4,5	820	13,9
1998	146	5,0	817	14,9
1999	148	4,6	799	13,5
2000	154	5,1	745	14,0
2001	146	4,2	711	14,5
2002	122	3,5	654	12,5
2003	111	2,9	658	10,9
2004	103	2,6	646	10,0
2005	110	3,3	596	9,4
2006	114	3,4	609	9,2
2007	106	2,9	626	9,1
2008	105	2,7	619	8,1
2009	102	2,9	615	8,0
2010	99	2,0	591	7,4
2010 gewogen	99	2,0	677	7,4
Gemiddelde 1998-2000	149	4,9	787	14,1
Evolutie	-34%	-59%	-25%	-48%

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

7.3.3 Volgens kruispunttype

De meeste ongevallen doen zich voor op doorlopende weggedeeltes, zowel binnen bebouwde kom als erbuiten. Dit zijn helaas ook de meest ernstige ongevallen. Buiten de bebouwde kom op een doorlopend weggedeelte leidt bijna 1 ongeval op 20 tot het overlijden van een ongevalsbetrokkene. De hogere snelheden die op doorlopende weggedeeltes gereden worden verklaren grotendeels deze hogere ongevallenernst.

Kruispuntongevallen komen uiteraard iets vaker voor binnen de bebouwde kom dan erbuiten aangezien kruispunten er ook vaker voorkomen: 37,7% van de ongevallen binnen de bebouwde kom gebeuren op een kruispunt, tegen 31,8% buiten de bebouwde kom. Van alle letselongevallen op kruispunten zijn de ongevallen op kruispunten met voorrangsborden B1 of B5 het meest frequent.

Ongevallen op rotondes komen relatief zelden voor (minder dan 2% van de ongevallen), maar zijn tamelijk ernstig als ze zich buiten de bebouwde kom voordoen.

TABEL 42 :

Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2010 (gewogen)

	Dodan 30 dagen		Zwaar- gewonden		Licht- gewonden		Letsel- ongevallen		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	359	79,6%	1 919	72,8%	12 920	64,3%	10 915	66,9%	46,7
Op kruispunt	86	19,1%	696	26,4%	6 938	34,5%	5 181	31,8%	24,4
Met agent	14	3,1%	151	5,7%	1 780	8,9%	8	0,0%	29,9
Met driekleurige verkeerslichten in werking	61	13,5%	450	17,1%	4 362	21,7%	1 230	7,5%	19,8
Met voorrangsborden B1 of B5	10	2,2%	95	3,6%	785	3,9%	3 299	20,2%	27,6
Met voorrang van rechts	14	3,1%	151	5,7%	1 780	8,9%	644	3,9%	16,2
Op rotonde	6	1,3%	21	0,8%	238	1,2%	209	1,3%	27,3
Totaal	451	100%	2 636	100%	20 096	100%	16 305	100%	38,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 43 :

Kerncijfers per type kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen)

	Dodan 30 dagen		Zwaar- gewonden		Licht- gewonden		Letsel- ongevallen		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	180	73,2%	1 565	67,6%	17 944	59,5%	15 846	60,9%	15,6
Op kruispunt	64	26,0%	727	31,4%	11 852	39,3%	9 813	37,7%	9,5
Met agent	0	0,0%	5	0,2%	66	0,2%	56	0,2%	9,5
Met driekleurige verkeerslichten in werking	14	5,7%	162	7,0%	2 759	9,1%	2 150	8,3%	11,9
Met voorrangsborden B1 of B5	36	14,6%	318	13,7%	4 662	15,5%	3 958	15,2%	11,5
Met voorrang van rechts	14	5,7%	243	10,5%	4 364	14,5%	3 649	14,0%	5,6
Op rotonde	2	0,8%	22	1,0%	377	1,3%	353	1,4%	8,2
Totaal	246	100%	2 314	100%	30 173	100%	26 012	100%	13,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3.4 Volgens aanrijdingstype

Bij bijna de helft van de autosnelwegongevallen verliest één enkele weggebruiker de controle over zijn voertuig (41% botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan, 5% zonder hindernis en 2% tegen een hindernis op de rijbaan). **Deze ongevallen behoren tot de ernstigste van alle autosnelwegongevallen:** de letselernst van deze eenzijdige letselongevallen bedraagt 37 doden per 1000 ongevallen.

Wanneer een bestuurder na controleverlies tegen een hindernis buiten de rijbaan belandt (Figuur 47), gaat het in meer dan de helft van de gevallen om een vangrail. Hoewel de vangrail niet elk overlijden kan voorkomen, blijkt deze toch zijn nut te bewijzen aangezien de ernst van deze ongevallen meestal relatief beperkt is. Als de weggebruiker echter de vangrail overschrijdt of een boom of verlichtingspaal raakt, dan zijn de gevolgen ernstiger.

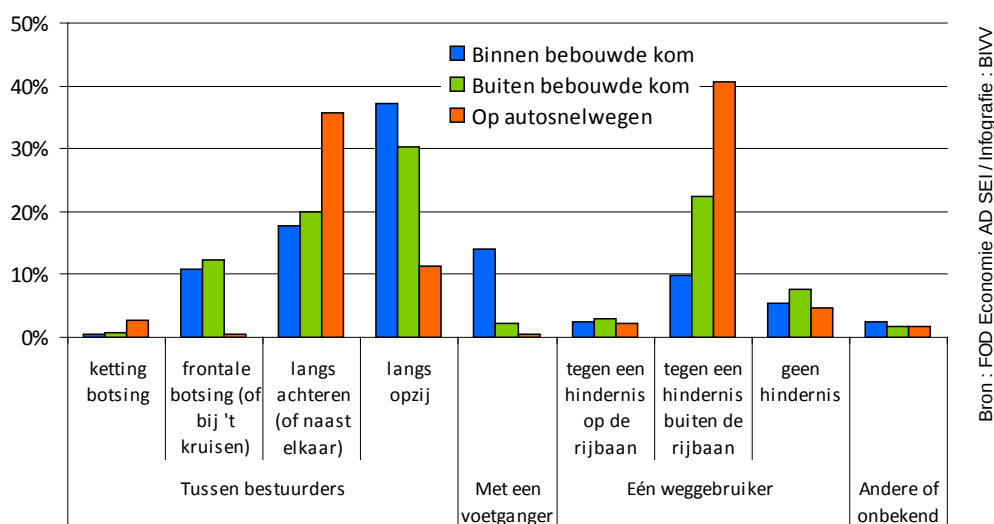
De specifieke weginfrastructuur op autosnelwegen leidt tot meer botsingen langs achteren of naast elkaar en tot minder frontale of zijdelingse botsingen.

Ook buiten de bebouwde kom zijn botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan frequent, maar niet zo frequent als op autosnelwegen. Eén op 3 ongevallen buiten bebouwde kom zijn “eenzijdige” ongevallen (botsingen tegen een hindernis buiten of op de rijbaan, botsingen zonder hindernis). **Zijdelingse botsingen** (tussen bestuurders) komen zeer vaak: zij representeren één derde van de ongevallen buiten de bebouwde kom. Hoewel ze zelden voorkomen, zijn de ongevallen met voetgangers de meest ernstige ongevallen, met 71 doden per 1000 ongevallen.

Binnen de bebouwde kom tot slot, registreren we een hoog aantal aanrijdingen tussen bestuurders (vooral zijdelingse) en tevens een hoger aantal **ongevallen met voetgangers** dan elders. Aanrijdingen met voetgangers zijn ook binnen bebouwde kom de meest ernstige ongevallen, op korte afstand gevolgd door de **“eenzijdige” ongevallen** (eenzijdige ongevallen representeren trouwens één op vijf ongevallen binnen bebouwde kom).

FIGUUR 46 :

Verdeling van de letselongevallen volgens aanrijdingstype, op autosnelwegen, buiten en binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen cijfers)



Nota: de balken van eenzelfde kleur tellen op tot 100%.

TABEL 44 :

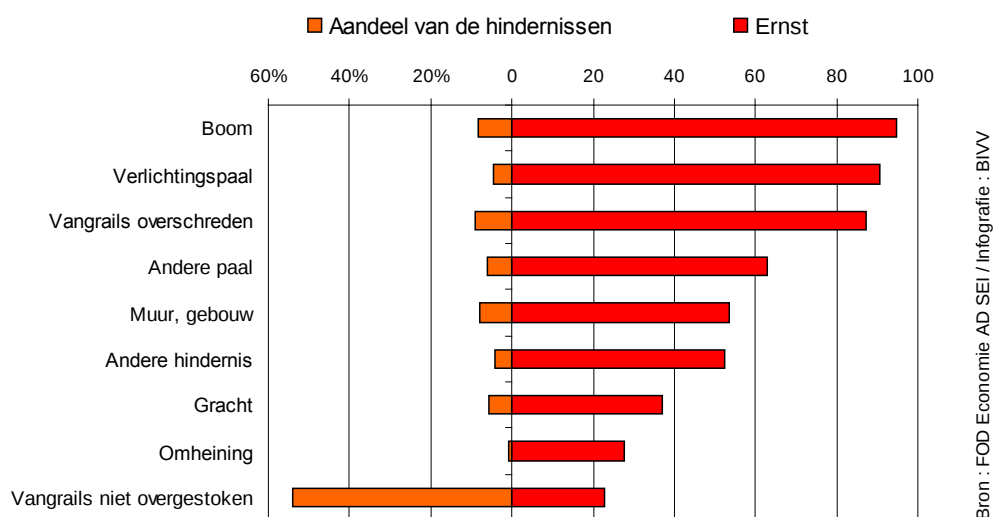
Aantal letselongevallen en doden 30 dagen op autosnelwegen volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Ernst
	#	%	#	%	
Tussen bestuurders	1 801	50,4%	39	37,5%	21,7
Kettingbotsing	96	2,7%	1	1,0%	10,4
Frontale botsing of bij het kruisen	20	0,6%	5	4,8%	249,5
Langs achteren of naast elkaar	1 280	35,8%	29	27,9%	22,7
Langs opzij	405	11,3%	4	3,8%	9,9
Met een voetganger	14	0,4%	2	1,9%	140,9
Slechts één weggebruiker	1 701	47,5%	63	60,6%	37,0
Tegen een hindernis op rijbaan	81	2,3%	4	3,8%	49,4
Tegen hindernis buiten rijbaan	1 452	40,6%	55	52,9%	37,9
Geen hindernis	168	4,7%	4	3,8%	23,9
Andere of onbekend	61	1,7%	0	0,0%	0,0
Totaal	3 577	100%	104	100%	29,1

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 47 :

De aard van het obstakel bij eenzijdige letselongevallen op autosnelwegen tegen een obstakel buiten de rijbaan (eerste aanrijding) – 2010 (ernst berekend over de laatste 10 jaar)



Nota: de oranje balken tellen op tot 100%.

TABEL 45 :

Aantal letselongevallen en doden 30 dagen buiten bebouwde kom volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Ernst
	#	%	#	%	
Tussen bestuurders	10 314	63,3%	218	48,3%	21,1
Kettingbotsing	119	0,7%	1	0,2%	8,4
Frontale botsing of bij het kruisen	2 000	12,3%	85	18,8%	42,5
Langs achteren of naast elkaar	3 250	19,9%	39	8,6%	12,0
Langs opzij	4 946	30,3%	93	20,6%	18,8
Met een voetganger	366	2,2%	26	5,8%	71,1
Slechts één weggebruiker	5 361	32,9%	205	45,5%	38,2
Tegen een hindernis op rijbaan	467	2,9%	9	2,0%	19,3
Tegen hindernis buiten rijbaan	3 638	22,3%	171	37,9%	47,0
Geen hindernis	1 256	7,7%	25	5,5%	19,9
Andere of onbekend	265	1,6%	2	0,4%	7,6
Totaal	16 305	100%	451	100%	27,7

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 46 :

Aantal letselongevallen en doden 30 dagen binnen bebouwde kom volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Ernst
	#	%	#	%	
Tussen bestuurders	17 174	66,0%	81	32,9%	4,7
Kettingbotsing	112	0,4%	1	0,4%	8,9
Frontale botsing of bij het kruisen	2 817	10,8%	26	10,6%	9,2
Langs achteren of naast elkaar	4 584	17,6%	14	5,7%	3,1
Langs opzij	9 661	37,1%	40	16,3%	4,1
Met een voetganger	3 677	14,1%	77	31,3%	20,9
Eén weggebruiker	4 552	17,5%	85	34,6%	18,7
Tegen een hindernis op rijbaan	614	2,4%	12	4,9%	19,5
Tegen een hindernis buiten rijbaan	2 548	9,8%	58	23,6%	22,8
Geen hindernis	1 390	5,3%	15	6,1%	10,8
Andere of onbekend	609	2,3%	3	1,2%	4,9
Totaal	26 012	100%	246	100%	9,5

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3.5 Volgens verplaatsingswijze

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in België en tevens het vervoermiddel dat het vaakst in letselongevallen betrokken is. **In meer dan 80% van alle ongevallen is minstens één auto betrokken.** Het betreft hier zowel ongevallen binnen als buiten de bebouwde kom, evenals autosnelwegongevallen. Onder auto-inzittenden valt tevens het hoogste aantal slachtoffers, maar het aandeel auto-inzittenden ten opzichte van het totaal aantal slachtoffers varieert naargelang het wegtype.

68% van de doden 30 dagen en 82% van de gewonden op autosnelwegen zijn auto-inzittenden. Op de tweede plaats komen de inzittenden van lichte vrachtwagens met 12% van de doden en ongeveer 8% van de gewonden. Ongevallen met voetgangers (welke gelukkig erg zeldzaam zijn op autosnelwegen) behoren net als ongevallen met motorrijders tot de meest ernstigste autosnelwegongevallen. Deze weggebruikers zijn erg kwetsbaar, zeker gezien de hoge gemiddelde snelheid op autosnelwegen.

Buiten de bebouwde kom, bedraagt het aandeel van de auto-inzittenden 60% à 70% (naargelang de ernst van de verwondingen) van het totaal aantal slachtoffers. **Fietzers en motorfietzers** representeren elk ongeveer 10% van de doden en gewonden. Net zoals op autosnelwegen zijn ook hier de **ongevallen met voetgangers en met motorfietzers** de meest ernstige ongevallen.

Binnen de bebouwde kom vertegenwoordigen de auto-inzittenden minder dan 50% van het totaal aantal slachtoffers (39% van de doden, 28% van de zwaargewonden en 49% van de lichtgewonden). Het percentage doden (32%) en zwaargewonden (22%) onder voetgangers ligt er hoog. **In totaal zijn ongeveer 60% van de doden 30 dagen en 70% van de zwaargewonden binnen bebouwde kom kwetsbare weggebruikers** (voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorfietzers). Ongevallen met voetgangers en motorrijders zijn ook binnen bebouwde kom de meest ernstige ongevallen, maar de ernst van deze ongevallen ligt hier veel lager dan buiten de bebouwde kom of op autosnelwegen.

TABEL 47 :

Kerncijfers volgens verplaatsingswijze, op autosnelwegen – 2010 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	19	0,5%	2	2%	7	0,7%	9	0,2%	241,4
Motorfietzers	179	5,0%	9	9%	50	4,9%	132	3,2%	44,0
Motorfiets	3 091	86,4%	71	68%	843	81,6%	3 392	82,2%	33,8
Personenwagen	515	14,4%	12	12%	74	7,2%	329	8,0%	21,9
Lichte vrachtwagen	14	0,4%	0	0%	0	0,0%	19	0,5%	10,9
Vrachtwagen	831	23,2%	10	10%	43	4,2%	215	5,2%	15,3
Alle ongevallen	3 577	100,0%	104	100%	1 034	100,0%	4 127	100,0%	39,6

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : Merk op dat de totalen (# en %) in de kolom "Ongevallen met ten minste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

TABEL 48 :

Kerncijfers volgens verplaatsingswijze, buiten de bebouwde kom – 2010 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen met ten minste 1...		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	26	6%	92	3,5%	298	1,5%	413	2,5%	84,7
Fiets	45	10,0%	349	13,3%	1 844	9,2%	2 069	12,7%	28,7
Bromfiets	11	2,4%	179	6,8%	1 114	5,5%	1 245	7,6%	13,7
Motorfiets	63	14,0%	356	13,5%	1 112	5,5%	1 434	8,8%	60,3
Personenwagen	276	61,2%	1 508	57,2%	14 159	70,5%	13 639	83,6%	29,0
Lichte vrachtwagen	21	4,7%	101	3,8%	991	4,9%	1 957	12,0%	13,3
Vrachtwagen	0	0,0%	2	0,1%	100	0,5%	162	1,0%	1,4
Bus of autocar	2	0,4%	20	0,8%	209	1,0%	992	6,1%	4,8
Alle ongevallen	451	100%	2 636	100%	20 096	100%	16 305	100%	38,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : Merk op dat de totalen (# en %) in de kolom "Ongevallen met ten minste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

TABEL 49 :

Kerncijfers per verplaatsingswijze, binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen met ten minste 1...		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	78	31,7%	514	22,2%	3 428	11,4%	3 904	15,0%	22,5
Fiets	25	10,2%	518	22,4%	5 027	16,7%	5 479	21,1%	7,7
Bromfiets	11	4,5%	281	12,1%	3 150	10,4%	3 321	12,8%	4,9
Motorfiets	30	12,2%	275	11,9%	2 022	6,7%	2 241	8,6%	21,7
Personenwagen	97	39,4%	640	27,7%	14 875	49,3%	21 714	83,5%	6,2
Lichte vrachtwagen	2	0,8%	25	1,1%	618	2,0%	1 918	7,4%	2,9
Vrachtwagen	0	0,0%	8	0,4%	505	1,7%	599	2,3%	1,1
Bus of autocar	1	0,4%	8	0,3%	111	0,4%	702	2,7%	1,6
Alle ongevallen	246	100%	2 314	100%	30 173	100%	26 012	100%	13,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : Merk op dat de totalen (# en %) in de kolom "Ongevallen met ten minste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

7.3.6 Werkzaamheden en spookrijders op de autosnelweg

Het aantal ongevallen op autosnelwegen dat in de nabijheid van wegenwerken plaatsvond, fluctueert doorheen de tijd van slechts 77 in 2007 tot wel **207 in 2010**. Gezien het beperkt aantal doden op autosnelwegen in de nabijheid van wegenwerken (een tiental per jaar), schommelt de ongevallenernst even sterk als het aantal doden en het aantal ongevallen. In 2010, leidde dit type ongeval tot het overlijden van 9 personen, wat overeenkomt met een ernst van 44 doden per 1000 ongevallen. De evolutie van de ongevallencijfers hangt vanzelfsprekend vooral af van het aantal werken in uitvoering op de autosnelweg.

TABEL 50 :

Evolutie van de kerncijfers voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op autosnelwegen

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst
1991	5	48	184	145	34,5
1992	4	14	108	76	52,6
1993	5	34	151	120	41,7
1994	8	67	231	185	43,2
1995	10	40	218	157	63,7
1996	8	45	196	133	60,2
1997	18	73	337	222	81,1
1998	18	47	194	152	118,4
1999	5	36	197	160	31,3
2000	11	34	219	179	61,5
2001	17	62	283	198	85,9
2002	10	51	299	213	46,9
2003	8	31	198	167	47,9
2004	6	38	210	160	37,5
2005	8	28	236	167	47,9
2006	7	21	133	109	64,2
2007	4	31	86	77	51,9
2008	5	37	155	117	42,7
2009	7	37	171	141	49,6
2010	9	69	248	207	43,5
Gemiddelde 1998-2000	11	39	203	164	70,4
Evolutie	-21%	+77%	+22%	+26%	-38%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Spookrijders zijn weggebruikers die tegen de normale rijrichting in rijden op de autosnelweg. Ongevallen met spookrijders op autosnelwegen komen niet vaak voor (gemiddeld worden een twintigtal per jaar geregistreerd) maar kennen vaak een dodelijke afloop. **In 2010, kwamen er bij (slechts) 11 ongevallen met een spookrijder in het totaal 5 personen om**, dit is één dode per twee ongevallen.

TABEL 51 :

Evolutie van de kerncijfers voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	15	20	46	36	417
1992	2	28	29	26	77
1993	7	31	34	37	189
1994	14	19	35	28	500
1995	5	4	17	12	417
1996	6	21	33	28	214
1997	7	20	43	35	200
1998	17	32	36	34	500
1999	7	15	35	28	250
2000	4	11	23	20	200
2001	7	15	31	19	368
2002	2	5	45	30	67
2003	7	10	25	23	304
2004	5	11	34	24	208
2005	6	15	42	25	240
2006	7	4	24	18	389
2007	3	5	33	22	136
2008	4	8	17	14	286
2009	12	26	34	25	480
2010	5	8	16	11	455
Gemiddelde 1998-2000	9	19	31	27	317
Evolutie	-46%	-59%	-49%	-60%	+44%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.4 Volgens het snelheidsregime⁵²

Net zoals in 2009 speelde in 2010 meer dan 1 ongeval op twee zich af op 50 km/u wegen. De doden 30 dagen zijn gelijkmatiger over de snelheidsregimes verspreid: 28% in zone 50, 24% in zone 70, 28% in zone 90. De overige 20% verkeersdoden kwamen om het leven in een zone 30, 120, of op een weg waarvan het snelheidsregime niet werd geregistreerd.

De rangschikking van de snelheidszones volgens ongevallenernst toont aan dat ongevallenernst evenredig toeneemt met de geldige snelheidslimiet. Dit geldt echter niet voor de 90 km/u zones en de > 90 km/u- zones aangezien de ongevallenernst in 90 km/u zones hoger is dan in > 90 km/u- zones. Dit zou vooral te wijten zijn aan de sterkere aanwezigheid van zwakke weggebruikers op 90 km/u wegen en aan de veiligere weginfrastructuur van de wegen boven de 90 km/u (middenberm, afwezigheid van kruispunten, weinig hindernissen, homogenere snelheid enz.).

⁵² 30 km/u = van 0 tot 30 km/u ; 50 km/u = van 31 tot 50 km/u ; 70 km/u = van 51 tot 70 km/u ; 90 km/u = van 71 tot 90 km/u.

Tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010 daalde het aantal ongevallen met 59% in de zones 90 maar steeg het aantal ongevallen daarentegen met 47% in de zones 70. Zonder een gedragsverandering van de weggebruikers helemaal uit te sluiten, moet de verklaring voor deze evolutie toch grotendeels gezocht worden in een verandering in de structuur van het wegennetwerk: veel wegen waar vroeger een maximumsnelheid van 90 km/u geldig was, werden ondertussen omgevormd tot 70 km/u wegen, wat uiteraard gevolgen heeft voor het aantal ongevallen in elke zone. Zo is de progressieve stijging van het aantal ongevallen in de zones 30 hoofdzakelijk toe te schrijven aan de invoering in 2005 van zones 30 in schoolomgevingen.

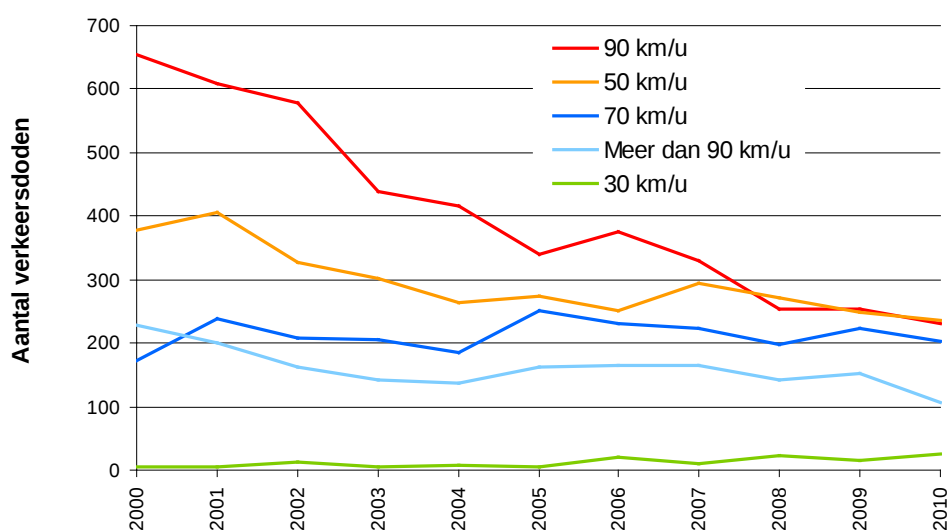
De evolutie van de ongevallenernst is gunstig voor de meeste snelheidsregimes, met afnames gaande van -11% op 90 km/u wegen tot -37% op > 90 km/u wegen. Enkel de zones 30 kennen een stijging van de ongevallenernst ten opzichte van het einde van de jaren 1990, maar de cijfers variëren dermate sterk van jaar tot jaar dat hieruit in feite geen enkele conclusie getrokken kan worden.

TABEL 52 :
Kerncijfers volgens snelheidsregime – 2010 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Letsel-ongevallen		Ernst (voorbij 10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/u	25	3,0%	164	2,7%	1 946	3,6%	1 799	3,9%	11,5
50 km/u	235	28,0%	2 258	37,7%	28 711	52,8%	24 770	53,9%	13,2
70 km/u	203	24,2%	1 419	23,7%	12 343	22,7%	9 780	21,3%	27,8
90 km/u	231	27,5%	1 176	19,7%	7 655	14,1%	6 263	13,6%	49,0
Meer dan 90 km/u	107	12,7%	941	15,7%	3 718	6,8%	3 256	7,1%	44,2
onbekend	39	4,6%	26	0,4%	24	0,0%	60	0,1%	61,9
Totaal	840	100%	5 984	100%	54 396	100%	45 927	100%	25,9

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

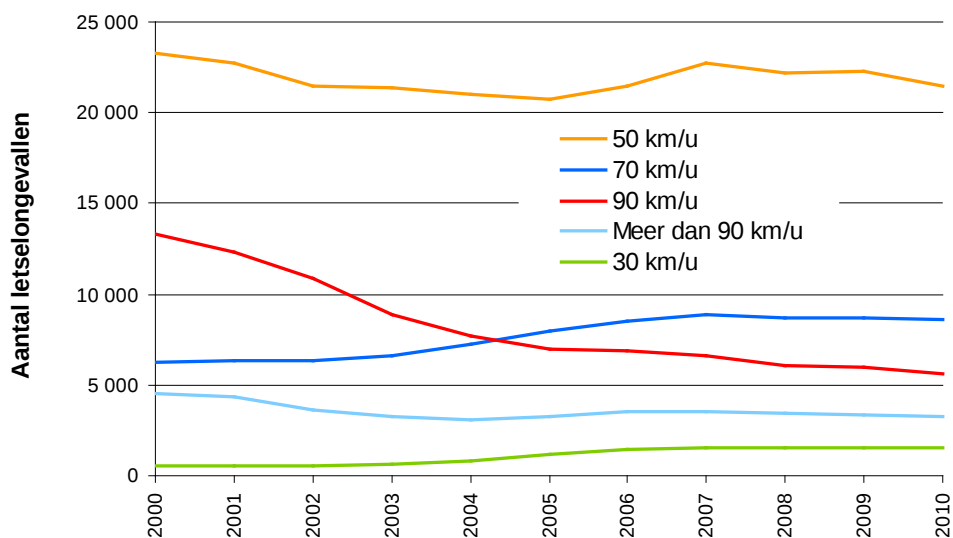
FIGUUR 48 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: Doden 30 dagen voor wie de snelheidszone van het ongeval niet gekend is, zijn niet in de figuur opgenomen.

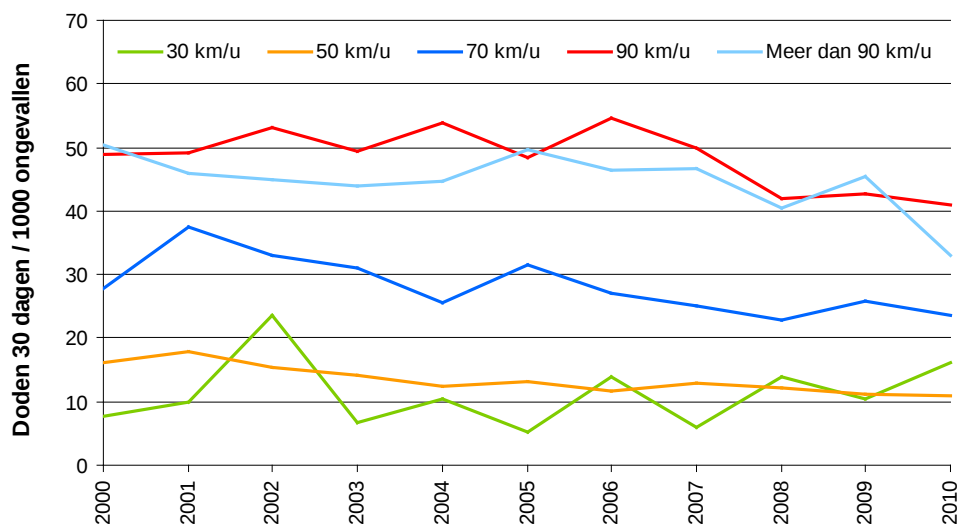
FIGUUR 49 :
Evolutie van het aantal letselongevallen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: De letselongevallen waarvoor de snelheidszone niet gekend is, zijn niet in de figuur opgenomen.

FIGUUR 50 :
Evolutie van de ernst van de ongevallen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: De ongevallen waarvoor de snelheidszone niet gekend is, zijn niet in de figuur opgenomen.

7.5 Synthese

Per gewest

Geen enkele regio heeft haar eigen doelstellingen aangaande het aantal verkeersdoden (en/of zwaargewonden) voor het jaar 2010 kunnen behalen. Evenmin heeft één van de regio's **de federale doelstelling** (voor het jaar 2010 getransponeerd naar regionaal niveau) kunnen behalen, al is het Vlaams Gewest slechts één verkeersdode van deze doelstelling verwijderd.

Vlaanderen kon het aantal verkeersdoden tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en 2010 doden doen dalen met 48%, Wallonië met 34% en Brussel met 30%.

In het jaar 2010 waren er 463 verkeersdoden te betreuren in het Vlaams Gewest, 373 verkeersdoden in het Waals Gewest en 31 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. **Hun respectievelijke aandeel in het totaal aantal Belgische verkeersdoden bedraagt daarmee 52%, 44% en 4%.**

Wat betreft de letselongevallen wordt een andere verdeling tussen de drie gewesten waargenomen. 63% van alle letselongevallen vonden immers plaats in het Vlaams Gewest tegenover "slechts" 28% in het Waals Gewest en 8% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Verhoudingsgewijs telt Wallonië dus een hoger aandeel verkeersdoden (44%) dan letselongevallen (28%) in vergelijking met de andere gewesten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent op haar beurt verhoudingsgewijs meer letselongevallen dan verkeersdoden in vergelijking met de andere gewesten.

Dit heeft implicaties op de ongevallenernst (aantal doden per 1000 letselongevallen) in elk gewest. **Letselongevallen in Vlaanderen zijn dubbel zo ernstig als in Brussel; en letselongevallen in Wallonië zijn op hun beurt nog eens dubbel zo ernstig als in Vlaanderen.**

Dit enorme verschil tussen de gewesten doet zich zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom, en heeft tal van oorzaken zoals een verschillende urbanisatiegraad en bevolkingsdichtheid, een andere mobiliteit (bvb. minder fietsers in Wallonië), een andere weginfrastructuur en andere handhavingspraktijken.

Niettegenstaande de drie gewesten sterk van elkaar verschillen met betrekking tot de gemiddelde ongevallenernst (aantal doden per 1000 letselongevallen) is het **overlijdensrisico** (aantal doden per miljard afgelegde kilometers) van de drie gewesten **zeer gelijkaardig** (5,4 in het Vlaams Gewest; 5,7 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 6,3 in het Waals Gewest).

In **Wallonië** blijken de meeste verkeersdoden en zwaargewonden de inzittenden van personenwagens te zijn (65%). In Vlaanderen (43%) en Brussel is dat ook het geval (37%), maar in minder sterke mate. In vergelijking met de andere gewesten wordt **Brussel** vooral getypeerd door een hoog aantal verkeersdoden en zwaargewonden onder **voetgangers** (33%, tegenover 10% in Vlaanderen en 8% in Wallonië). **Het Vlaams Gewest**, tot slot, wordt gekenmerkt door een hoog aantal verkeersdoden en zwaargewonden onder **fietsers** (20%, tegenover 3% in Wallonië en 10% in Brussel).

Per provincie

De ongevallenstatistieken inzake provincies vestigen opnieuw de aandacht op de verschillende gewestelijke evoluties van de ongevallencijfers. In totaal vertonen **drie van de vijf Vlaamse provincies immers een daling van meer dan 50% van het aantal verkeersdoden** ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000, terwijl geen enkele Waalse provincie in diezelfde tijdsperiode dezelfde prestatie heeft kunnen neerzetten.

Per wegtype

57% van alle letselongevallen in 2010 deden zich voor binnen de bebouwde kom, 36% buiten bebouwde kom en 8% op de autosnelwegen. Met betrekking tot verkeersdoden wordt een andere verdeling tussen deze drie wegtypes waargenomen: 29% van de verkeersdoden kwamen om het leven binnen bebouwde kom, 54% buiten bebouwde kom en 12% op autosnelwegen.

Binnen bebouwde kom wordt dus een relatief hoog aantal letselongevallen maar een relatief laag aantal verkeersdoden geregistreerd. **De ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) is binnen bebouwde kom dan ook drie maal lager dan buiten bebouwde kom. De ongevallenernst buiten bebouwde kom is haast even hoog als deze op autosnelwegen.**

De lagere snelheidslimiet binnen bebouwde kom in vergelijking met de andere wegtypes vormt de hoofdverklaring voor de lagere ongevallenernst binnen bebouwde kom. Een analyse volgens snelheidslimiet illustreert namelijk een duidelijk **stijgende ongevallenernst naarmate de geldige snelheidslimiet toeneemt**. Autosnelwegen vormen hierop de enige uitzondering. Wegens hun bijzondere infrastructurele inrichting (middenberm, geen kruispunten enz.) kennen autosnelwegen een lagere ongevallenernst dan wegen met een maximaal geldige snelheidslimiet van 90 km/u.

Niettegenstaande **autosnelwegen** van alle wegen de op één na hoogste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) kennen, hebben zij van alle wegen het **laagste overlijdensrisico** (aantal doden per miljard kilometers). Het overlijdensrisico op autosnelwegen is 4 maal lager dan buiten bebouwde kom. Het ongevalsrisico is zelfs 7 maal lager op autosnelwegen dan op wegen buiten bebouwde kom.

Letselongevallen op doorlopende weggedeeltes zijn meer frequent dan letselongevallen op kruispunten of rotondes en hebben bovendien een hogere ongevallenernst dan ongevallen op andere locaties.

Het meest frequente aanrijdingstype, zowel op autosnelwegen als buiten de bebouwde kom, zijn eenzijdige letselongevallen zonder opponent. Bijna één op twee letselongevallen op autosnelwegen is een eenzijdig ongeval; buiten bebouwde kom hebben eenzijdige ongevallen een aandeel van één op drie. Binnen bebouwde kom zijn zijdelingse aanrijdingen (welke tussen twee weggebruikers plaats vinden) het meest frequente aanrijdingstype met een aandeel van bijna 40%, maar ook binnen bebouwde kom is nog steeds één op vijf aanrijdingen eenzijdig.



8

**KENMERKEN
VAN VERKEERS-
SLACHTOFFERS**

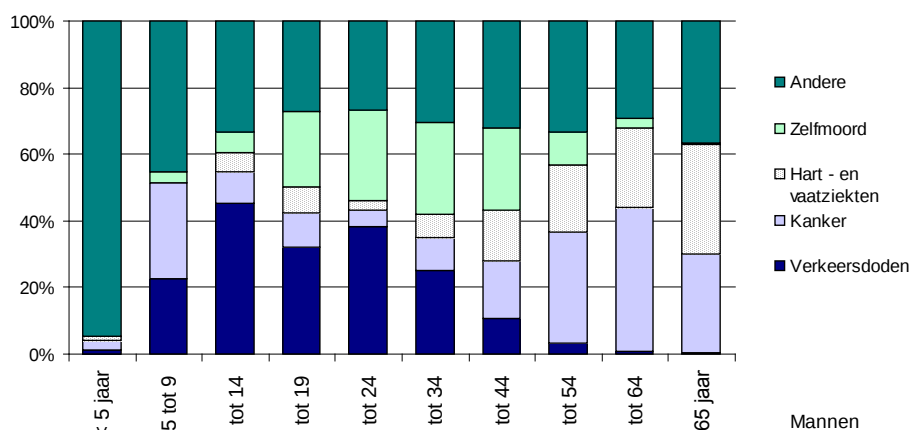
8.1 Verkeersongevallen als één van de voornaamste doodsoorzaken

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak bij mannen van 10 tot en met 24 jaar. In deze leeftijdsgroep is 30% tot 45% van alle overlijdens het gevolg van een verkeersongeval. Maar ook bij jongens van 5 tot 9 jaar en bij mannen van 25 tot en met 34 jaar houdt meer dan één op vijf overlijdens verband met een verkeersongeval.

Ook onder jonge vrouwen eist het verkeer een hoge dodentol. **Bij 15 tot 19 jarige meisjes is verkeersonveiligheid de belangrijkste doodsoorzaak.** Meer dan één op vier van de vroegtijdige overlijdens bij deze jonge vrouwen is toe te schrijven aan verkeersongevallen. Voor meisjes van 10 tot 14 jaar en vrouwen van 20 tot 24 jaar bedraagt dit aandeel jammer genoeg ook nog één op vijf.

FIGUUR 51 :

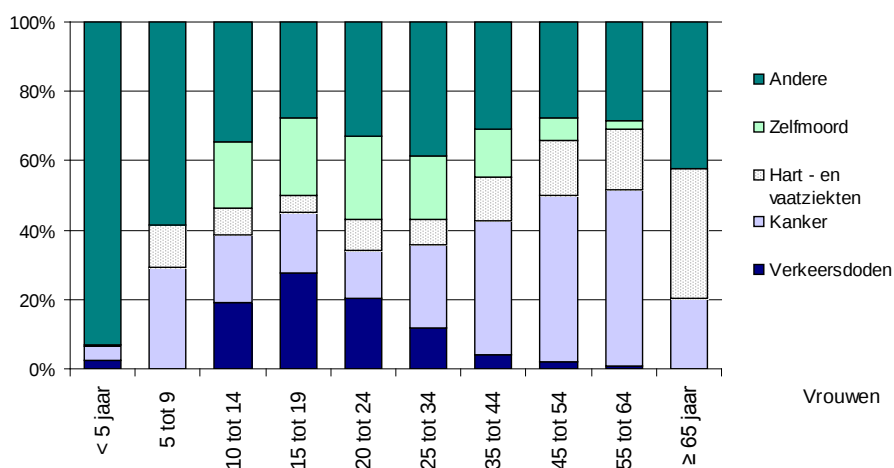
De belangrijkste doodsoorzaken bij mannen volgens leeftijdscategorie – 2008⁵³



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVV

FIGUUR 52 :

De belangrijkste doodsoorzaken bij vrouwen volgens leeftijdscategorie – 2008⁵³



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVV

⁵³ Het aantal verkeersdoden in deze figuur is niet afgeleid uit de ongevallendatabank ADSEI, maar wel uit de doodsoorzaakstatistieken van de ADSEI. De eerstgenoemde databank is gebaseerd op politieregistraties. De tweede gegevensbron is gebaseerd op de overlijdensaangiften bij de burgerlijke stand, waarin de doodsoorzaak door de vaststellende arts wordt ingevuld. In deze doodsoorzaakstatistieken zijn naast verkeersdoden te land, ook verkeersdoden te water (1 in 2008) en in de lucht inbegrepen (4 in 2008), wat niet het geval is voor de ongevallendatabank. In totaal werden in de doodsoorzaakstatistieken 1013 doden ten gevolge van vervoersongevallen geregistreerd. In de ongevallendatabank werden 944 verkeersdoden geregistreerd. [Gegevensbron doodsoorzaakstatistieken http://economie.fgov.be/nl/binaries/NL%20-%20Tableau%201.3_T_2008_tcm325-168456.pdf].

8.2 Leeftijd en geslacht van verkeersslachtoffers

In Figuur 53 wordt het aantal zwaargewonden en doden per 100 000 inwoners gepresenteerd, en dat volgens geslacht en leeftijdscategorie. **Het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners, is bijzonder hoog bij mannen tussen 20 en 24 jaar** (200 verkeersdoden en zwaargewonden op 100 000 inwoners in het jaar 2010). Toch betekent dit een **halvering in vergelijking met tien jaar eerder**.

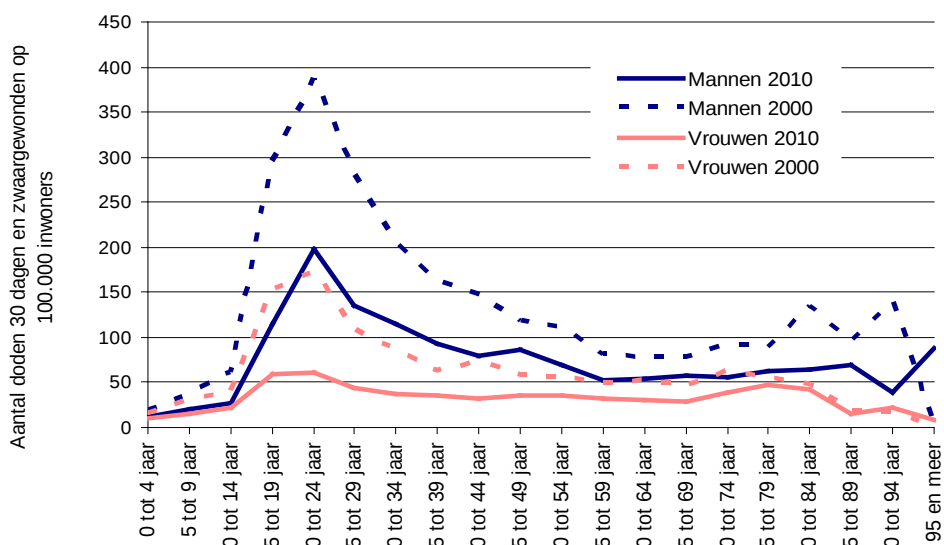
Ook onder jonge vrouwen is het hoogste aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners terug te vinden in de leeftijdsgroep van 20 tot en met 24 jaar, alhoewel het verschil miniem is in vergelijking met vrouwen van andere leeftijden.

Onder 18-24 jarige vrouwen vielen in 2010 50 verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners. Dit is vier maal minder in vergelijking met de 18-24 jarigen mannen in 2010 en komt overeen met een afname van precies **-65% in vergelijking met 2000**.

Na de leeftijd van 18-24 jaar daalt het aantal zwaargewonden en doden per 100 000 inwoners bij mannen tot de leeftijd van 55 jaar, waarna deze indicator een relatief stabiel evenwicht bereikt. Bij vrouwen daarentegen is de curve van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners gedurende de hele levensloop relatief stabiel.

FIGUUR 53 :

Aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2000/2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI/Infografie : BIVV

TABEL 53 :

Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, totaal⁵⁴ – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens één ... ⁵⁵	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners
0 tot 4 jaar	7	67	935	939	628734	12
5 tot 9 jaar	7	98	1244	1226	596506	18
10 tot 14 jaar	9	143	1967	2032	606994	25
15 tot 19 jaar	55	514	6215	7074	650632	87
20 tot 24 jaar	137	721	7806	11349	660718	130
25 tot 29 jaar	86	532	6218	9995	691709	89
30 tot 34 jaar	86	453	5045	8880	698056	77
35 tot 39 jaar	63	421	4643	8517	747726	65
40 tot 44 jaar	54	399	4374	8190	789754	57
45 tot 49 jaar	54	446	4012	7606	820067	61
50 tot 54 jaar	57	345	3395	6354	767527	52
55 tot 59 jaar	36	254	2448	4724	689451	42
60 tot 64 jaar	31	241	1695	3370	631872	43
65 tot 69 jaar	32	170	1187	2295	466145	43
70 tot 74 jaar	33	177	1039	1995	453287	46
75 tot 79 jaar	38	181	941	1685	407579	54
80 tot 84 jaar	30	120	577	1056	297727	50
85 tot 89 jaar	13	45	261	446	176114	33
90 tot 94 jaar	6	6	60	99	44133	27
95 en meer	1	2	7	11	15172	22
Leeftijd onbekend	5	649	328	2623	N/A	N/A
Totaal	840	5984	54396	45927⁵⁶	10839903	63

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

55 Een ongeval waarin meerdere personen uit verschillende leeftijdscategorieën zijn betrokken, wordt in meerdere cellen van deze kolom geteld. Bvb. een ongeval met een persoon van 23 jaar en een persoon van 55 jaar wordt één maal geteld in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar en één maal in de leeftijdscategorie van 55 tot 59 jaar. Een ongeval met twee personen van 23 jaar zal echter slechts 1 keer in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar geteld worden.

TABEL 54 :

Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, mannen - 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens één man van... ⁵⁵	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners
0 tot 4 jaar	3	36	496	523	321754	12
5 tot 9 jaar	4	58	687	710	304872	20
10 tot 14 jaar	5	81	1065	1164	309825	28
15 tot 19 jaar	37	343	3807	4849	332183	115
20 tot 24 jaar	113	543	4757	8020	331542	198
25 tot 29 jaar	65	401	3726	6910	345261	135
30 tot 34 jaar	74	332	2910	5992	351200	116
35 tot 39 jaar	52	300	2693	5736	378010	93
40 tot 44 jaar	44	277	2520	5528	400823	80
45 tot 49 jaar	46	312	2273	5096	413826	86
50 tot 54 jaar	43	224	1969	4334	384169	69
55 tot 59 jaar	28	153	1386	3159	343475	53
60 tot 64 jaar	22	148	918	2221	311066	55
65 tot 69 jaar	24	106	647	1525	223053	58
70 tot 74 jaar	17	97	506	1244	207125	55
75 tot 79 jaar	26	82	477	1054	172750	62
80 tot 84 jaar	16	56	331	703	111840	64
85 tot 89 jaar	8	31	143	293	55835	70
90 tot 94 jaar	2	2	29	57	11023	38
95 en meer	0	2	4	8	2587	88
Leeftijd onbekend	0	10	56	124	N/A	N/A
Totaal	629	3595	31401	39587⁵⁶	5312219	80

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

⁵⁶ Letselongevallen die in meer dan één cel van de kolom zijn opgenomen, worden maar één maal in het totaal geteld.

TABEL 55 :

Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, vrouwen - 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens één vrouw van... ⁵⁵	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners
0 tot 4 jaar	3	30	404	417	306980	11
5 tot 9 jaar	3	39	550	556	291634	15
10 tot 14 jaar	4	62	895	923	297169	22
15 tot 19 jaar	18	169	2390	2633	318449	59
20 tot 24 jaar	23	175	3012	4025	329176	60
25 tot 29 jaar	21	131	2465	3622	346448	44
30 tot 34 jaar	12	119	2107	3273	346856	38
35 tot 39 jaar	11	117	1920	3133	369716	35
40 tot 44 jaar	10	116	1836	2985	388931	32
45 tot 49 jaar	8	134	1725	2785	406241	35
50 tot 54 jaar	14	121	1415	2272	383358	35
55 tot 59 jaar	8	102	1054	1724	345976	32
60 tot 64 jaar	8	92	771	1281	320806	31
65 tot 69 jaar	8	63	536	854	243092	29
70 tot 74 jaar	16	80	531	833	246162	39
75 tot 79 jaar	12	100	462	723	234829	48
80 tot 84 jaar	14	65	245	397	185887	42
85 tot 89 jaar	5	14	116	165	120279	16
90 tot 94 jaar	4	4	28	38	33110	23
95 en meer	1	0	2	3	12585	8
Leeftijd onbekend	0	2	23	35	N/A	N/A
Totaal	203	1733	22489	25261⁵⁶	5527684	35

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.3 Vergelijking van verkeersslachtoffers volgens verplaatsingswijze

8.3.1 Aantal verkeersslachtoffers volgens verplaatsingswijze

In hoofdstuk 5 werd veel aandacht besteed aan de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het jaar 2001, welke een minimale afname van 50% van het aantal verkeersdoden tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 vooropstelde. Deze doelstelling werd jammer genoeg niet gehaald (want de daling bedraagt slechts -42%)⁵⁷.

In deze paragraaf wordt nagegaan of de voornoemde algemene doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden eventueel door bepaalde transportmiddelen afzonderlijk wél is behaald.

⁵⁷ Het betreft de daling tussen het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen).

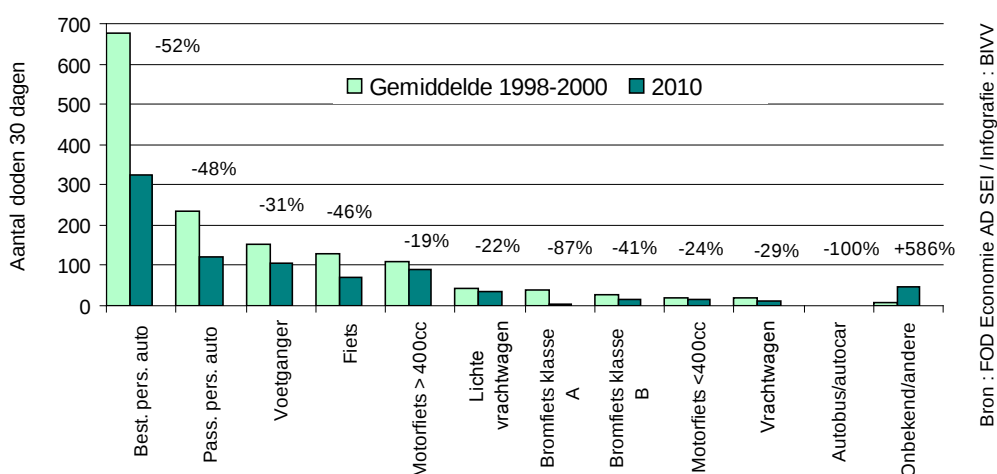
Figuur 54 toont aan dat deze “doelstelling” inderdaad door twee weggebruikerstypes is behaald, namelijk door autobestuurders (-52%) en door bromfietzers met een bromfiets klasse A (-87%)⁵⁸. Omdat de afname van verkeersdoden onder de passagiers van personenwagens iets minder sterk is dan voor de bestuurders van personenwagens, is de doelstelling net niet gehaald door autopassagiers (-48%).

Wat betreft de zwakke weggebruikers werden voor fietsers (-46%), bromfietzers klasse B (-41%) en voetgangers (-31%) nog behoorlijke afnames ten opzichte van het referentiegemiddelde geregistreerd.

De verplaatsingsmodi voor dewelke tijdens het afgelopen decennium de kleinste afnames werden geregistreerd, zijn motorfietsers (>400cc: -19% en ≤400cc: -24%) en goederentransportmiddelen (lichte vrachtwagens: -22%; vrachtwagens: -29%). Dit zijn echter ook de transportmiddelen waarvoor de **grootste stijging van het aantal afgelegde reizigerskilometers** sinds het referentiegemiddelde wordt waargenomen. Het totale aantal afgelegde reizigerskilometers door alle voertuigen is het afgelopen decennium met 11% toegenomen maar voor lichte vrachtwagens bedraagt de toename van het aantal afgelegde reizigerskilometers maar liefst 54%, voor vrachtwagens 34% en voor motorfietsen 32%. Voor personenwagens is het daarom gemakkelijker om de “doelstelling” te behalen aangezien het aantal afgelegde reizigerskilometers door personenwagens nauwelijks is geëvolueerd (+1%).

FIGUUR 54 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)



Alhoewel voor de meeste weggebruikerstypes geen halvering werd gerealiseerd sinds het referentiegemiddelde, laten zij toch allen een daling zien van minstens 20% in het laatste decennium (Figuur 54).

Wanneer dit decennium echter jaar per jaar wordt bekeken (Tabel 56) dan blijkt de evolutie voor de meeste verplaatsingsmodi toch minder positief dan wat Figuur 52 doet vermoeden. **In feite zijn de meeste dalingen tijdens het afgelopen decennium vooral te danken aan dalingen in het begin van het decennium.**

Voor **voetgangers, fietsers en bromfietzers klasse B** is een **stagnatie** opgetreden sinds het jaar 2004 en voor **inzittenden van vrachtwagens en lichte vrachtwagens** omstreeks het jaar 2003. Voor **passagiers van personenwagens** staat de evolutie

⁵⁸ Omdat het aantal omgekomen inzittenden van autobussen/autocars is afgenomen van 1 verkeersdode (referentiegemiddelde 1998-1999-2000) naar 0 verkeersdoden (in 2010) is ook voor deze weggebruiker een afname van in principe meer dan 50% (100% namelijk) gerealiseerd. Gezien het zeer lage aantal verkeersdoden onder inzittenden van autobussen/autocars, kan voor dit weggebruikerstype echter nog moeilijk over een “ongevallentrend” worden gesproken.

dan weer stil sinds het jaar 2007. Voor **motorfietsers ≤400cc** ten slotte is de waargenomen evolutie van -24% hoofdzakelijk te danken aan een uitstekend cijfer in 2010 hetwelk echter eerder een toevalstreffer lijkt dan het resultaat van een langdurige trend.

Tabel 56 toont dus aan dat de evolutie van het aantal verkeersdoden voor de meeste weggebruikerstypes is gestagneerd. Als er nog een algemene afname van het aantal verkeersdoden tijdens de afgelopen vijf jaar wordt geregistreerd, dan is die hoofdzakelijk te danken aan een afname van het aantal omgekomen autobestuurders. Indien men in het komende decennium 2010-2020 echter een afname van 50% wil realiseren, zullen ook dalingen bij andere weggebruikerstypes dan autobestuurders noodzakelijk zijn.

TABEL 56 :
5 Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
1991	280	166	56	45	25	89
1992	233	147	52	46	18	74
1993	199	137	37	50	20	127
1994	197	151	60	33	22	119
1995	149	128	38	33	20	96
1996	155	120	41	24	13	94
1997	142	122	44	24	13	112
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	160	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	114	109	27	18	14	110
2004	102	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	109
2006	125	91	21	14	16	115
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
2009	105	88	11	15	22	116
2010	106	70	5	17	14	88
Gemiddelde 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolutie	-31%	-46%	-87%	-41%	-24%	-19%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Net als voor de verkeersdoden kan ook voor de **zwaargewonden** een vergelijking worden uitgevoerd tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010 (Figuur 55). **In overeenstemming met met de evolutie van de verkeersdoden wordt ook hier enkel een halvering waargenomen bij bromfietzers klasse A (-78%) en autobestuurders (-62%).**

Een bijzonder groot verschil doet zich overigens voor tussen autobestuurders en autopassagiers aangezien deze laatste categorie slechts een afname van 37% laten optekenen terwijl autobestuurders een afname van -62% laten zien. Voor licht gewonde



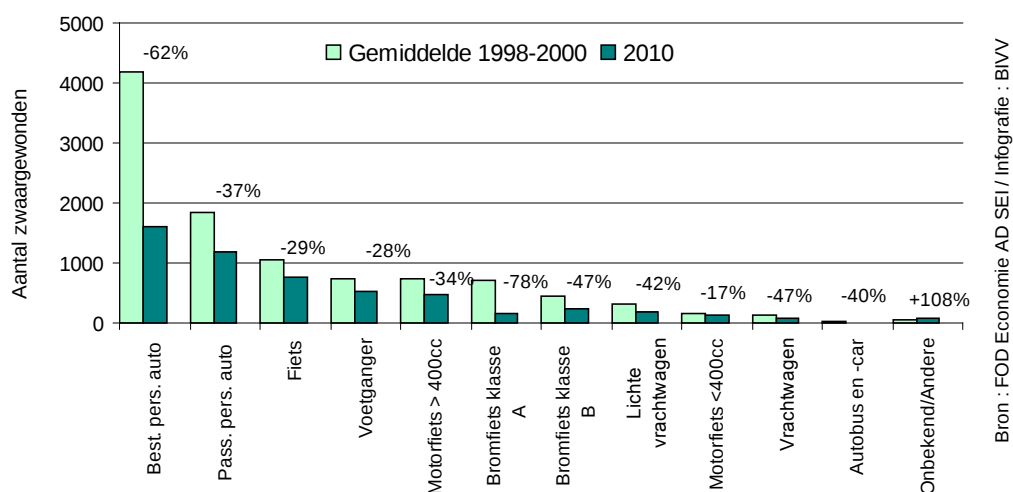
Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte- vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
825	319	36	23	1	8	1873
756	287	35	15	4	4	1671
751	299	22	11	4	3	1660
783	278	28	18	1	2	1692
689	241	30	14	1	10	1449
642	220	25	14	1	7	1356
647	205	26	19	3	7	1364
675	267	40	15	1	6	1500
648	208	42	20	0	5	1397
702	226	52	20	2	10	1470
668	238	48	28	3	3	1486
597	190	40	15	1	7	1306
534	156	27	15	0	89	1213
491	135	32	18	2	151	1162
471	153	44	16	0	71	1089
469	126	34	17	0	45	1073
438	115	49	25	1	84	1071
365	114	40	25	2	73	944
353	113	43	20	0	57	943
323	121	35	13	0	48	840
675	234	45	18	1	7	1456
-52%	-48%	-22%	-29%	-100%	+586%	-42%

auto-inzittenden wordt het omgekeerde vastgesteld: het aantal passagiers (-34%) nam sterker af dan het aantal bestuurders (-20%). Deze uitgesproken verschillende evolutie van licht- en zwaar gewonde autobestuurders en autopassagiers is moeilijk te verklaren. Een probleem bij de registratie van de ongevallengegevens kan niet worden uitgesloten.

Alhoewel het aantal zwaargewonden bij de meeste weggebruikerstypes niet met 50% is gedaald, vertonen zij wel allemaal een afname. Voor zwaar gewonde motorfietsers ≤ 400cc wordt de kleinste vooruitgang waargenomen (-17%).

FIGUUR 55 :

Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 57 :

Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
1991	1462	1702	1015	980	259	645
1992	1310	1551	922	775	223	722
1993	1167	1548	881	638	214	782
1994	1173	1478	885	589	188	767
1995	1025	1428	779	517	180	859
1996	892	1173	721	465	157	774
1997	879	1230	754	475	166	800
1998	815	1104	762	470	168	727
1999	780	1113	722	444	157	714
2000	624	971	659	449	134	738
2001	704	872	574	396	130	694
2002	604	833	486	377	104	656
2003	631	831	315	340	120	726
2004	605	718	251	246	97	532
2005	576	780	236	257	114	599
2006	586	766	222	267	114	613
2007	607	806	226	281	107	627
2008	592	774	209	244	125	554
2009	548	797	162	218	167	623
2010	530	751	155	239	127	481
2010 gewogen	613	867	176	275	144	538
Gemiddelde 1998-2000	740	1063	714	454	153	726
Evolutie	-28%	-29%	-78%	-47%	-17%	-34%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

In de paragraaf over verkeersdoden kwam aan het licht dat voor de meeste weggebruikerstypes in de loop van het afgelopen decennium een stagnatie van het aantal verkeersdoden is opgetreden.

Met betrekking tot zwaargewonden zijn het dezelfde weggebruikerstypes als bij de verkeersdoden die overheen het hele afgelopen decennium een blijvende daling zonder stagnatie lieten optekenen (bestuurders van personenwagens, motorfietzers >400cc en bromfietzers klasse A). In tegenstelling tot de doden 30 dagen bleef ook onder voetgangers en inzittenden van (lichte) vrachtwagens het aantal zwaargewonden gedurende het hele decennium dalen.

Inzake zwaargewonden zijn het dus “enkel” de fietzers (sinds 2004), de bromfietzers klasse B (sinds 2004), de motorfietzers ≤400cc (sinds 2004) en de passagiers van personenwagens (sinds 2003) voor wie de evolutie tot stilstand is gekomen of is overgegaan in een stijging (Tabel 57).

Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte- vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
6426	3292	347	126	31	47	16332
6135	2955	266	143	29	50	15081
6053	2860	305	115	8	59	14630
5718	2692	300	143	23	47	14003
5145	2283	279	125	31	66	12717
4557	2038	271	133	8	32	11221
4546	2093	275	156	17	41	11432
4399	1995	282	128	15	44	10909
4144	1820	350	128	12	37	10421
3999	1749	333	130	18	43	9847
3619	1517	286	115	12	30	8949
2939	1178	296	122	3	40	7638
2657	989	228	105	7	147	7096
2257	933	231	80	11	270	6231
2126	915	243	105	16	144	6111
2124	945	214	93	17	129	6090
2043	1008	224	86	12	172	6199
1892	1179	245	77	18	104	6013
1889	1224	236	62	6	86	6018
1600	1172	185	68	9	86	5403
1763	1229	200	71	11	97	5984
4181	1855	322	129	15	41	10392
-62%	-37%	-42%	-47%	-40%	+108%	-48%

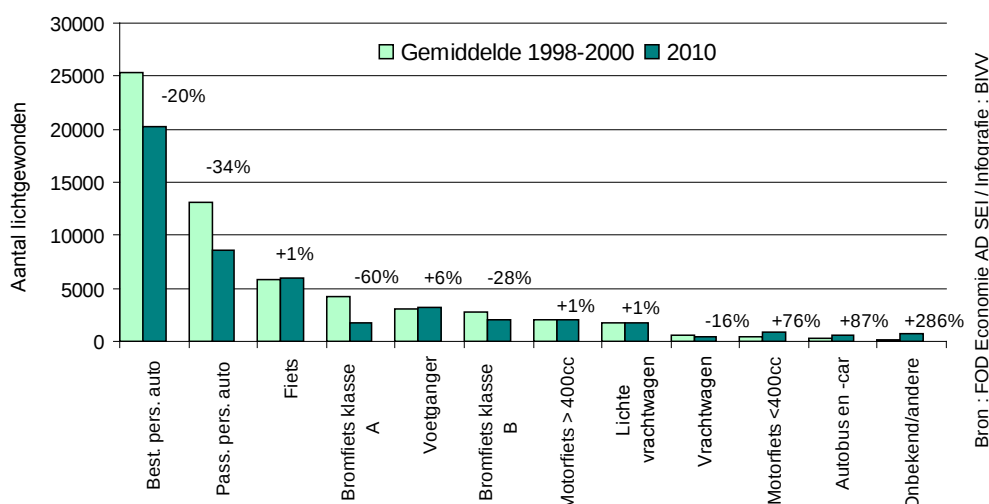
Ten slotte loont het ook de moeite om de evolutie van het aantal **lichtgewonden** tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010 onder de loep te nemen (Figuur 56). De algemene evolutie van het aantal lichtgewonden bedroeg -19% (Tabel 58) en is daarmee heel wat kleiner dan de evolutie van de zwaargewonden (-48%) en van de verkeersdoden (-42%)⁵⁹.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat ook de verplaatsingsmodi afzonderlijk minder sterke dalingen laten zien. **Geen enkel weggebruikerstype vertoont een afname van meer dan 50% tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010.** Enkele weggebruikerstypes vertonen zelfs helemaal geen daling. Dit geldt voor fietsers (+1%), voetgangers (+6%), motorfietsers groter en kleiner dan 400cc (resp. +1% en +76%) inzittenden van lichte vrachtwagens (+1%) en inzittenden van autobussen/ autocars (+87%).

De algemene afname van het aantal lichtgewonden met -19% is vooral te danken aan de afname bij de auto-inzittenden; deze bedraagt -20% bij de bestuurders en -34% bij de passagiers.

FIGUUR 56 :

Evolutie van het aantal lichtgewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)



Het is aan de afname van het aantal lichtgewonden onder auto-inzittenden te danken dat het algemene aantal lichtgewonden (alle voertuigtypes samen) toch nog een daling liet zien tijdens het afgelopen decennium. Toch is ook deze indicator sinds 2003 bijna tot stilstand gekomen. Sinds dat jaar is het aantal autobestuurders niet meer gedaald en het aantal autopassagiers nog maar nauwelijks.

De evolutie van het lichtgewonden is uitgezonderd voor bromfietzers, voor alle weggebruikerstypes bijgevolg onrustwekkend.

De stagnatie van het aantal lichtgewonden onder de kwetsbare weggebruikerstypes (voetgangers, fietsers en motorfietsers) en onder inzittenden van lichte vrachtwagens houdt zelfs al meer dan tien jaar aan.

⁵⁹ Het betreft de daling tussen het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen).



TABEL 58 :

Evolutie van het aantal lichtgewonden volgens weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
1991	3637	6017	3554	3257	638	1305
1992	3237	5722	3454	2716	567	1448
1993	3236	5769	3183	2521	548	1594
1994	3108	5888	3215	2278	509	1765
1995	3037	5952	3287	2121	553	1865
1996	3047	5732	3229	2099	432	1825
1997	3011	6067	3758	2304	459	1934
1998	3057	5840	4179	2551	451	1945
1999	3182	6026	4423	2836	486	2208
2000	2891	5684	4031	2846	459	1965
2001	2781	5540	3832	2698	402	2048
2002	2708	5802	3697	2818	443	2107
2003	3244	6169	3019	2679	467	2229
2004	3448	6220	2342	2340	617	2114
2005	3009	5682	2210	2103	557	2090
2006	3059	5685	2069	2124	656	2205
2007	3269	5990	2104	2423	522	2188
2008	3192	6017	2013	2103	742	2081
2009	3352	6102	1838	2149	778	2048
2010	3215	5916	1687	1986	820	2051
2010 gewogen	3735	6872	1934	2304	943	2323
Gemiddelde 1998-2000	3043	5850	4211	2744	465	2039
Evolutie	+6%	+1%	-60%	-28%	+76%	+1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.3.2 Kruising van verplaatsingswijze met leeftijdscategorie

De evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per weggebruikerstype wordt in Tabel 59 verder uitgediept volgens leeftijdscategorie.

Tabel 56 en Tabel 57 toonden een afname van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden sinds het referentiegemiddelde voor alle weggebruikerstypes (in tegenstelling tot de lichtgewonden). Tabel 59 illustreert dat deze afnames zich allesbehalve gelijkmatig over alle leeftijdscategorieën hebben voorgedaan.

Het meest markante verschil tussen de leeftijdscategorieën onderling wordt waargenomen voor motorfietzers. Terwijl het aantal omgekomen en zwaar gewonde motorfiet-

TABEL 59 :

Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per leeftijdscategorie en verplaatsingswijze – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het gemiddelde 2008-2010 (niet-gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets
0 - 17 jaar	-29%	-57%	-73%
18 - 24 jaar	-28%	-35%	-69%
25 - 34 jaar	-19%	-18%	-60%
35 - 64 jaar	-19%	-14%	-40%
65 jaar en ouder	-22%	-13%	N/A
Totaal	-23%	-27%	-64%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: Wanneer niet genoeg gegevens beschikbaar zijn om een betrouwbare evolutie weer te geven (= minder dan 20 doden 30 dagen en zwaargewonden in 2010), dan werd er geen evolutie in de bovenstaande tabel weergegeven (aangeduid met N/A).

Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte-vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
27252	15893	1524	625	430	191	64323
26895	15406	1447	626	299	209	62026
26802	15130	1543	578	269	212	61385
25655	14392	1398	667	283	177	59335
24679	13508	1444	602	347	193	57588
24061	12723	1499	561	291	183	55682
24726	13364	1487	596	250	155	58111
25618	13524	1631	572	327	156	59851
25569	13203	1743	592	263	194	60725
24753	12594	1820	624	281	166	58114
24093	12115	1834	553	296	153	56345
20979	10537	1711	575	301	232	51910
20052	8829	1636	542	293	1071	50230
19793	9028	1706	538	305	2132	50583
19179	9300	1729	565	435	943	47802
20241	9408	1958	545	475	1081	49506
21161	9291	1904	559	453	1137	51001
20594	9016	1844	548	481	999	49630
20610	8749	1854	464	465	753	49162
20252	8608	1745	501	542	664	47987
22713	9713	1938	536	624	761	54396
25313	13107	1731	596	290	172	59563
-20%	-34%	+1%	-16%	+87%	+286%	-19%

sers bij jongeren tussen 18 en 34 jaar met meer dan 40% is gedaald tijdens de afgelopen tien jaar, wordt er tegelijkertijd een sterke stijging geregistreerd bij 35-64-jarigen (+27%). Deze vaststelling is zeker gedeeltelijk te wijten aan een stijgende populariteit van de motorfiets bij veertigers en vijftigers.

Met betrekking tot omgekomen en zwaar gewonde inzittenden van personenwagens is door alle leeftijdsgroepen een sterke vooruitgang geboekt al is deze nog net iets sterker voor jongeren dan voor ouderen. **Een betere evolutie bij jongeren (0 tot en met 34 jaar) in vergelijking met ouderen is trouwens een algemene vaststelling die voor zowat alle verplaatsingsmodi wordt waargenomen.**

Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Totaal
N/A	-66%	N/A	N/A	-60%
-43%	-58%	-32%	N/A	-56%
-45%	-61%	-43%	N/A	-55%
+27%	-55%	-26%	-32%	-37%
N/A	-45%	N/A	N/A	-33%
-17%	-57%	-33%	-42%	-48%

TABEL 60 :
Aantal doden 30 dagen volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
0	1	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0
2	1	0	0	0	0	0
3	1	0	0	0	0	0
4	1	0	0	0	0	0
5	1	0	0	0	0	0
6	2	1	0	0	0	0
7	1	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0
9	0	1	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0
11	1	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0
13	2	1	0	0	0	1
14	0	0	0	0	0	0
15	1	4	0	0	0	0
16	0	0	0	2	0	0
17	2	1	0	4	0	0
18	0	0	0	2	0	0
19	2	0	1	0	0	1
20	3	2	0	0	0	1
21	1	1	0	1	0	1
22	1	1	0	0	1	1
23	4	0	0	1	0	5
24	1	0	0	0	2	4
25	2	0	0	0	0	5
26	0	1	0	0	0	1
27	1	0	0	0	0	1
28	2	1	0	0	0	2
29	1	0	0	0	1	4
30 - 34	5	0	0	1	4	15
35 - 39	4	2	0	1	4	10
40 - 44	4	2	2	1	1	13
45 - 49	3	4	1	0	1	9
50 - 54	7	4	0	3	0	7
55 - 59	5	4	0	0	0	4
60 - 64	5	5	0	0	0	2
65 - 69	2	5	1	0	0	1
70 - 74	8	10	0	0	0	0
75+	30	20	0	1	0	0
Onbekend	1	0	0	0	0	0
Totaal	106	70	5	17	14	88

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte Vracht- wagen	Vracht-wagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	1	1
0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	3
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	2	3
0	1	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	4
0	0	0	0	0	0	0
0	2	0	0	0	0	7
0	3	0	0	0	0	5
0	2	0	0	0	0	9
3	6	0	0	0	1	12
11	7	0	0	0	0	22
15	9	0	0	0	0	30
17	4	1	0	0	2	28
12	12	0	0	0	0	28
12	4	0	0	0	1	27
11	5	1	0	0	0	24
11	3	0	1	0	0	22
6	5	1	0	0	1	15
6	3	1	0	0	3	15
6	4	3	0	0	0	18
8	2	0	0	0	0	16
42	10	4	2	0	3	86
27	6	6	0	0	3	63
18	2	5	2	0	4	54
23	2	4	2	0	5	54
22	4	3	2	0	5	57
14	4	1	0	0	4	36
9	2	1	3	0	4	31
12	2	3	1	0	5	32
12	1	1	0	0	1	33
26	8	0	0	0	3	88
0	4	0	0	0	0	5
323	121	35	13	0	48	840

TABEL 61 :
Aantal zwaargewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
0	2	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0
2	6	0	0	0	0	0
3	8	0	0	0	0	0
4	13	2	0	0	0	0
5	14	0	0	0	0	0
6	17	0	0	0	0	0
7	13	2	0	0	0	0
8	11	0	0	0	0	0
9	8	3	0	0	0	0
10	14	5	0	0	0	0
11	6	7	1	0	1	0
12	11	6	0	1	0	1
13	7	26	0	1	0	0
14	10	18	2	1	0	1
15	9	15	4	4	0	0
16	7	9	16	39	1	0
17	4	15	12	24	1	1
18	8	11	19	18	2	3
19	10	9	12	12	5	6
20	11	7	7	8	4	6
21	4	13	4	10	3	9
22	5	10	6	6	3	12
23	3	13	2	7	10	21
24	8	5	2	13	8	18
25	7	12	1	1	0	10
26	5	3	4	7	7	9
27	2	5	1	5	5	14
28	7	5	0	7	3	19
29	8	4	1	3	3	16
30 - 34	29	35	11	20	15	60
35 - 39	27	44	15	21	21	76
40 - 44	26	56	9	16	14	72
45 - 49	39	65	10	16	12	90
50 - 54	33	63	15	12	11	45
55 - 59	32	69	8	8	6	21
60 - 64	29	88	3	6	2	13
65 - 69	25	70	4	2	3	1
70 - 74	29	72	1	5	0	1
75+	103	97	5	1	2	1
Onbekend	2	2	0	1	0	10
Totaal	613	867	176	275	144	538

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte Vracht- wagen	Vracht-wagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
0	10	1	0	0	0	13
0	2	0	0	0	0	2
0	7	0	0	0	0	13
0	7	0	0	0	1	16
0	8	0	0	0	0	23
0	7	0	0	0	1	22
0	1	0	0	0	0	18
0	4	1	0	0	0	21
0	9	0	0	0	0	19
0	7	0	0	0	0	18
0	6	0	0	0	0	25
0	3	0	0	0	0	18
0	1	0	0	0	0	21
0	7	0	0	0	1	42
0	4	0	0	0	0	37
1	11	0	0	0	1	46
0	13	0	0	0	1	87
2	29	0	0	0	7	96
31	36	4	1	0	2	138
55	35	1	0	0	2	147
62	28	3	0	0	1	137
71	25	8	1	0	0	148
65	23	8	0	0	2	141
71	15	7	1	0	0	151
61	25	2	2	0	1	145
68	14	2	1	0	1	118
53	16	8	0	1	1	115
42	9	3	1	0	2	88
46	14	9	2	0	0	111
45	14	2	2	0	1	100
197	46	23	11	0	6	453
154	33	17	1	0	10	421
141	35	17	8	0	3	399
144	32	15	11	0	11	446
114	23	15	9	0	4	345
73	17	6	7	2	3	254
69	19	4	4	1	3	241
48	12	2	0	1	0	170
40	17	7	1	0	5	177
98	33	5	0	5	6	354
10	571	27	7	0	17	649
1763	1229	200	71	11	97	5984

TABEL 62 :

Aantal lichtgewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc
0	20	1	1	1	0	3
1	18	4	0	0	0	0
2	51	6	0	0	0	0
3	56	12	0	0	0	0
4	70	11	0	0	0	0
5	71	12	1	1	0	1
6	63	29	2	0	0	0
7	67	24	2	1	1	1
8	54	34	2	1	0	0
9	60	46	1	0	1	1
10	47	70	1	2	1	1
11	37	101	5	0	1	2
12	75	170	3	5	1	4
13	69	193	5	3	1	2
14	73	226	14	16	1	4
15	80	227	31	33	0	0
16	48	210	163	508	9	4
17	69	221	183	384	16	9
18	80	193	139	225	23	18
19	68	158	102	109	16	26
20	64	114	91	89	22	33
21	53	118	63	62	21	46
22	61	112	62	48	20	69
23	53	99	45	37	28	79
24	59	100	45	44	23	55
25	44	74	42	29	30	56
26	53	84	37	18	20	65
27	56	82	40	26	28	66
28	51	80	36	24	27	61
29	39	85	39	30	19	69
30 - 34	210	410	150	92	130	262
35 - 39	207	374	162	91	122	246
40 - 44	219	459	139	94	104	330
45 - 49	194	510	134	93	112	318
50 - 54	224	529	60	105	77	275
55 - 59	193	421	62	63	50	121
60 - 64	181	372	22	19	20	46
65 - 69	128	279	9	15	12	16
70 - 74	140	250	12	13	4	8
75+	322	358	19	11	4	7
Onbekend	7	17	8	10	0	16
Totaal	3735	6872	1934	2304	943	2323

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte Vracht- wagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Onbekend/ andere	Totaal
0	173	2	1	13	5	220
0	101	0	0	3	1	127
0	114	0	1	3	1	177
0	119	3	0	6	1	197
0	127	1	0	1	4	213
0	133	2	0	5	5	230
0	132	5	0	1	2	235
0	132	4	0	2	0	235
0	149	6	0	6	2	254
0	158	8	0	14	0	290
1	139	2	0	12	1	279
0	147	10	0	11	7	321
1	118	4	0	15	9	405
1	157	4	0	12	5	452
1	148	5	0	11	9	509
6	169	3	0	9	12	570
7	200	11	0	16	49	1224
36	297	9	1	20	39	1285
403	374	26	3	15	37	1536
630	393	49	3	20	27	1601
767	416	55	4	13	24	1692
793	338	46	9	4	19	1573
795	300	44	8	9	14	1542
829	280	47	9	12	23	1540
806	237	57	7	7	20	1459
753	225	50	12	9	16	1341
725	196	53	10	12	11	1283
648	188	65	9	5	13	1225
690	171	55	13	7	18	1232
604	149	62	13	12	16	1137
2749	611	264	68	40	60	5045
2497	543	227	84	42	48	4643
2180	427	220	83	58	60	4374
1896	394	200	72	46	44	4012
1472	384	122	63	38	45	3395
1035	314	91	46	24	28	2448
710	229	46	6	23	21	1695
461	209	24	3	19	13	1187
374	183	19	0	22	12	1039
735	334	15	0	23	16	1845
105	105	20	7	5	28	328
22713	9713	1938	536	624	761	54396

8.3.3 Kruising van de verplaatsingswijze met geslacht

Maar liefst drie keer meer mannen dan vrouwen komen in het verkeer om het leven (Tabel 54 en Tabel 55). In 2010 kwamen 203 vrouwen om het leven in het verkeer tegenover 629 mannen. Dit is onder meer het gevolg van de hoge ernst van letselongevallen met mannelijke betrokkenen⁶⁰.

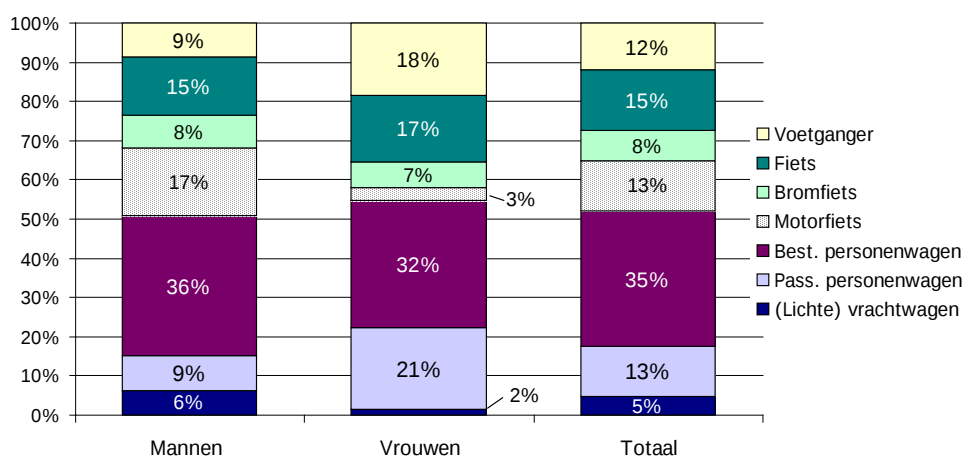
Figuur 57 wijst op een **duidelijk onderscheid tussen de verplaatsingsmiddelen van omgekomen en zwaar gewonde mannen en vrouwen**.

Onder mannelijke verkeersdoden en zwaargewonden is het aandeel motorfietsers veel hoger dan onder vrouwen (17% versus 3%). Het aandeel omgekomen en zwaar gewonde autopassagiers is bij vrouwen dan weer veel hoger dan bij mannen (21% bij vrouwen; 9% bij mannen), net als het aandeel omgekomen en zwaar gewonde voetgangers (18% bij vrouwen; 9% bij mannen).

Deze vaststellingen houden zeker verband met de specifieke mobiliteit van beide geslachten (vrouwen zijn vaker passagier en ze verplaatsen zich minder vaak met de motorfiets). Het hoger aantal ernstige slachtoffers onder voetgangers bij vrouwen dan bij mannen kan daarentegen niet meteen verklaard worden. Het aantal afgelegde kilometers door voetgangers is niet gekend, laat staan dat dit gekend zou zijn voor mannen en vrouwen afzonderlijk.

FIGUUR 57 :

Aandeel van elk weggebruikerstype in het totaal aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij mannen en bij vrouwen – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

8.3.4 Ongevallenernst volgens verplaatsingswijze

De ernst van ongevallen wordt uitgedrukt in het aantal doden per 1000 letselongevallen en is een maat voor de dodelijkheid van letselongevallen.

Figuur 58 geeft de ongevallenernst per weggebruikerstype weer. Voor de berekening zijn alle doden inbegrepen, zowel bij de eigen partij als de tegenpartij. Voor de ongevallenernst van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld wordt het totaal aantal verkeersdoden bij inzittenden én opponenten van vrachtwagens per 1000 vrachtwagenongevallen berekend.

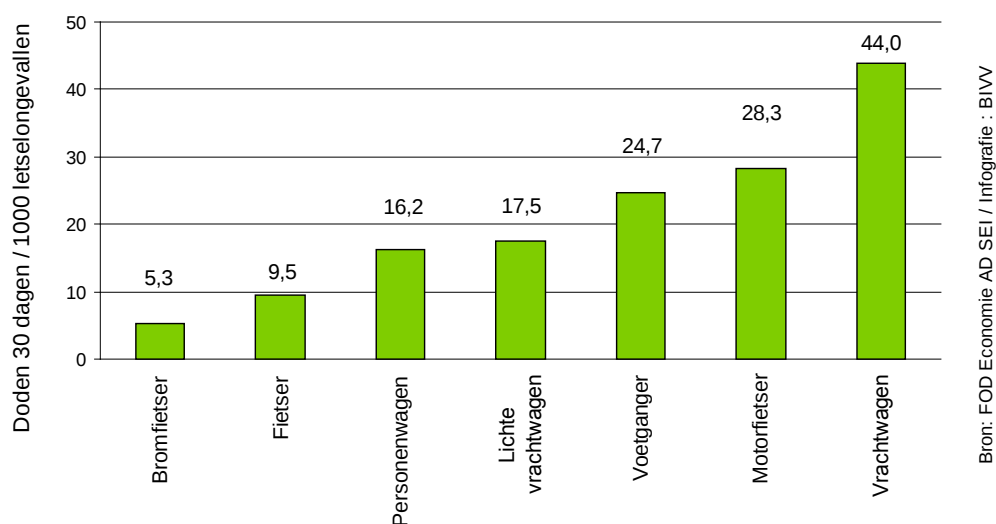
⁶⁰ Op 1000 letselongevallen met minstens één mannelijke betrokkene komen gemiddeld 16 mannen om het leven. In letselongevallen met minstens één vrouwelijke betrokkene komen gemiddeld 8 vrouwen om het leven.

Vrachtwagenongevallen hebben de meest ernstige gevolgen voor de betrokkenen (44), gevolgd door ongevallen met motorfietzers (28) en met voetgangers (25). Figuur 59 toont aan dat de hoge ernst van vrachtwagenongevallen vooral het gevolg is van een hoge dodentol onder de opponenten van vrachtwagens. De hoge ongevallensernt van voetgangerongevallen en motorfietsongevallen anderzijds, is haast uitsluitend te wijten aan een hoge dodentol onder de voetgangers en de motorfietzers zelf.

Ietwat contra-intuïtief blijken twee kwetsbare weggebruikerstypes de laagste ernst te kennen, namelijk bromfietzers en fietsers. Dit wil zeggen dat de dodentol per 1000 bromfietsongevallen en per 1000 fietsongevallen relatief laag is. Verschillende redenen kunnen hiervoor aangebracht worden. Zo leiden (brom)fietsongevallen zelden tot een overlijden bij de opponent van deze verplaatsingsmiddelen (Figuur 59). Bovendien verplaatsen fietsers zich hoofdzakelijk binnen bebouwde kom en aan een lage snelheid, en hebben zij vaak een niet-gemotoriseerd voertuig als opponent.

FIGUUR 58 :

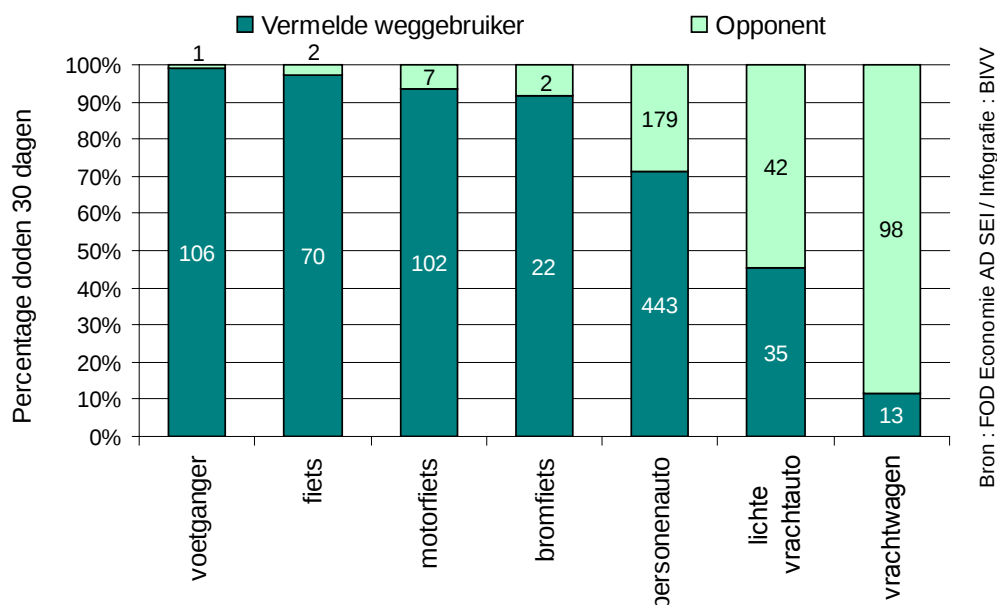
Totale ongevallensernt⁶¹ volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)



Figuur 59 illustreert duidelijk het verschil tussen kwetsbare weggebruikers en andere weggebruikers. **In ongevallen met voetgangers, fietsers en bromfietzers zijn minder dan 10% van de verkeersdoden de opponenten.** In meer dan 90% van de letselongevallen zijn de voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorfietzers dus zelf het dodelijke verkeersslachtoffer. Voor vrachtwagenongevallen geldt het omgekeerde: **(bijna) 90% van de verkeersdoden in vrachtwagenongevallen zijn de opponenten.** Personenwagens en lichte vrachtwagens bevinden zich tussen deze twee extremen in.

⁶¹ Zie hoofdstuk 4 "Definities en afkortingen" voor een definitie van de totale ongevallensernt.

FIGUUR 59 :
Aantal doden 30 dagen bij de opponenten van elk weggebruikerstype – 2010



8.3.5 Overlijdensrisico en ongevalsrisico volgens verplaatsingswijze

De **ongevallenernst** (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen), het **overlijdensrisico** (aantal verkeersdoden per miljard afgelegde **reizigerskilometers**) en het **ongevalsrisico** (aantal letselongevallen per miljard afgelegde **voertuigkilometers**) zijn **drie verschillende maar onderling gerelateerde begrippen die niet met elkaar verward mogen worden**. Zo kan uit de combinatie van het ongevalsrisico en het overlijdensrisico de ongevallenernst worden afgeleid.

Dit kan gemakkelijk geïllustreerd worden aan de hand van vrachtwagenongevallen. Figuur 61 onthult een erg laag ongevalsrisico voor vrachtwagens (241 letselongevallen per miljard afgelegde reizigerskilometers). Het ongevalsrisico van vrachtwagens is meer dan de helft lager dan het ongevalsrisico van personenwagens (512 letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers). Het overlijdensrisico is (10,6) daarentegen bijna dubbel zo hoog als in auto-ongevallen (6,0). Ondanks de lage kans op een vrachtwagenongeval, is de kans op een verkeersdode per afgelegde kilometer dus hoger voor vrachtwagens dan voor personenwagens. Het is precies deze tweeledige vaststelling die verklaard kan worden door de ongevallenernst van vrachtwagenongevallen (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) welke bijzonder hoog is. Vrachtwagenongevallen zijn eerder zeldzaam, maar wanneer zich toch een vrachtwagenongeval afspeelt, dan zijn de gevolgen vaak ernstig.

Kortom, de combinatie van een laag ongevalsrisico en een hoog overlijdensrisico heeft, zoals geïllustreerd kan worden aan de hand van vrachtwagenongevallen, een hoge ongevallenernst tot gevolg (Figuur 58).

Naast vrachtwagenongevallen vormen ook motorfietsongevallen een duidelijke illustratie van de relatie tussen het ongevalsrisico, het overlijdensrisico en de ongevallenernst.

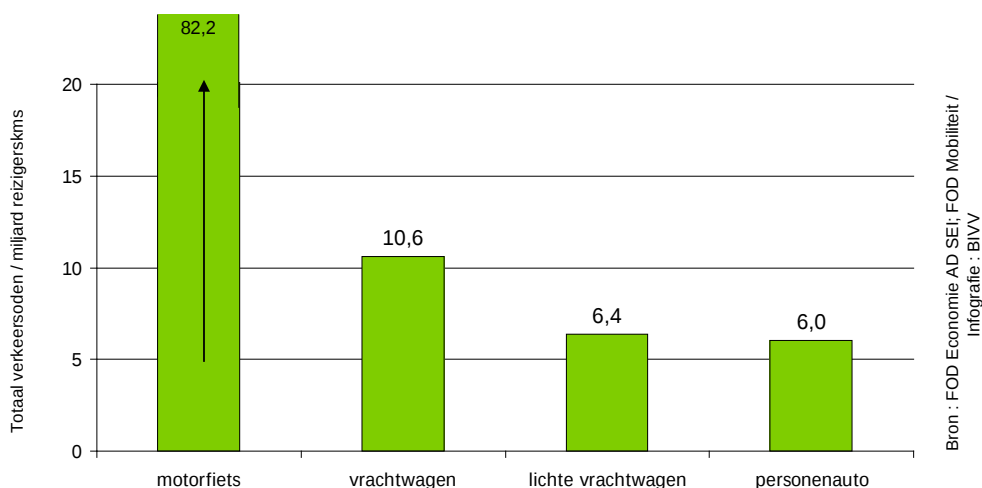
Zowel het ongevalsrisico als het overlijdensrisico van motorfietzers zijn uitzonderlijk hoog in vergelijking met de risico's van de andere weggebruikerstypes⁶². Toch is de ongevallenernst van motorfietsongevallen lager dan de ongevallenernst van vrachtwagenongevallen (Figuur 58). Reden is dat het ongevalsrisico van

⁶² In Figuur 60 en Figuur 61 was het niet mogelijk de werkelijke hoogte van de balk van motorfietzers weer te geven (dit zou immers de hele pagina in beslag nemen).

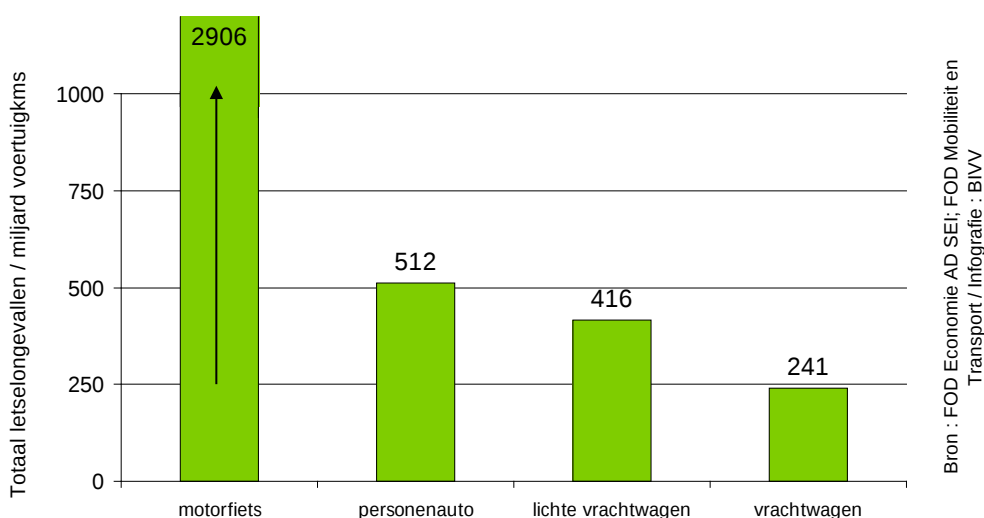
motorfietsters verhoudingsgewijs nog veel hoger is (factor 12) in vergelijking met het ongevalsrisico van vrachtwagens dan het overlijdensrisico van motorfietsters in vergelijking met het overlijdensrisico van vrachtwagens (factor 8).

Niet alleen is het overlijdensrisico van motorfietsters per afgelegde kilometer ongeëvenaard hoog. **Bij een analyse van de evolutie van het overlijdensrisico per verplaatsingsmiddel, blijkt de motorfietser het afgelopen decennium bovendien de minste vooruitgang te hebben gemaakt.** Het overlijdensrisico van motorfietsters is immers maar met 42% gedaald, terwijl het overlijdensrisico van vrachtwagens, personenwagens en lichte vrachtwagens in dezelfde periode met respectievelijk 60%, 49% en 57% is gedaald.⁶³

FIGUUR 60 :
Totale overlijdensrisico⁶⁴ volgens weggebruikerstype - 2010



FIGUUR 61 :
Ongevalsrisico volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)



⁶³ Het betreft hier de evolutie tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het jaar 2010. Deze evolutie wordt in dit rapport niet in een tabel of figuur weergegeven.

⁶⁴ Zie hoofdstuk 4 "Definities en afkortingen" voor een definitie van het totale overlijdensrisico of dodelijk totaalrisico.

8.3.6 Aanrijdingstype volgens verplaatsingswijze

De verschillende weggebruikerstypes – fietsers, motorfietsers, vrachtwagens, enz. – onderscheiden zich eveneens van elkaar aangaande de manier waarop de letselongevallen met deze weggebruikerstypes zich afspelen. Het gaat daarbij zowel over het aanrijdingstype als over de botsingspartner.

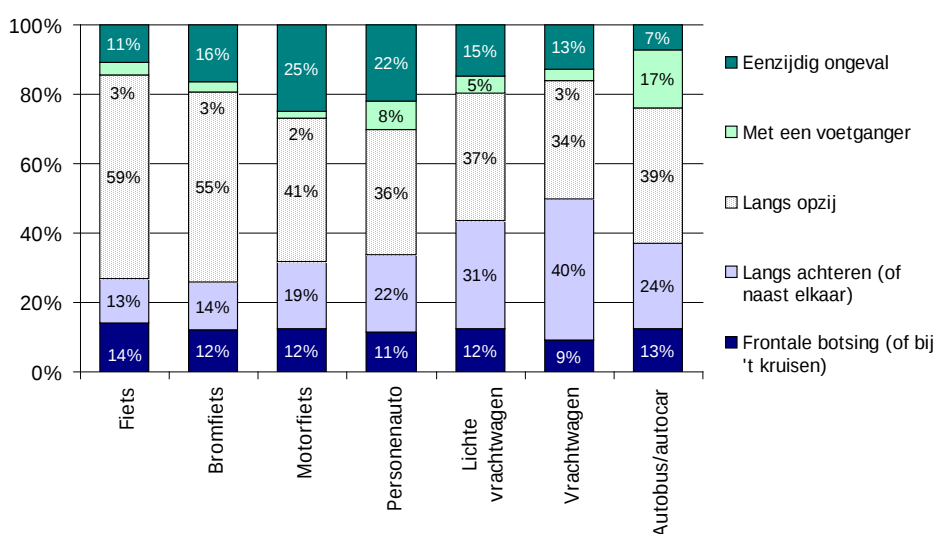
Wat betreft de aanrijdingstypes, blijken **eenzijdige letselongevallen kenmerkend voor motorfietsers en personenwagens**. Het is gekend dat eenzijdige letselongevallen ook typerend zijn voor (brom)fietsers. Omdat (brom)fietsers echter zelden de politie inlichten na een eenzijdig letselongeval, zijn deze letselongevallen vaak niet in de ongevallendatabank geregistreerd, waardoor zij ruim onderschat worden (Figuur 62).

Aanrijdingen met voetgangers worden het vaakst gemeld voor personenwagens en vooral voor autobussen/autocars. In bijna één op vijf van alle letselongevallen met een autobussen/autocars is een voetganger betrokken. Dit kan onder andere verklaard worden door het hoge aantal kilometers dat bussen binnen de bebouwde kom afleggen en door conflicten tussen bussen en buspassagiers (bij het in- en uitstappen en bij verplaatsingen in de directe nabijheid van de bushaltes).

Zijdelingse aanrijdingen zijn typerend voor kwetsbare weggebruikers: fietsers, bromfietsers en motorfietsers. Het hoge aantal zijdelingse ongevallen bij fietsers en bromfietsers kan op zijn minst gedeeltelijk verklaard worden door de plaats waar ongevallen met kwetsbare weggebruikers zich afspelen. Ongevallen met (brom)fietsers doen zich immers vaak voor binnen bebouwde kom.⁶⁵ Binnen de bebouwde kom is het aantal kruispunten hoog en het is precies op kruispunten dat zich veel zijdelingse ongevallen voordoen.

Aanrijdingen langs achteren zijn in de eerste plaats kenmerkend voor vrachtwagenongevallen, en in de tweede plaats voor ongevallen met lichte vrachtwagens. Frontale botsingen ten slotte blijken voor geen enkel weggebruikerstype werkelijk typerend.

FIGUUR 62 :
Procentuele verdeling van elk aanrijdingstype per weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BVV

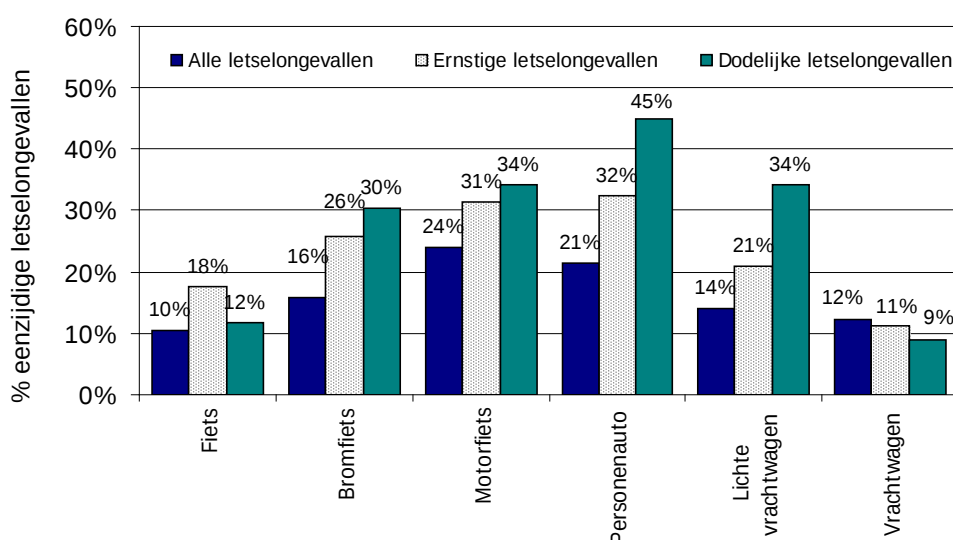
Nota: De procentuele aandelen van de vijf aanrijdingstypes in Figuur 62 zijn berekend ten opzichte de som van deze aanrijdingstypes, exclusief alle andere aanrijdingstypes (waaronder aanrijdingstype "onbekend"). In Figuur 63 daarentegen zijn de procentuele aandelen van eenzijdige letselongevallen gebaseerd op het totaal aantal letselongevallen, inclusief aanrijdingstype "onbekend".

⁶⁵ 73% van alle fietsongevallen en bromfietsongevallen doen zich voor binnen de bebouwde kom, tegen 58% van de motorfietsongevallen en 56% van de auto-ongevallen.

Terwijl de bovenstaande figuur wijst op een hoog aantal eenzijdige letselongevallen, toont Figuur 63 aan dat het aandeel eenzijdige letselongevallen daarenboven ook nog toeneemt naarmate de letselongevallen ernstiger zijn. **Dit culmineert voor personenwagens in een aandeel van 45% eenzijdige aanrijdingen bij dodelijke ongevallen. Voor motorfietzers, lichte vrachtwagens en bromfietzers is (bijna) een derde van de dodelijke ongevallen eenzijdig.**

Enkel voor fietsers en vrachtwagens is het aandeel eenzijdige ongevallen niet hoger naarmate de ongevallen ernstiger worden. Voor vrachtwagenongevallen is dit niet onlogisch aangezien 90% van de verkeersdoden in vrachtwagenongevallen opvoerters van de vrachtwagen zijn (in eenzijdige ongevallen ontbreekt een opponent). Voor fietsers is een aanrijding met een voertuig dan weer op zijn minst even risicovol dan een eenzijdig ongeval.

FIGUUR 63 :
Aandeel eenzijdige letselongevallen volgens weggebruikerstype - 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: De procentuele aandelen van de vijf aanrijdingstypes in Figuur 62 zijn berekend ten opzichte de som van deze aanrijdingstypes, exclusief alle andere aanrijdingstypes (waaronder aanrijdingstype "onbekend"). In Figuur 63 daarentegen zijn de procentuele aandelen van eenzijdige letselongevallen gebaseerd op het totaal aantal letselongevallen, inclusief aanrijdingstype "onbekend".

8.3.7 Type opponent volgens verplaatsingswijze

Tabel 63 en Tabel 64 illustreren de meest voorkomende combinaties van voertuigtipes in een letselongeval (indien het letselongeval meerdere botsingen betreft, dan betreffen de cijfers enkel de eerste botsing). **Meer dan een vierde (27%) van alle letselongevallen in 2010 waren ongevallen tussen twee personenwagens.** Bijna een vijfde van alle letselongevallen zijn eenzijdige auto-ongevallen. Daarna volgen letselongevallen tussen personenwagens en fietsers (11%) en tussen personenwagens en voetgangers (7%).

TABEL 63 :

Wie botst tegen wie? Aantal letselongevallen volgens de “botsingspartner” – 2010 (gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets <= 400cc
Fiets	248	443			
Bromfiets klasse A	57	101	12		
Bromfiets klasse B	77	136	19	38	
Motorfiets <= 400cc	30	34	4	6	6
Motorfiets > 400cc	46	67	9	14	5
Personenauto	3080	4833	1268	1659	668
Lichte vrachtwagen	216	469	111	158	46
Vrachtwagen	77	206	33	32	23
Autobus/autocar	126	66	10	21	4
Andere/Onbekend	152	116	14	29	11
Geen	55	775	368	334	249

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 64 :

Wie botst tegen wie? Procentueel aandeel letselongevallen volgens de “botsingspartner” - 2010 (gewogen cijfers)

	Voetganger	Fiets	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfiets <= 400cc
Fiets	1%	1%			
Bromfiets klasse A	0%	0%	0%		
Bromfiets klasse B	0%	0%	0%	0%	
Motorfiets <= 400cc	0%	0%	0%	0%	0%
Motorfiets > 400cc	0%	0%	0%	0%	0%
Personenauto	7%	11%	3%	4%	1%
Lichte vrachtwagen	0%	1%	0%	0%	0%
Vrachtwagen	0%	0%	0%	0%	0%
Autobus/autocar	0%	0%	0%	0%	0%
Andere/Onbekend	0%	0%	0%	0%	0%
Geen	0%	2%	1%	1%	1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: De percentages in de bovenstaande tabel betreffen totaalpercentages. In principe zou de optelsom van deze totaalpercentages gelijk moeten zijn a

	Motorfiets > 400cc	Personenauto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ Onbekend
	50					
	1645	12555				
	139	1974	134			
	59	1287	170	155		
	15	352	40	23	14	
	27	669	67	18	17	38
	679	8160	588	236	48	208

	Motorfiets > 400cc	Personenauto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ Onbekend
	0%					
	4%	27%				
	0%	4%	0%			
	0%	3%	0%	0%		
	0%	1%	0%	0%	0%	
	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	1%	18%	1%	1%	0%	0%

an 100%. Omdat de percentages met getallen na de komma vaker afgerond zijn naar beneden dan naar boven, is de optelsom iets lager dan 100%.

In dit hoofdstuk 8 “Kenmerken van verkeersslachtoffers” kwam voorlopig enkel een algemene vergelijking tussen de verschillende verplaatsingswijzes aan bod. In de volgende paragrafen 8.4 “Voetgangers” tot en met 8.10 “Vrachtwagens” wordt dieper ingegaan op de ongevallenstatistieken die specifiek zijn voor welbepaalde verplaatsingsmodi, zoals bijvoorbeeld de plaats van de voetganger op de openbare weg op het moment van het letselongeval (puntje 8.4.3). Anderzijds wordt er in de komende paragrafen dieper ingegaan op ongevallencijfers die reeds eerder in dit hoofdstuk “Kenmerken van verkeersslachtoffers” aan bod zijn gekomen, zoals met betrekking tot de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze.

8.4 Voetgangers

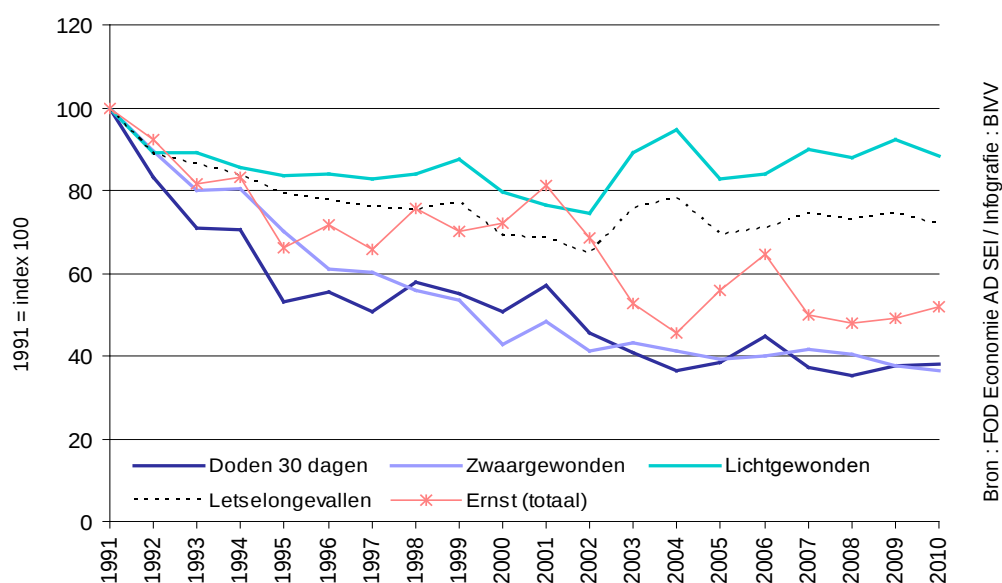
8.4.1 Evolutie

Reeds vanaf het eerste jaar dat wordt weergegeven in Figuur 64 wordt een sterke daling van het aantal omgekomen en zwaar gewonde voetgangers waargenomen. Deze initieel krachtige daling wordt echter jaar na jaar minder sterk en komt in het jaar **2004**, toen de totale afname -60% bedroeg, tot een stagnatie. **Vanaf dat jaar is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden onder voetgangers zo goed als stabiel. In het jaar 2010 kwamen 106 voetgangers om het leven; 613 zwaargewonden raakten zwaar gewond.**

Het aantal lichtgewonden evolueerde tijdens deze twee decennia minder sterk dan het aantal zwaargewonden en verkeersdoden. Van 1991 tot en met 2002 kan men een lichte daling van -25% van het aantal lichtgewonden onderscheiden, maar sindsdien neemt het aantal licht gewonde voetgangers weer toe.

FIGUUR 64 :

Evolutie van het aantal voetgangers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)⁶⁶



⁶⁶ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de voetgangers. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen per 1000 ongevallen, zijn ook de opvoertuigen van de voetgangers, meegerekend.

TABEL 65 :

Evolutie van het aantal voetgangers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)⁶⁶

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	280	1462	3637	5238	55
1992	233	1310	3237	4644	51
1993	199	1167	3236	4513	45
1994	197	1173	3108	4374	46
1995	149	1025	3037	4156	37
1996	155	892	3047	4063	40
1997	142	879	3011	3977	36
1998	162	815	3057	3948	42
1999	154	780	3182	4049	39
2000	142	624	2891	3600	40
2001	160	704	2781	3592	45
2002	127	604	2708	3384	38
2003	114	631	3244	3953	29
2004	102	604	3448	4090	25
2005	108	576	3009	3625	31
2006	125	586	3059	3703	36
2007	104	607	3269	3893	27
2008	99	592	3192	3810	27
2009	105	548	3352	3900	27
2010	106	530	3215	3747	29
2010 gewogen	106	613	3735	4336	25
Gemiddelde 1998-2000	153	740	3043	3866	40
Evolutie	-31%	-28%	+6%	-3%	-29%

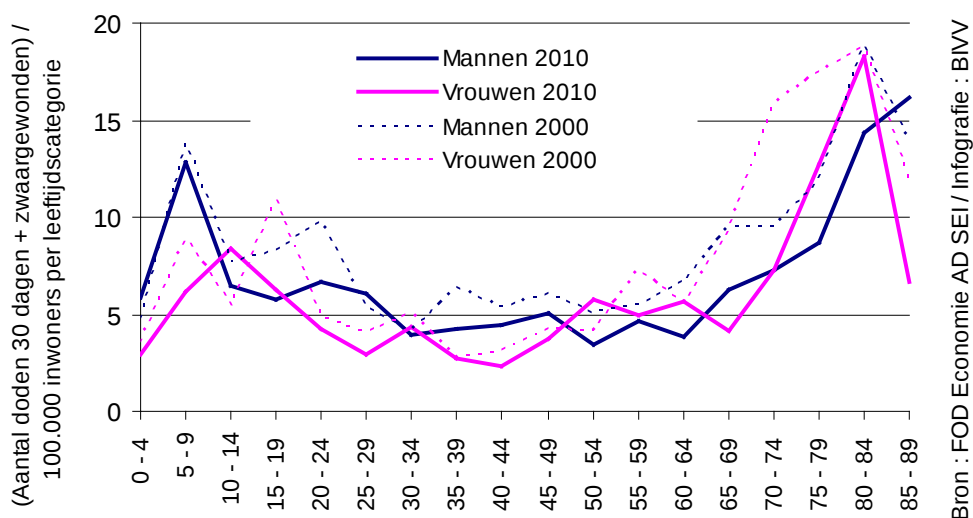
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.4.2 Leeftijd en geslacht

Wat betreft het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners steken twee leeftijdsgroepen boven de andere uit: **de jongeren (t.e.m. 15 jaar) en de senioren (vanaf 70 jaar)**. De piek bij jongeren kan mogelijk verklaard worden door een hoger risicogedrag en een hoger aantal verplaatsingen te voet, o.a. op de weg van en naar school. De piek bij ouderen houdt eerder verband met de hogere kwetsbaarheid van senioren. Het lichaam van ouderen is breekbaarder en minder flexibel dan dat van jongeren, en vergt een langere revalidatietijd.

FIGUUR 65 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, voetgangers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 66 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, voetgangers – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0	0	0	2	0	8	5
1	0	0	0	0	8	10
2	0	1	5	1	27	24
3	0	1	3	5	36	18
4	1	0	10	2	45	25
0 tot 4	1	2	21	8	123	82
5	1	0	10	4	39	31
6	1	1	9	7	39	24
7	1	0	8	5	39	27
8	0	0	6	5	27	27
9	0	0	8	0	40	21
5 tot 9	3	1	42	20	183	129
10	0	0	9	4	29	18
11	0	1	1	5	18	19
12	0	0	3	8	38	37
13	1	1	3	3	38	31
14	0	0	5	5	33	40
10 tot 14	1	2	22	26	155	145
15	1	0	4	6	25	55
16	0	0	2	5	22	25
17	1	1	0	4	30	38
18	0	0	6	2	35	44

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
19	2	0	6	4	30	37
15 tot 19	4	1	18	22	143	200
20	2	1	7	4	22	41
21	0	1	4	0	33	19
22	1	0	1	3	28	33
23	3	1	2	1	27	26
24	1	0	3	4	38	20
20 tot 24	7	3	17	13	148	139
25	0	2	6	1	22	21
26	0	0	2	2	26	26
27	1	0	0	2	33	22
28	2	0	6	1	28	24
29	1	0	6	2	21	15
25 tot 29	4	2	19	9	129	108
30 tot 34	4	1	12	16	105	100
35 tot 39	3	1	15	10	103	99
40 tot 44	3	1	18	9	111	109
45 tot 49	1	2	23	15	100	94
50 tot 54	4	3	11	22	102	122
55 tot 59	3	2	15	17	70	121
60 tot 64	3	2	10	19	77	103
65 tot 69	1	1	15	10	50	78
70 tot 74	5	3	12	17	49	92
75 tot 79	4	6	13	28	49	94
80 tot 84	5	9	13	29	43	61
85 +	2	4	9	11	23	49
Onbekend	0	0	0	0	0	0
Totaal	58	46	304	302	1764	1923

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.4.3 Plaats van de voetganger op de weg

Ruim 6 op 10 van alle voetgangersongevallen ontstaan tijdens het oversteken van de rijbaan. 53% van alle omgekomen voetgangers, 62% van alle zwaar gewonde voetgangers en 60% van alle licht gewonde voetgangers waren in 2010 op het moment van het ongeval de rijbaan aan het oversteken. De ernst van deze ongevallen is het hoogst wanneer de voetganger de rijbaan oversteekt op een plaats waar een zebrapad ontbreekt, is lager wanneer de voetganger naast (op een afstand van minder dan 30 meter) een zebrapad oversteekt, en is ten slotte het laagst op een zebrapad. Deze vaststelling geldt voor alle leeftijden, maar de ernst van deze drie types ongevallen neemt wel toe naarmate de voetganger ouder is (Figuur 66).

Naast de ongevallen waarbij de voetganger de rijbaan oversteekt op een plaats zonder zebrapad, blijken de ongevallen waarbij de voetganger op de rijbaan loopt het meest ernstig te zijn. Deze ongevallen representeren slechts 7% van alle voetgangersongevallen maar tegelijkertijd wel 16% van alle verkeersdoden onder voetgangers (Tabel 67).

TABEL 67 :

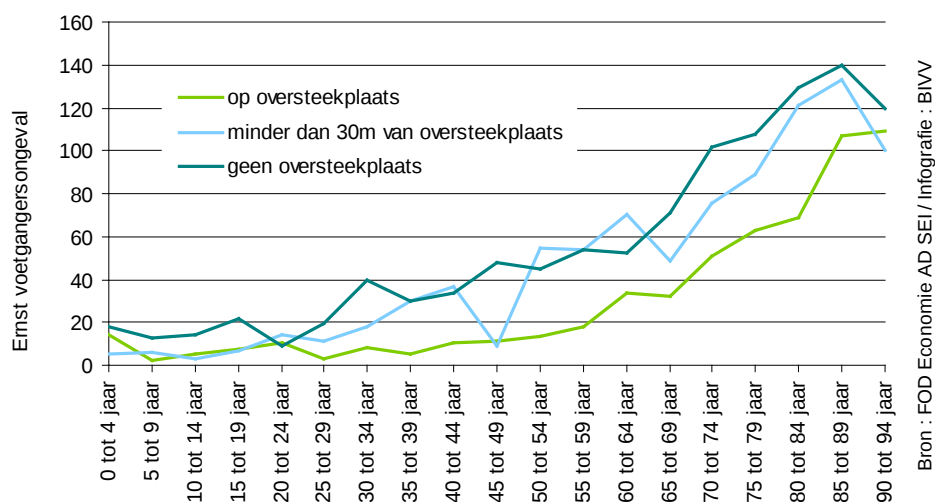
Aantal verkeersslachtoffers onder voetgangers naargelang de plaats van de voetganger op de weg – 2010 (gewogen cijfers)

		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst (2001- 2010; niet- gewogen)
Op oversteek- plaats	Rood/groen voetgangerslicht	4	41	283	313	21
	Agent, gemachtigd opzichter	0	2	8	9	0
	Niet geregeld	19	145	926	1039	22
Naast oversteek- plaats (-30m)	Rood/groen voetgangerslicht	4	9	104	113	27
	Agent, gemachtigd opzichter	0	0	8	8	23
	Niet geregeld	14	74	431	520	31
Geen oversteekplaats op minder dan 30m		15	108	478	592	40
Andere	Op stoep/berm	7	70	440	475	23
	Op fietspad, gescheiden van rijbaan	3	12	64	109	15
	stapt uit voertuig	0	10	94	102	17
	Loopt op de rijbaan, rechterkant (t.o.v. de door hem gevolgde richting)	12	35	183	225	44
	Loopt op de rijbaan, linkerkant	5	8	81	96	47
	Werkt, speelt... op rijbaan	7	33	235	255	29
	Onbekend	16	66	400	466	57
Totaal		106	613	3735	4323	31

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 66 :

Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan, opgesplitst per leeftijdscategorie – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

8.4.4 Het tijdstip van voetgangersongevallen

In **Figuur 67** worden de piekmomenten van ernstige voetgangersongevallen weergegeven. De donkere vlekken op **Figuur 67** geven de meest kritieke periodes met het hoogst aantal ernstige voetgangersongevallen aan. Hoe lichter een periode is ingekleurd, hoe minder er voetgangersongevallen zijn die zich tijdens die periode afspelen. De onderste as geeft de maanden in het jaar weer; de cijfers aan de rechterkant van de figuur representeren de uren in een volledige dag. De onderste zwarte lijn op de figuur visualiseert de zonsopgang terwijl de bovenste zwarte lijn de zonsondergang weergeeft. De plotse verschuivingen van de zwarte lijnen omstreeks eind maart en eind oktober geven de overgang van wintertijd naar zomertijd (en omgekeerd) aan.

De onderstaande figuur wijst op een concentratie van ernstige voetgangersongevallen in de wintermaanden vanaf november tot midden februari (rode en zwarte inkleuring).

Wat betreft de spreiding in de loop van een dag bereiken ernstige voetgangersongevallen een piek tussen 14 en 20 uur (rode en zwarte inkleuring). Het is opmerkelijk dat tijdens de ochtendspits geen piek wordt waargenomen.

De combinatie van de twee bovenstaande vaststellingen resulteert in een zwarte vlek **van half november tot half december van 14 tot 20 uur rond de zwarte lijn die de zonsondergang aanduidt**. Zeer waarschijnlijk bereikt het aantal ernstige voetgangersongevallen omwille van de overgang van zomertijd naar wintertijd precies dan zijn maximale limiet. Na de overgang naar wintertijd gaat de zon 's avonds een uur vroeger onder, waardoor trajecten/wandelingen die eerder bij klaarlichte dag werden afgelegd, plots bij schemering of in het donker moeten afgelegd worden. Mogelijk vergt de overgang naar wintertijd een aanpassingsperiode bij zowel voetgangers als de opponenten van voetgangers.

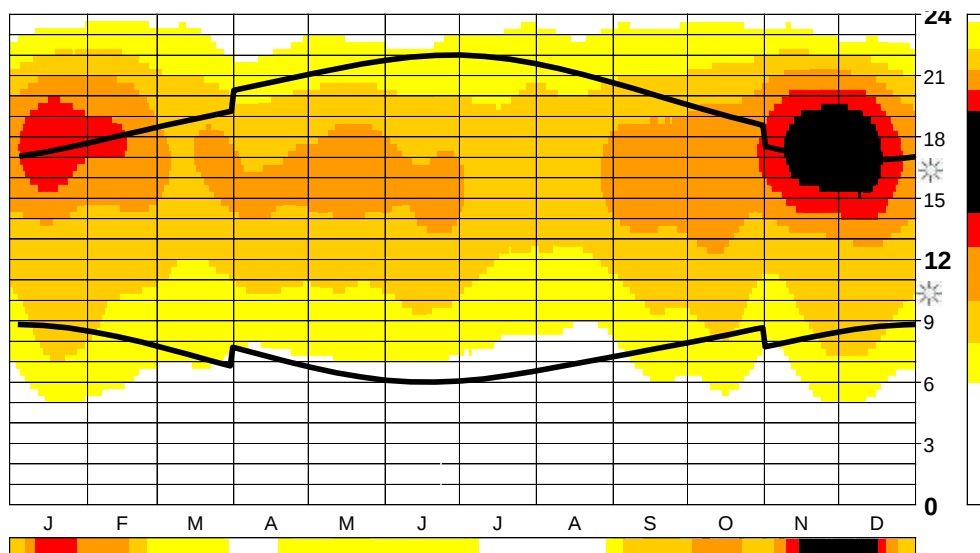
Dat de zwarte vlek pas een week na de uurverandering aanvangt, heeft vermoedelijk te maken met de herfstvakantie, die in 2010 plaats vond van 1 tot en met 7 november. Het aantal verplaatsingen van school naar huis is dan nihil, en ook het aantal woonwerkverplaatsingen is lager.

Deze figuur toont duidelijk aan dat het ontbreken van daglicht en een slechte zichtbaarheid de onveiligheid van voetgangers sterk verhoogt. Het is daarom raadzaam dat voetgangers er steeds voor zorgen dat ze goed zichtbaar zijn voor de andere weggebruikers.

Het expliciete winters karakter van ernstige voetgangersongevallen wordt trouwens bij geen enkel andere verplaatsingsmiddel in dezelfde mate teruggevonden.

FIGUUR 67 :

Spreiding van ernstige voetgangersongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

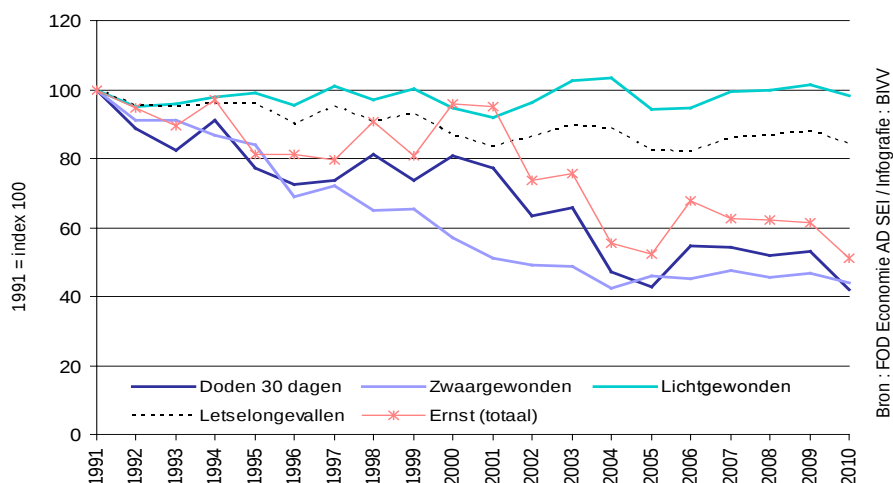
8.5 Fietzers

8.5.1 Evolutie

In 2010 kwamen 70 fietsers om het leven en werden 867 fietsers zwaar gewond en bijna 7000 licht gewond. Wat betreft het aantal lichtgewonden is sinds het jaar 1991 geen enkele daling gerealiseerd. Het aantal omgekomen en zwaar gewonde fietsers daarentegen nam vrij gelijkmatig af van 1991 tot en met 2004 (met een totale afname van bijna -60%), maar net zoals bij de voetgangers vertonen beide indicatoren geen afname meer sinds 2004.

FIGUUR 68 :

Evolutie het aantal fietsslachtoffers en van het aantal letselongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers)⁶⁷



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

⁶⁷ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de fietsers. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een fietsongeval die geen fietser zijn, meegerekend.

TABEL 68 :

Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers)⁶⁷

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	166	1702	6017	7719	22
1992	147	1551	5722	7365	21
1993	137	1548	5769	7339	19
1994	151	1478	5888	7392	21
1995	128	1428	5952	7403	18
1996	120	1173	5732	6932	18
1997	122	1230	6067	7323	17
1998	135	1104	5840	6991	20
1999	122	1113	6026	7194	18
2000	134	971	5684	6706	21
2001	128	872	5540	6458	21
2002	105	833	5802	6657	16
2003	109	831	6169	6913	16
2004	78	718	6220	6854	12
2005	71	780	5682	6356	11
2006	91	766	5685	6334	15
2007	90	806	5990	6630	14
2008	86	774	6017	6690	13
2009	88	797	6102	6783	13
2010	70	751	5916	6507	11
2010 gewogen	70	867	6872	7549	10
Gemiddelde 1998-2000	130	1063	5850	6964	19
Evolutie	-46%	-29%	+1%	-7%	-43%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

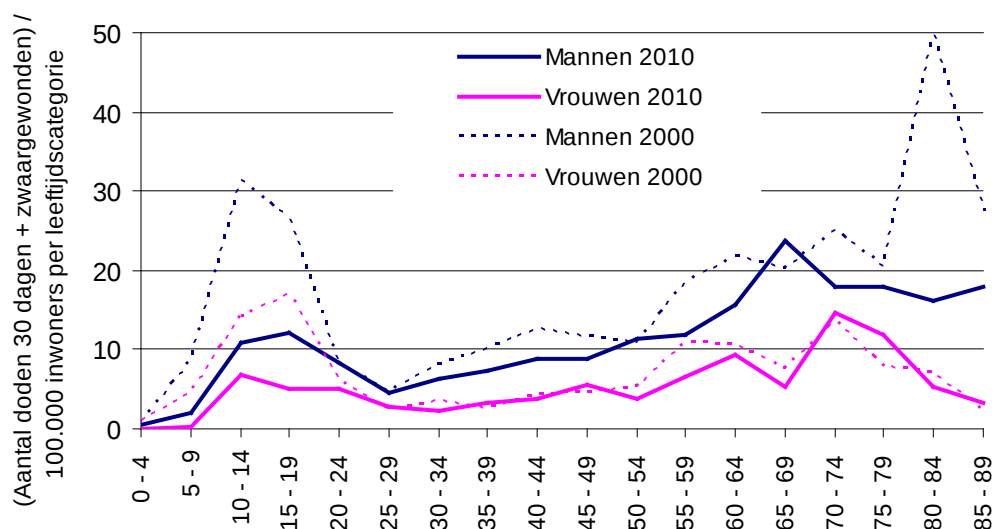
8.5.2 Leeftijd en geslacht

Ook wat betreft de meest getroffen leeftijdscategorieën bemerken we overeenkomsten tussen voetgangers en fietsers. Ook bij fietsers situeren **de “piekleeftijden” zich bij jongeren (t.e.m. 19 jaar) en senioren (reeds vanaf circa 50 jaar)**. Ook de verklaringen komen uit dezelfde hoek als voor voetgangers: namelijk een hoger risicogedrag en een hoger aantal verplaatsingen per fiets door kinderen en jongeren (o.a. op de weg van en naar school), en een hogere kwetsbaarheid bij senioren.

Sinds 2000 is het aantal omgekomen en zwaar gewonde fietsers per 100.000 inwoners sterk gedaald bij kinderen en jongeren tot en met 19 jaar en bij senioren vanaf 70 jaar. Voor de tussenliggende leeftijdsgroepen is echter geen verbetering merkbaar sinds 2000.

FIGUUR 69 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, fietsers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

TABEL 69 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, fietsers – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	1	2
2	0	0	0	0	3	3
3	0	0	0	0	6	6
4	0	0	2	0	8	2
0 tot 4	0	0	2	0	19	14
5	0	0	0	0	8	3
6	1	0	0	0	16	13
7	0	0	2	0	16	8
8	0	0	0	0	23	11
9	0	1	3	0	33	13
5 tot 9	1	1	6	0	97	48
10	0	0	4	1	43	28
11	0	0	6	1	66	34
12	0	0	2	3	103	68
13	1	0	15	10	121	71
14	0	0	11	7	138	86
10 tot 14	1	0	38	23	472	287
15	3	1	9	6	148	78
16	0	0	7	2	133	77
17	1	0	11	3	131	90
18	0	0	7	3	106	86
19	0	0	7	2	92	65
15 tot 19	4	1	42	17	611	396

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
20	1	1	4	3	64	50
21	1	0	10	2	77	41
22	1	0	4	6	57	54
23	0	0	9	3	64	34
24	0	0	1	4	55	45
20 tot 24	3	1	29	19	316	224
25	0	0	8	4	44	28
26	1	0	2	1	58	26
27	0	0	2	2	49	32
28	0	1	2	2	53	26
29	0	0	2	1	56	29
25 tot 29	1	1	17	11	259	141
30 tot 34	0	0	25	10	257	150
35 tot 39	2	0	30	14	271	102
40 tot 44	1	1	38	17	320	137
45 tot 49	3	1	40	26	348	160
50 tot 54	2	2	48	15	346	184
55 tot 59	3	1	44	25	297	122
60 tot 64	2	2	54	32	247	124
65 tot 69	5	0	55	15	185	94
70 tot 74	3	7	39	33	144	104
75 tot 79	5	4	30	28	118	84
80 tot 84	4	1	16	10	73	27
85 +	3	3	10	3	42	13
Onbekend	0	0	0	0	3	0
Totaal	43	26	563	298	4422	2408

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.5.3 Plaats van de fietser op de weg

Hoewel Tabel 70 en Figuur 70 over de plaats van de gewonde fietsers op de weg veel informatie bevatten, is het niet evident om deze te interpreteren.

Tabel 70 geeft het aantal fietsslachtoffers en de specifieke ongevallenernst weer volgens type fietspad. Uit deze tabel blijkt dat 63% van alle fietsdoden en 61% van alle zwaargewonde fietsers zich niet op een fietspad bevonden op het moment van het fietsongeval. Het aantal fietsdoden op fietspaden **gescheiden van de rijbaan** (20%) en het aantal fietsdoden **op de rijbaan** (17%) is quasi gelijk. Hieruit kan echter niet afgeleid worden dat fietspaden gescheiden van de rijbaan hun nut niet bewijzen in vergelijking met fietspaden op de rijbaan. Mogelijk is het relatief hoge percentage verkeersdoden op fietspaden, gescheiden van de rijbaan, te wijten aan een hoger aantal afgelegde kilometers op deze types fietspaden.

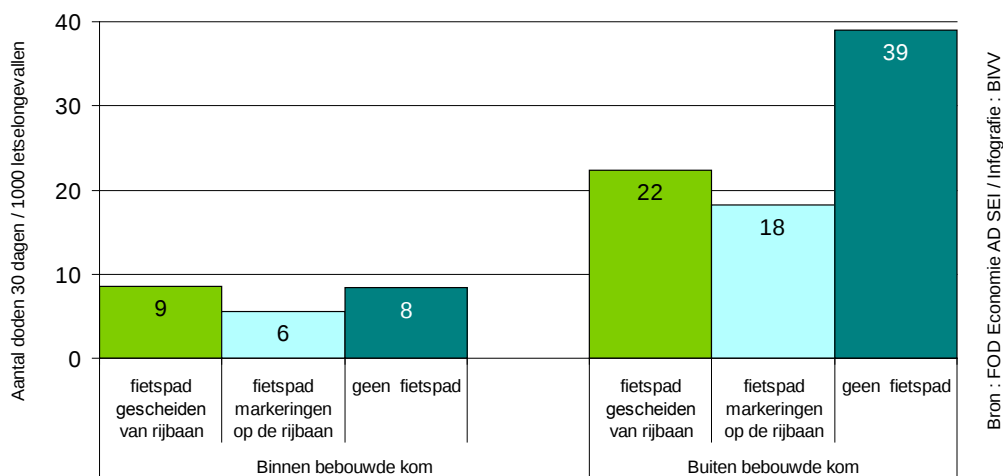
Nog twee andere vaststellingen op basis van Tabel 70 kunnen niet eenduidig geïnterpreteerd worden. Enerzijds betreft het de **hogere ernst van fietsongevallen op fietspaden, gescheiden van de rijbaan, in vergelijking met fietsongevallen op de rijbaan**. Dit geldt zowel voor fietspaden binnen als buiten bebouwde kom (Figuur 70). Anderzijds betreft het de **hogere ernst van fietsongevallen waarbij de fietser op een 2-richtingsfietspad met de richting meerijdt in plaats tegen de richting in**.

TABEL 70 :
Kerncijfers van fietsongevallen volgens het type fietspad – 2010 (gewogen cijfers)

Plaats fietser	Soort fietspad	Dodens 30 dagen		Zwaargewonden	
		Aantal	%	Aantal	%
Fietspad gescheiden van rijbaan	1-richtingsfietspad	6	9%	55	6%
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	6	9%	52	6%
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	2	3%	24	3%
Fietspad als markeringen op de rijbaan	1-richtingsfietspad	9	13%	155	18%
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	2	3%	31	4%
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	1	1%	23	3%
Geen van bovenstaande gevallen		44	63%	524	61%
Totaal fietsongevallen		70	100%	866	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 70 :
Vergelijking van de ernst van fietsongevallen binnen en buiten bebouwde kom, volgens het type fietspad – 2010 (gewogen cijfers)⁶⁹



68 Om de ernst (aantal doden 30 dagen op 1000 letselongevallen) voldoende betrouwbaarheid te verlenen, werd de ernst gebaseerd op de (niet-gewogen) ongevallencijfers van de laatste 10 jaar. Voor de ernstberekening werden enkel de doden 30 dagen bij de fietsers in fietsongevallen in rekening genomen.

69 Voor de ernstberekening werden enkel de doden 30 dagen bij de fietsers in fietsongevallen in rekening genomen.

Lichtgewonden		Ongevallen		Ernst ⁶⁸ (2001-2010; niet-gewogen)
Aantal	%	Aantal	%	
540	8%	601	8%	15,9
322	5%	356	5%	16,3
206	3%	220	3%	5,3
1248	18%	1382	18%	12,2
420	6%	443	6%	7,9
276	4%	283	4%	6,9
3858	56%	4261	56%	15,4
6870	100%	7545	100%	9,3

8.5.4 Types fietsongevallen

De meest frequente ongevalletypes in Tabel 71 kunnen in drie categorieën worden gehergroepeerd. Ten eerste springt het zeer hoge aantal overtredingen tegen de voorrangregel in het oog, zowel door de fietser zelf als door zijn opponent. **28% van alle fietsongevallen en eveneens 28% van alle fietsdoden zijn het gevolg van het negeren van de voorrangregel.** Daarbij blijkt de opponent vaker in overtreding dan de fietser zelf. Maar bij een dodelijke afloop blijkt de fietser vaker in fout.

Een tweede groep fietsongevallen houdt verband met een hapering in de **fietsvaardigheden** waardoor de fietser de controle over zijn voertuig verliest en/of ten val komt. Deze ongevalsfactor wordt vermeld bij 18% van alle fietsongevallen en 20% van alle fietsdoden.

Een laatste groep fietsongevallen wordt veroorzaakt door **onoplettendheid bij de opponent van de fietser**. Dodehoekongevallen en botsingen tegen open portieren behoren tot deze laatste groep, evenals aanrijdingen tussen een fietser en een voertuig dat een parkeerplaats verlaat of inrijdt. In Tabel 71 beantwoorden 8% van alle fietsongevallen en 10% van alle fietsdoden aan deze beschrijving.

TABEL 71 :
Kerncijfers van types fietsongevallen⁷⁰ – 2010 (gewogen cijfers)

	Dodan 30 dagen		Zwaar- gewonden		Licht- gewonden		Letsel- ongevallen		Ernst ⁷¹
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Totaal fietsongevallen	70	100%	867	100%	6872	100%	7549	100%	124
Dodehoekongeval ⁷²	2	3%	9	1%	18	0%	29	0%	389
Val fietser	6	9%	166	19%	935	14%	1030	14%	167
U-turn opponent	0	0%	4	1%	31	0%	31	0%	141
Fietser botst tegen open portier	2	3%	29	3%	306	4%	322	4%	95
Opponent verlaat/rijdt in parking/parkeerplaats	3	4%	13	1%	318	5%	327	4%	49
Controleverlies over stuur door fietser	8	11%	51	6%	259	4%	297	4%	197
Uitwijkingsmanoeuvre door fietser	0	0%	23	3%	143	2%	149	2%	154
Fietser door rood licht	0	0%	12	1%	44	1%	56	1%	209
Opponent door rood licht	0	0%	6	1%	11	0%	16	0%	359
Opponent verleent geen voorrang	8	11%	162	19%	1410	21%	1522	20%	112
Fietser verleent geen voorrang	12	17%	81	9%	516	8%	594	8%	157

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV ⁷¹ ⁷²

8.5.5 Het tijdstip van fietsongevallen

Eerder in dit rapport (**Figuur 67**) kwam een duidelijke concentratie van ernstige voetgangersongevallen tijdens de wintermaanden van november tot midden februari aan het licht.

Figuur 71 maakt duidelijk dat fietsongevallen een heel andere spreiding over de maanden van het jaar kennen dan voetgangersongevallen, want de piekperiode van ernstige fietsongevallen doet zich tijdens de zomer voor van april tot eind oktober.

In tegenstelling tot ernstige voetgangersongevallen die pieken rond zonsondergang, overschrijdt de rode en zwarte inkleuring op Figuur 71 nooit de zwarte demarcatielijn van de zonsondergang. Ernstige fietsongevallen spreiden zich gelijkmatig over de hele dag van 10 uur tot 20 uur (rode inkleuring) met een piek in de namiddag van 13 uur tot 18 uur (geen ochtendpiek). In tegenstelling tot voetgangersongevallen bevindt er zich **geen piek na de intrede van de wintertijd op 31 oktober** (jaar 2010) en spelen de meeste fietsongevallen zich **op klaarlichte dag** af.

Deze waarnemingen stroken met de temporele kenmerken van fietsverplaatsingen. Recreatief of sportief fietsen wordt immers minder beoefend tijdens de wintermaanden. Ook voor verplaatsingen van en naar het werk/de school wordt tijdens de winter minder vaak geopteerd voor de fiets.

Minder werkverplaatsingen en schoolverplaatsingen zijn zeer waarschijnlijk ook de reden voor de kleine afname van ernstige fietsongevallen tijdens de zomervakantie. Ook de aanvang van de ongevallenpiek (rode inkleuring) na de paasvakantie en het einde van de

⁷⁰ De verschillende types fietsongevallen in deze lijst zijn niet exhaustief, noch exclusief: m.a.w. de som van de ongevals categorieën is niet gelijk aan het totaal aantal fietsongevallen; en één fietsongeval kan zich in meerdere ongevals categorieën bevinden.

⁷¹ De ernst in deze tabel is uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen fietsers en zwaargewonde fietsers op 1000 fietsongevallen. De "klassieke ernstberekening" gebeurt zonder de inclusie van de zwaar gewonde fietsers, maar in deze tabel is het aantal fietsdoden in bepaalde cellen te laag om nog zinnige en onderling vergelijkbare resultaten te kunnen opleveren.

⁷² Een dodehoekongeval in deze tabel beantwoordt aan volgende voorwaarden:

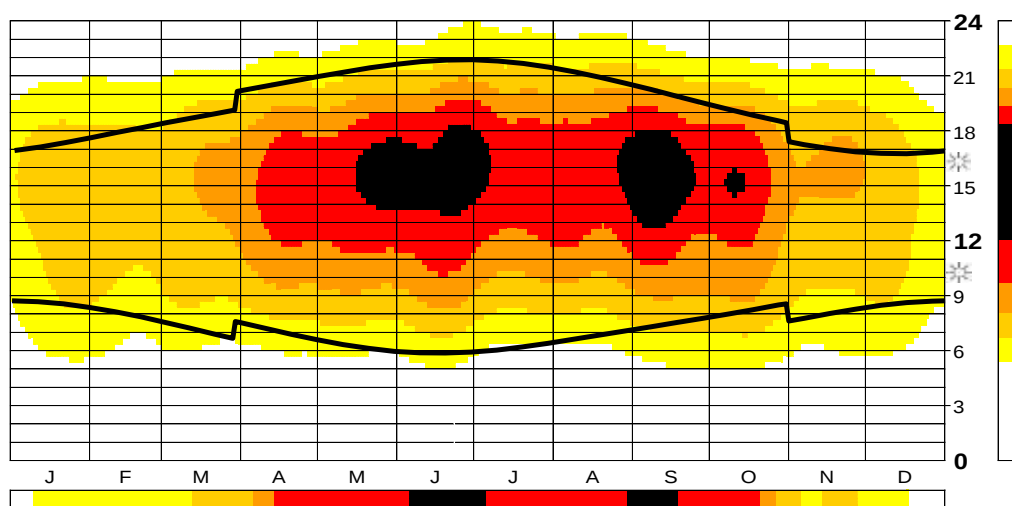
- een vrachtwagen slaat rechts af
- een fietser is het slachtoffer
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers

Omdat de voorwaarden voor een dodehoekongeval in dit rapport zo strikt zijn (in principe heeft de vrachtwagen ook een dode hoek achter de vrachtwagen of deze kan bij het links afslaan een dodehoekongeval veroorzaken etc.), en de gegevens in de ongevallendatabank onvolledig zijn, is het aantal dodehoekongevallen sterk onderschat.

piek aan het begin van de herfstvakantie (rode inkleuring) houdt waarschijnlijk verband met een respectievelijke toename en afname van fietsverplaatsingen van/naar school/het werk. De paasvakantie en herfstvakantie vallen trouwens samen met het begin en het einde van de zomertijd. Mogelijk anticiperen fietsers meer dan voetgangers op het potentiële gevaar van de schemering en de nacht (o.a. door het gebruik van fluo-hesjes).

FIGUUR 71 :

Spreiding van ernstige fietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.6 Bromfietzers

8.6.1 Evolutie

Geen enkel ander weggebruikerstype vertoont zo'n sterk dalende trend van alle verkeersveiligheidsindicatoren als de bromfiets.

In het jaar 2010 vielen 22 verkeersdoden onder bromfietzers, alle types samengeteld. Dit is het laagste aantal verkeersdoden van alle weggebruikerstypes die in het hoofdstuk 8 over de kenmerken van slachtoffers een eigen subhoofdstuk hebben toegewezen gekregen. De categorie bromfietzers met drie of vier wielen telde in het jaar 2010 geen enkele verkeersdode. Het aantal letselongevallen met bromfietsen met drie of vier wielen blijft voorlopig erg beperkt.

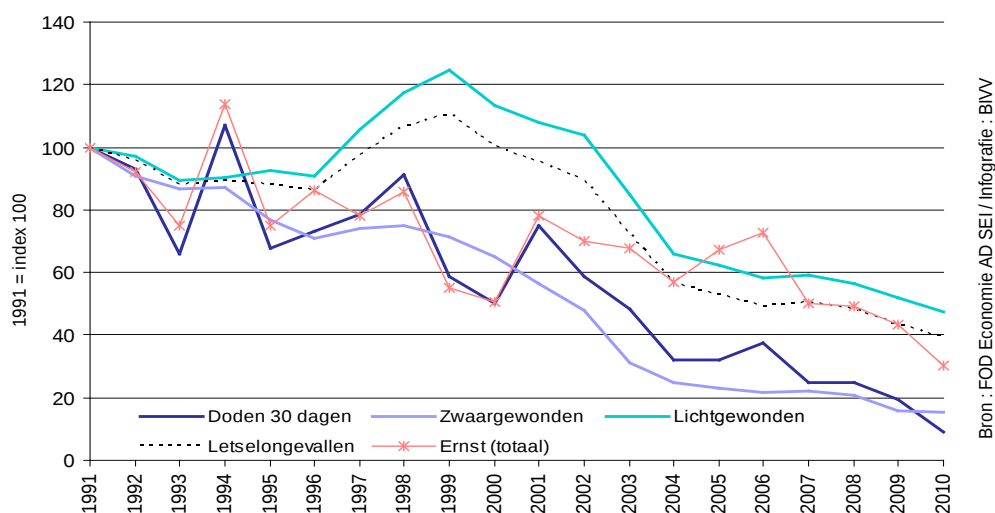
Het verloop van de evolutie tussen 1991 en 2010 van het aantal verkeersslachtoffers is niet hetzelfde voor bromfietzers klasse A en bromfietzers klasse B.

Wat betreft de bromfietzers klasse A wordt een aanhoudende, ononderbroken daling van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden tussen 1991 en 2010 vastgesteld, terwijl het aantal lichtgewonden daarentegen piekt in het jaar 1999 en pas daarna een zeer sterke daling inzet.

Wat betreft de bromfietzers klasse B lijkt de evolutie van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden sterk op die van voetgangers: een initieel krachtige daling wordt jaar na jaar minder sterk en komt in het jaar 2004, wanneer de totale afname -75% bedraagt, tot een stagnatie. Vanaf dat jaar is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden onder bromfietzers klasse B zo goed als vlak. Het aantal lichtgewonden onder bromfietzers klasse B vertoont sinds 1991 een schommelende evolutie en ligt in het jaar 2010 circa 40% lager dan in 1991.

FIGUUR 72 :

Evolutie van het aantal bromfietzers klasse A als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens één bromfietser klasse A (niet-gewogen cijfers)⁷³



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 72 :

Evolutie van het aantal bromfietzers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 bromfietser (niet-gewogen cijfers)^{73 74}

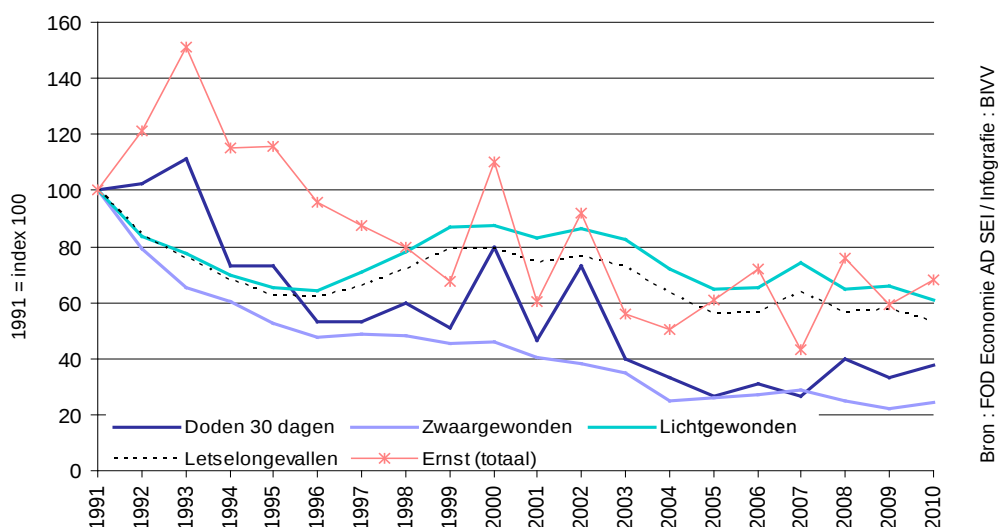
	Doden 30 dagen			Zwaargewonden		
	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen
1991	56	45	0	1015	980	7
1992	52	46	0	922	775	6
1993	37	50	0	881	638	5
1994	60	33	0	885	589	6
1995	38	33	0	779	517	8
1996	41	24	2	721	465	5
1997	44	24	0	754	475	2
1998	51	27	0	762	470	8
1999	33	23	0	722	444	9
2000	28	36	2	659	449	8
2001	42	21	0	574	396	10
2002	33	33	2	486	377	11
2003	27	18	0	315	340	10
2004	18	15	0	251	246	2
2005	18	12	0	236	257	5
2006	21	14	1	222	267	4
2007	14	12	0	226	281	3
2008	14	18	0	209	244	4
2009	11	15	0	162	218	4
2010	5	17	0	155	239	7
2010 gewogen	5	17	0	176	275	8
Gemiddelde 1998-1999-2000	37	29	0	714	454	8
Evolutie	-87%	-41%	0%	-78%	-47%	-16%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

⁷³ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de bromfietzers klasse A. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een bromfietser klasse A die geen bromfietser klasse A zijn, meegerekend.

FIGUUR 73 :

Evolutie van het aantal bromfietzers klasse B als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens één bromfietser klasse B (niet-gewogen cijfers)⁷⁴



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Lichtgewonden			Letselongevallen			Ernst ⁷⁵	
Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B
3554	3257	20	4468	4126	26	13	11
3454	2716	13	4280	3474	19	12	14
3183	2521	23	3944	3135	27	10	17
3215	2278	19	3998	2819	27	15	13
3287	2121	15	3929	2580	24	10	13
3229	2099	16	3863	2569	20	11	11
3758	2304	19	4353	2712	20	10	10
4179	2551	27	4765	2974	26	11	9
4423	2836	22	4952	3257	28	7	8
4031	2846	20	4473	3267	27	7	13
3832	2698	17	4256	3051	34	10	7
3697	2818	27	4005	3143	41	9	10
3019	2679	23	3234	2990	37	9	6
2342	2340	20	2520	2610	22	8	6
2210	2103	29	2359	2312	37	9	7
2069	2124	36	2190	2326	40	10	8
2104	2423	38	2260	2633	40	7	5
2013	2103	27	2156	2322	41	6	9
1838	2149	30	1931	2369	39	6	7
1687	1986	27	1763	2194	30	4	8
1934	2304	30	2019	2540	34	3	7
4211	2744	23	4730	3166	27	8	10
-60%	-28%	+17%	-63%	-31%	+11%	-53%	-21%

⁷⁴ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de bromfietzers klasse B. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een bromfietser die geen bromfietser klasse B zijn, meegerekend.

⁷⁵ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de bromfietzers klasse B. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een bromfietser die geen bromfietser klasse B zijn, meegerekend.

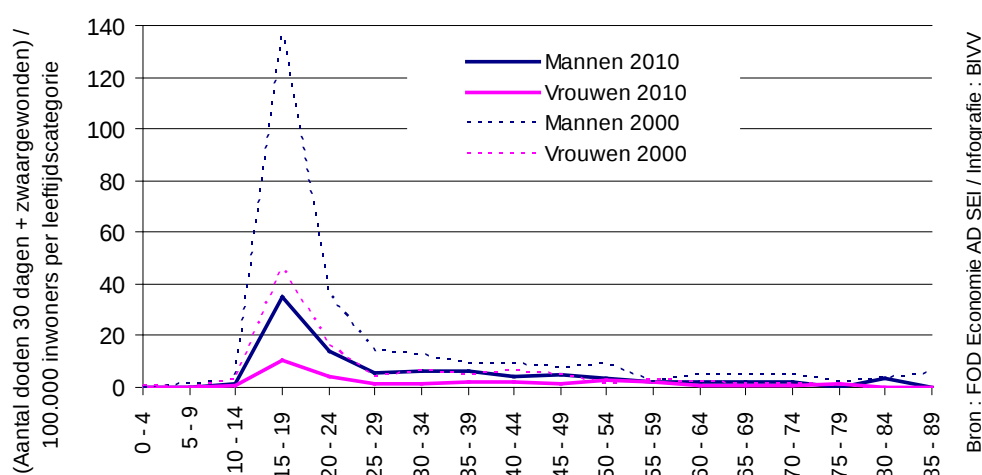
8.6.2 Leeftijd en geslacht

De figuur aangaande het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners wijst uit dat bromfietsongevallen de problematiek zijn van één welbepaalde leeftijdsgroep. **Ernstige of dodelijke gewonden vallen overwegend in de leeftijdscategorie van 15 tot 19 jaar.** Dit is niet toevallig de wettelijke minimumleeftijd voor bromfietzers. Omdat een bromfiets een grotere mobiliteit en onafhankelijkheid biedt dan een fiets, opteren veel 16 en 17-jarigen voor dit vervoermiddel. Zodra men een rijbewijs B heeft, schakelen veel bromfietzers over op de wagen. Het aantal ernstige en dodelijke gewonden per 100 000 inwoners ligt dan ook al heel wat lager in de leeftijdscategorie van 20 t.e.m. 24 jaar.

Sinds 2000 heeft zich een sterke vooruitgang gemanifesteerd bij de 15 t.e.m. 19-jarigen: het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners bedraagt in 2010 nog maar een vierde van het aantal in 2000.

FIGUUR 74 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, bromfietzers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 73 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, bromfietzers – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0 tot 14	0	0	5	2	33	37
15	0	0	7	1	39	26
16	1	1	44	11	511	161
17	3	1	28	9	426	145
18	2	0	26	12	259	108
19	1	0	20	5	141	72
15 tot 19	7	2	125	37	1376	512
20	0	0	10	6	118	61
21	1	0	12	2	73	53

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
22	0	0	10	2	73	37
23	1	0	9	0	50	33
24	0	0	10	5	64	27
20 tot 24	2	0	51	15	378	210
25	0	0	1	1	31	40
26	0	0	9	2	41	14
27	0	0	5	1	41	25
28	0	0	5	2	39	22
29	0	0	3	0	45	24
25 tot 29	0	0	23	7	198	124
30 tot 34	1	0	25	7	160	80
35 tot 39	0	1	28	8	154	98
40 tot 44	3	0	15	10	137	98
45 tot 49	1	0	21	7	126	105
50 tot 54	2	1	14	13	102	64
55 tot 59	0	0	8	8	62	65
60 tot 64	0	0	8	2	23	17
65 tot 69	1	0	5	2	13	11
70 tot 74	0	0	5	1	21	7
75 tot 79	0	0	0	3	15	2
80 tot 84	1	0	3	0	11	0
85 +	0	0	0	0	2	0
Onbekend	0	0	0	0	1	0
Totaal	18	4	335	123	2811	1430

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.6.3 Types bromfietsongevallen

De types bromfietsongevallen die in Tabel 74 worden opgesomd, kunnen in dezelfde drie klassen gegroepeerd worden als de types fietsongevallen in Tabel 71.

Net zoals bij fietsongevallen is het negeren van de voorrangsregel, door zowel de bromfietser als zijn opponent, een belangrijke ongevalsoorzaak. **29% van alle bromfietsongevallen en 18% van alle verkeersdoden onder bromfietzers zijn het gevolg van overtreding tegen de voorrangsregel.**

Een hapering in de **rijvaardigheden van de bromfietser** (val en controleverlies) speelt een rol in 22% van alle bromfietsongevallen en 23% van alle doden bij bromfietzers.

Een laatste categorie van bromfietsongevallen, welke op basis van Tabel 74 kan worden samengesteld, zijn ongevallen die ontstaan door een **onoplettendheid van de opponent van de bromfietser**. Het betreffen hier dodehoekongevallen botsingen tegen open portieren en aanrijdingen tussen een bromfiets en een voertuig dat een parkeerplaats verlaat of inrijdt. 8% van alle bromfietsongevallen in 2010 vallen onder deze categorie. Geen enkel van deze ongevallen had echter een dodelijke afloop.

TABEL 74 :
Kerncijfers van types bromfietsongevallen⁷⁶ – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst ⁷⁷
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Totaal bromfietsongevallen	22	100%	460	100%	4267	100%	4569	100%	105
Dodehoekongeval ⁷⁸	0	0%	0	0%	2	0%	2	0%	0
Val bromfietser	5	23%	68	15%	604	14%	647	14%	112
U-turn opponent	0	0%	4	1%	71	2%	68	1%	63
Bromfietser botst tegen open portier	0	0%	1	0%	35	1%	33	1%	32
Opponent verlaat/rijdt in parking/parkeerplaats	0	0%	18	4%	341	8%	332	7%	55
Controleverlies over stuur door bromfietser	0	0%	65	14%	345	8%	381	8%	170
Uitwijkingsmanoeuvre door bromfietser	1	5%	12	3%	109	3%	125	3%	105
Bromfietser door rood licht	0	0%	5	1%	15	0%	19	0%	247
Opponent door rood licht	0	0%	3	1%	8	0%	8	0%	426
Opponent verleent geen voorrang	2	9%	86	19%	1034	24%	1051	23%	84
Bromfietser verleent geen voorrang	2	9%	43	9%	253	6%	272	6%	167

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.6.4 Het tijdstip van bromfietsongevallen

De spreiding van ernstige bromfietsongevallen is gelijkaardig aan deze van ernstige fietsongevallen. De rode inkleuring op Figuur 75 situeert zich in de zomermaanden van **begin april tot eind november**, en van 14 uur tot 21 uur. Net als bij voetgangers en fietsers is er geen sprake van een ochtendpiek.

In tegenstelling tot fietsers maar in navolging van voetgangers lijkt de periode na de intrede van **de wintertijd een kritieke periode voor bromfietzers**. Terwijl de hoogste concentratie van fietsongevallen zich voordoet op klaarlichte dag en van voetgangersongevallen rond zonsondergang, lijken ernstige bromfietsongevallen zich hiertussen te bevinden. **Ernstige bromfietsongevallen pieken in de late namiddag en bij schemering.**

Verder moet bij de interpretatie van de onderstaande figuur moet rekening gehouden worden met de leeftijd van bromfietsgebruikers. Het gebruik van de bromfiets is populair bij **schoolgaande jongeren** tussen 16 en 19 jaar en is weinig populair bij andere leeftijdsgroepen. De toename van ernstige bromfietsongevallen na de paasvakantie, de afname omstreeks de herfstvakantie, en de tijdelijke lichte verlaging tijdens de zomervakantie, houdt zeker verband met de frequentie van verplaatsingen tussen school en woonplaats.

⁷⁶ De verschillende types bromfietsongevallen in deze lijst zijn niet exhaustief, noch exclusief: m.a.w. de som van de ongevals categorieën is niet gelijk aan het totaal aantal bromfietsongevallen; en één bromfietsongeval kan zich in meerdere ongevalscategorieën bevinden.

⁷⁷ De ernst is uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen bromfietzers en zwaargewonde bromfietzers op 1000 bromfietsongevallen.

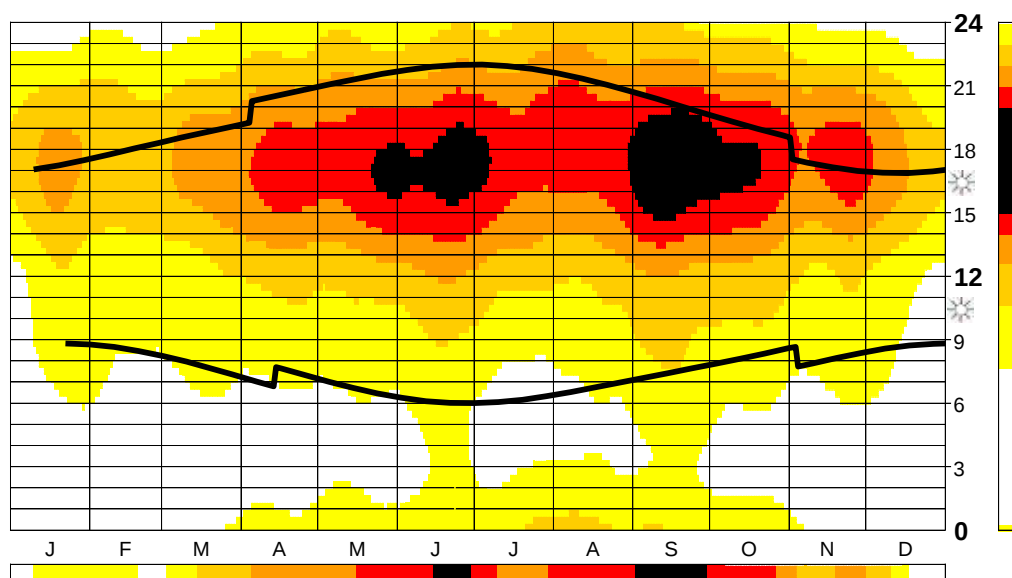
⁷⁸ Een dodehoekongeval in deze tabel beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- een vrachtwagen slaat rechts af
- een bromfietser is het slachtoffer
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers

Omdat de voorwaarden voor een dodehoekongeval in dit rapport zo strikt zijn (in principe heeft de vrachtwagen ook een dode hoek achter de vrachtwagen of deze kan bij het links afslaan een dodehoekongeval veroorzaken etc.), en de gegevens in de ongevalledatabank onvolledig zijn, is het aantal dodehoekongevallen sterk onderschat.

FIGUUR 75 :

Spreiding van ernstige bromfietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.7 Motorfietzers

8.7.1 Evolutie

Het aangifteformulier voor verkeersongevallen bevat twee motorfietscategorieën: motoren met een vermogen tot en met 400 cc en motoren met meer dan 400 cc. De laatste categorie kent veruit het grootste aantal ongevallen en slachtoffers. **Op beide types samen vielen in 2010 102 verkeersdoden.** Dit is een lager aantal dan in het jaar 2009 toen het totaal aantal omgekomen motorfietzers 138 bedroeg.

Voor **motorfietzers ≤ 400cc** wordt een daling van alle slachtoffers – verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden – vastgesteld tussen omstreeks 1991 en **2002**. **Daarna stagneert het aantal verkeersdoden en zwaargewonden**, terwijl het aantal lichtgewonden na 2002 zelfs in stijgende lijn gaat.

De evolutie van het aantal slachtoffers onder **motorfietzers > 400cc** stemt hier absoluut niet mee overeen, want in plaats van een daling tijdens de jaren '90 laten zij precies een stijging zien in dat decennium (deze is wel minder uitgesproken voor zwaargewonden). **Na het jaar 2002** vertonen de lichtgewonden een stagnatie en **het aantal doden en zwaargewonden eerder een daling**.

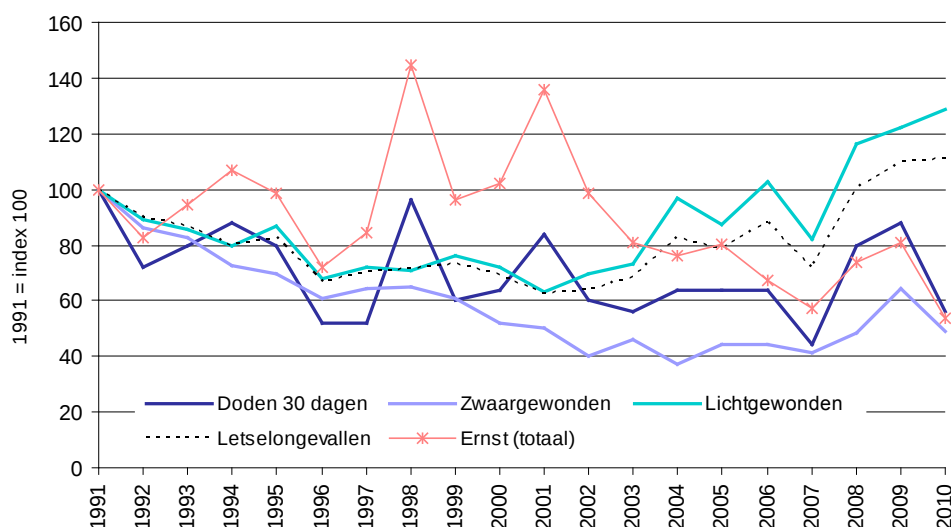
Het haast tegengestelde verloop van de verkeersveiligheidsindicatoren van lichte en zware motoren kan mogelijk verklaard worden door een wisselende populariteit van beide motortypes. Zo is het mogelijk dat in de jaren '90 de zwaardere motoren meer in populariteit toenamen dan de lichtere motoren, maar dat deze laatstgenoemde categorie in de loop van het afgelopen decennium toch een inhaalmanoeuvre heeft uitgevoerd. Statistieken over het aantal inschrijvingen van motorfietsen van de Belgische automobiel- en tweewielersfederatie, FEBIAC lijken dit alvast te bevestigen. Het aandeel ingeschreven lichte motorfietsen van minder dan 126cc ten opzichte van het totaal aantal ingeschreven motorfietsen (en trikes en quads) is immers gestegen van 13% in 2006 naar 23% in 2010.⁷⁹

⁷⁹ FEBIAC en FOD Mobiliteit en Vervoer "Inschrijvingen van nieuwe en tweedehandse motorfietsen, trikes en quads volgens de cilinderinhoud." [www.febiac.be/statistiques/2011/2.B.13.Immatriculations_de_motos_neuves_par_cat%C3%A9gorie_de_cylindr%C3%A9e.xls]. Deze statistieken voorzien geen opsplitsing tussen motorfietsen ≤ 400cc en >400cc.

Terwijl bromfietzers sinds 1991 de beste evolutie hebben doorgemaakt, hebben motorfietzers duidelijk het slechtste traject afgelegd. Motorfietzers >400cc zijn het enige weggebruikerstype waarvan het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 1991 niet is gedaald. Afgezien van lichte vrachtwagens zijn motorfietzers ≤ 400 cc en > 400cc ook het enige transportmiddel waarvan het aantal lichtgewonden in 2010 hoger ligt dan in 1991.

FIGUUR 76 :

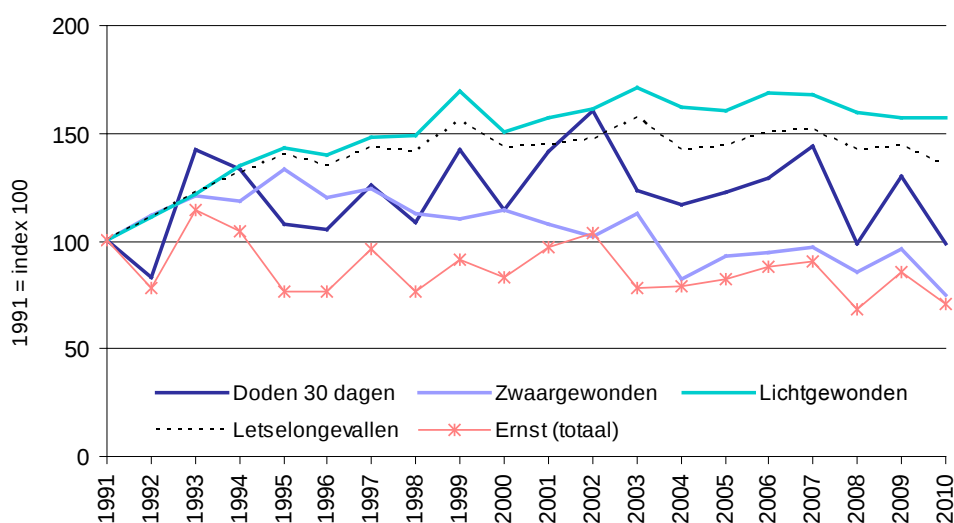
Evolutie van het aantal motorfietzers (≤ 400 cc) als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser (≤ 400 cc) (niet-gewogen cijfers)⁸⁰



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 77 :

Evolutie van het aantal motorfietzers (> 400cc) als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser (> 400cc) (niet-gewogen cijfers)⁸¹



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

80 De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de motorfietzers (≤ 400 cc). Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een motorongeval (≤ 400 cc) die geen motorfietser (≤ 400 cc) zijn, meegerekend.

81 De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de motorfietzers (> 400cc). Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een motorongeval (> 400cc) die geen motorfietser (> 400cc) zijn, meegerekend.

TABEL 75 :

Evolutie van het aantal motorfietsters als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser (opgesplitst in motorfietsen $\leq 400\text{cc}$ en $> 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)^{80 81}

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst	
	$\leq 400\text{cc}$	$> 400\text{cc}$	$\leq 400\text{cc}$	$> 400\text{cc}$	$\leq 400\text{cc}$	$> 400\text{cc}$	$\leq 400\text{cc}$	$> 400\text{cc}$	$\leq 400\text{cc}$	$> 400\text{cc}$
1991	25	89	259	645	638	1305	859	1825	31	54
1992	18	74	223	722	567	1448	772	2028	26	42
1993	20	127	214	782	548	1594	743	2243	30	62
1994	22	119	188	767	509	1765	684	2406	34	56
1995	20	96	180	859	553	1865	712	2552	31	41
1996	13	94	157	774	432	1825	572	2469	23	41
1997	13	112	166	800	459	1934	604	2617	26	52
1998	24	97	168	727	451	1945	616	2581	45	41
1999	15	127	157	714	486	2208	630	2843	30	49
2000	16	102	134	738	459	1965	591	2611	32	45
2001	21	126	130	694	402	2048	538	2639	43	52
2002	15	143	104	656	443	2107	549	2693	31	56
2003	14	110	120	726	467	2229	590	2863	25	42
2004	16	104	97	532	617	2114	708	2600	24	42
2005	16	109	114	599	557	2090	676	2623	25	44
2006	16	115	114	613	656	2205	758	2743	21	47
2007	11	128	107	627	522	2188	612	2769	18	49
2008	20	88	125	554	742	2081	861	2598	23	37
2009	22	116	167	623	778	2048	945	2628	25	46
2010	14	88	127	481	820	2051	951	2457	17	38
2010 gewogen	14	88	144	538	943	2323	1090	2770	15	34
Gemiddelde 1998-2000	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Evolutie	-24%	-19%	-17%	-34%	+76%	+1%	+55%	-8%	-53%	-16%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

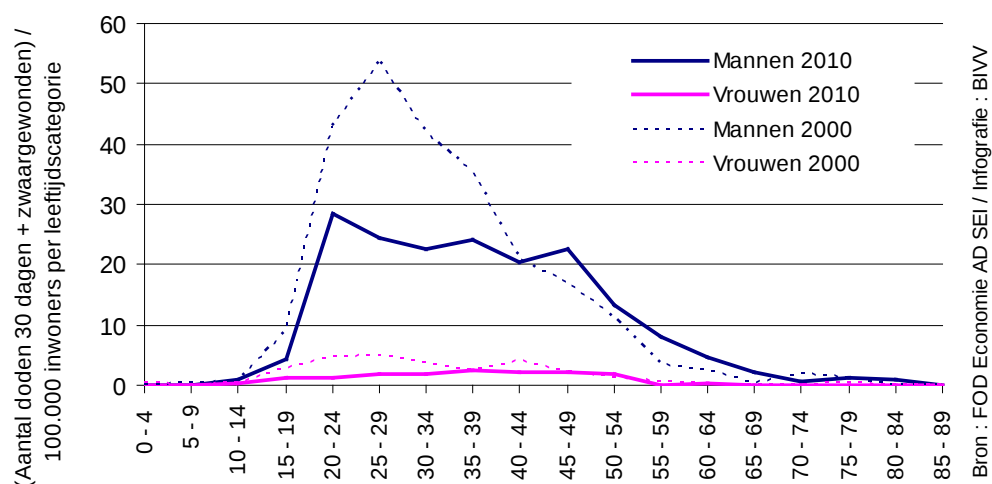
8.7.2 Leeftijd en geslacht

In motorfietsongevallen raken in hoofdzaak mannen betrokken. **100 van de 102 omgekomen motorfietsters in 2010 zijn mannen.** In 2000 zagen we nog een piek van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners in de leeftijdscategorie van 25 t.e.m. 29 jaar. Tegenwoordig is deze piek afgeplat en wordt eerder “een plateau” van **20 tot 50 jaar waargenomen.**

Personen die vóór 1989 hun rijbewijs B behaalden, mogen een motor besturen zonder een rijbewijs A en zonder een specifieke rijopleiding voor de motorfiets, ongeacht het vermogen van de motorfiets. Het ontbreken van een specifieke opleiding kan een rol spelen in de relatief hoge betrokkenheid van veertigers en vijftigers in motorfietsongevallen. Verder draagt ook de accumulatie van twee fenomenen bij tot een toename van motorfietsslachtoffers bij mannen van middelbare leeftijd. Enerzijds zijn er de veertigers en vijftigers die voor de eerste maal een motorfiets aanschaffen; en anderzijds zijn er de motorfietsters die op jongere leeftijd een motorfiets hebben aangeschaft en deze niet meer van de hand doen eenmaal zij veertig of vijftig jaar zijn.

FIGUUR 78 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, motorfietzers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 76 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, motorfietzers – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0 tot 14	1	0	2	1	21	7
15	0	0	0	0	0	0
16	0	0	1	0	8	6
17	0	0	1	1	20	4
18	0	0	3	2	39	2
19	1	0	9	1	35	6
15 tot 19	1	0	15	5	102	18
20	1	0	9	0	49	6
21	1	0	11	1	59	7
22	2	0	16	0	76	14
23	5	0	29	2	95	11
24	6	0	25	1	69	9
20 tot 24	15	0	89	4	349	47
25	5	0	8	2	76	9
26	1	0	16	0	76	8
27	1	0	18	0	86	8
28	2	0	20	2	78	9
29	5	0	17	2	75	12
25 tot 29	14	0	79	7	390	46
30 tot 34	18	1	69	6	331	56
35 tot 39	13	1	88	9	315	51
40 tot 44	14	0	76	10	377	56
45 tot 49	10	0	92	10	363	63

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
50 tot 54	7	0	49	8	319	31
55 tot 59	4	0	27	0	152	17
60 tot 64	2	0	14	1	60	3
65 tot 69	1	0	5	0	26	2
70 tot 74	0	0	1	0	12	0
75 tot 79	0	0	2	0	7	1
80 tot 84	0	0	1	0	0	0
85 +	0	0	0	0	2	0
Onbekend	0	0	2	0	3	0
Totaal	100	2	611	60	2831	399

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.7.3 Overlijdensrisico van motorfietzers

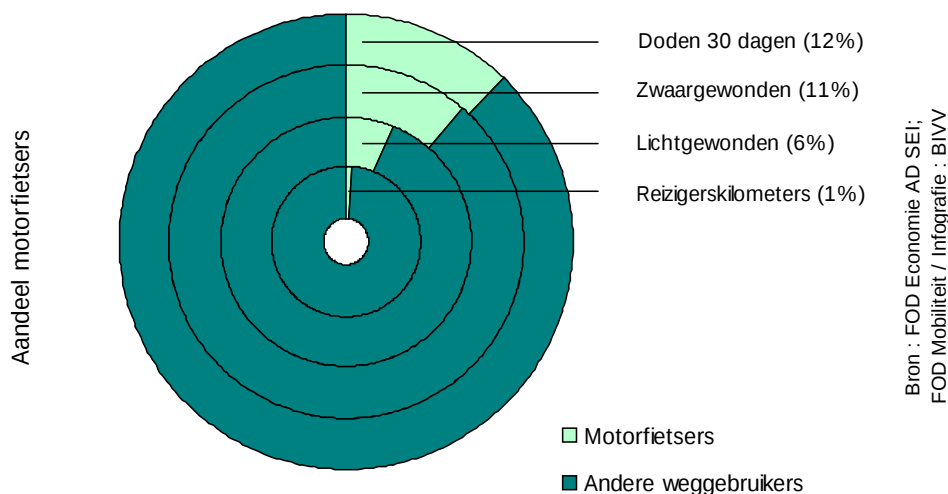
Het bijzonder hoge overlijdensrisico van motorfietzers dat reeds in puntje 8.3.5 ter sprake kwam, wordt aan de hand van Figuur 79 nog eens weergegeven.

Motorrijders leggen niet meer dan 1% van het totale aantal afgelegde reizigerskilometers⁸² af. Toch zijn bijna 6% van alle lichtgewonden, 11% van alle zwaargewonden en 12% van alle verkeersdoden motorfietzers.

Dit betekent dat het aantal verkeersdoden onder motorfietzers 12 maal hoger ligt dan op basis van het aantal afgelegde motorfietskilometers verwacht kan worden.

FIGUUR 79 :

Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers en het totaal aantal verkeersslachtoffers – 2010 (gewogen cijfers)



⁸² Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en speciale voertuigen.

8.7.4 Het tijdstip van motorfietsongevallen

Terwijl de bromfiets vooral populair is bij de schoolgaande jeugd, wordt de motorfiets hoofdzakelijk gebruikt door 20-50 jarige mannen. Voor dit overwegend mannelijke publiek is de motorfiets daarenboven naast een nuttig transportmiddel vaak ook een aangename vrijetijdsbesteding.

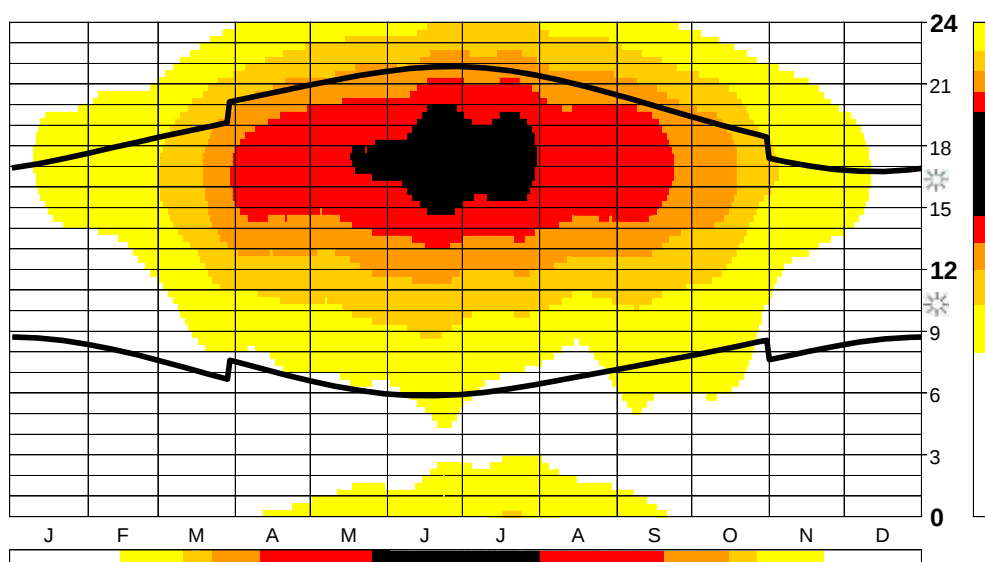
Deze specifieke eigenschappen van motorfietsgebruikers komen tot uiting in de spreiding van ernstige ongevallen met motorfietsers.

De motorfiets is het enige transportmiddel met een concentratie van ernstige letselongevallen tijdens de zomermaanden (zonder een lichte afname in de zomervakantie) en een daaropvolgende lichte afname in september. Ernstige motorfietsongevallen pieken tijdens de langste (in termen van daglicht) en zachtste dagen van het jaar.

Figuur 80 toont een duidelijke en snelle toename van ernstige motorfietsongevallen tijdens de lente, een piek tijdens de zomermaanden, en een afname tijdens de herfst. De intrede van de wintertijd heeft in tegenstelling tot vele andere weggebruikerstypes, geen stijging tot gevolg. Mogelijk stoppen recreatieve motorfietsers reeds voor de wintertijd met motorrijden in afwachting van de lente van het volgende jaar. Motorfietsongevallen spelen zich vooral af tijdens **klaarlichte dag**. Dit wordt aangetoond door de rode vlek op Figuur 80 die nergens de demarcatielijn van de zonsondergang overschrijdt.

FIGUUR 80 :

Spreiding van ernstige motorfietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.8 Personenwagens

8.8.1 Evolutie

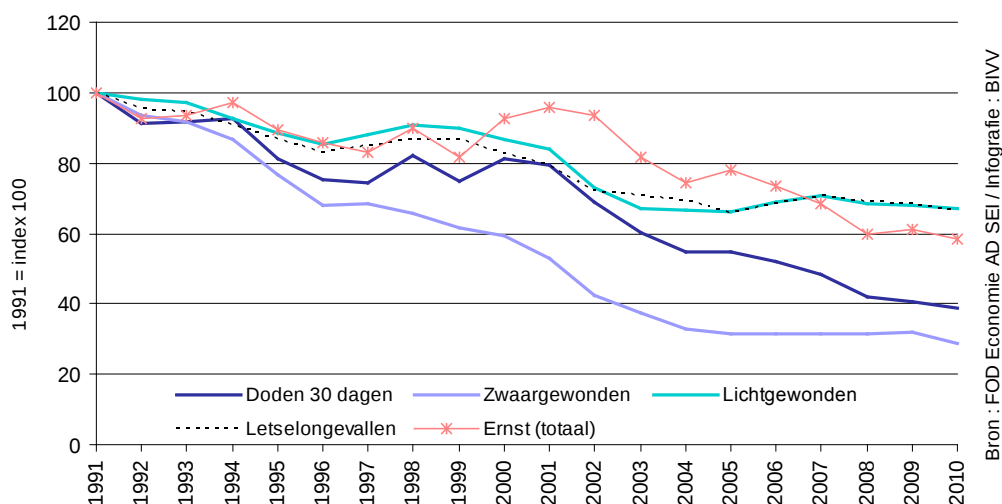
In 2010 kwamen 444 inzittenden van personenwagens om het leven. De meerderheid van de omgekomen inzittenden zaten zelf achter het stuur. **Slechts 1 op 5 (22%) van de omgekomen inzittenden waren passagiers.**

De algemene trend van de verkeersveiligheidsindicatoren sinds 1991 is positief. Het aantal zwaargewonden is in 2010 70% lager dan in 1991, het aantal doden 30 dagen ligt 60% lager. Het aantal lichtgewonden is afgenomen met 30%. Ondanks deze zeer mooie evolutie wordt ook voor personenwagens **een stagnatie waargenomen sinds het jaar 2005, meerbepaald voor zwaargewonden en lichtgewonden.** Wat betreft de zwaargewonden is de stagnatie enkel te wijten aan een stijging van het aantal zwaar gewonde passagiers sinds 2005 want het aantal zwaar gewonde autobestuurders bleef in diezelfde periode dalen. De stagnatie van de lichtgewonden daarentegen is een stagnatie die zowel door bestuurders als passagiers gedeeld wordt.

Een stagnatie van bepaalde verkeersveiligheidsindicatoren sinds omstreeks het jaar 2005 is reeds voor andere weggebruikertypes vastgesteld (voetgangers, fietsers, bromfietzers klasse B, en motorfietzers) en wordt in de volgende paragrafen ook vastgesteld voor lichte vrachtwagens en vrachtwagens.

FIGUUR 81 :

Evolutie van het aantal inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)⁸³



⁸³ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de auto-inzittenden. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een personenauto die geen auto-inzittenden zijn, meegerekend.

TABEL 77 :

Evolutie van het aantal inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)⁸³

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	1144	9718	43145	51344	31
1992	1043	9090	42301	48925	29
1993	1050	8913	41932	48520	29
1994	1061	8410	40047	46680	31
1995	930	7428	38187	44491	28
1996	862	6595	36784	42587	27
1997	852	6639	38090	43555	26
1998	942	6394	39142	44496	28
1999	856	5964	38772	44439	26
2000	928	5748	37347	42322	29
2001	906	5136	36208	40866	30
2002	787	4117	31516	36989	29
2003	690	3645	28881	36233	26
2004	626	3190	28821	35567	23
2005	624	3041	28479	33825	25
2006	595	3069	29649	35101	23
2007	553	3051	30452	36341	21
2008	479	3071	29610	35260	19
2009	466	3113	29359	35256	19
2010	444	2772	28860	33967	18
2010 gewogen	444	2992	32426	38444	16
Gemiddelde 1998-2000	909	6035	38420	43752	28
Evolutie	-51%	-54%	-25%	-22%	-34%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.8.2 Leeftijd en geslacht

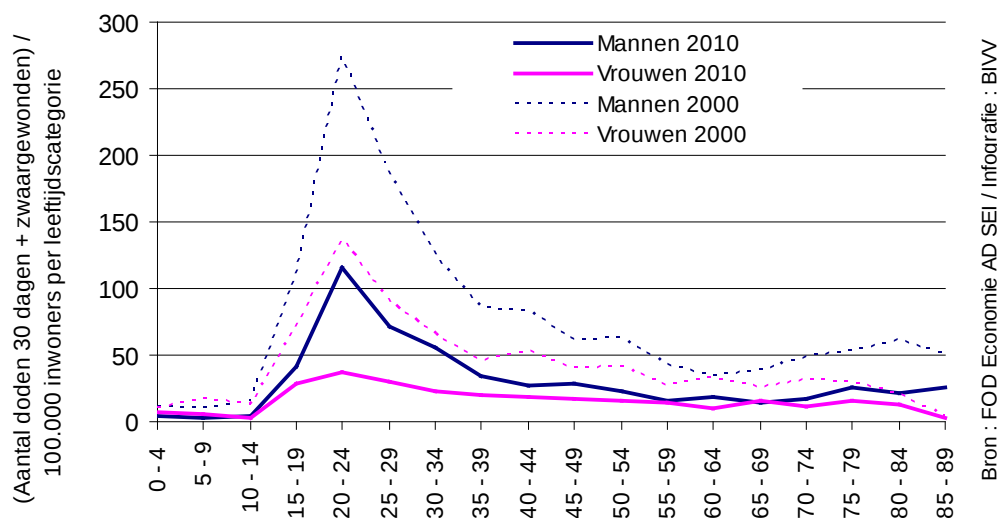
Het hoogste aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners vinden we terug in de leeftijdscategorie van 20 tot en met 24 jaar. Dit is niet verbazingwekkend, want in deze leeftijdscategorie (samen met de 18- en 19- jarigen) behalen de meeste personen hun rijbewijs. De combinatie van onervarenheid en een mogelijk onvoorzichtige rijstijl heeft een hoog aantal verkeersslachtoffers tot gevolg.

Wat betreft de verkeersdoden komen er duidelijk meer mannelijke als vrouwelijke inzittenden om het leven, zowel bij bestuurders als bij passagiers. Wat betreft lichtgewonden en zwaargewonden zijn vrouwen in de meerderheid bij de passagiers maar bij de autobestuurders blijven mannen in de meerderheid. Dit is natuurlijk voor een deel de weerspiegeling van de mobiliteit van mannen en vrouwen. In een gemengd gezelschap is het meestal een man die achter het stuur plaatsneemt.

Voor alle leeftijdscategorieën is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners sterk afgenomen sinds 2000. Bij de 20 t.e.m. 24-jarigen deed zich tussen 2000 en 2010 zelfs een daling van 58% voor bij de mannen; en van bijna drie vierde (-73%) bij de vrouwen.

FIGUUR 82 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, personenwagens – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 78 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, autobestuurders – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0 tot 14	0	0	0	0	4	0
15	0	0	1	0	4	1
16	0	0	0	0	3	3
17	0	0	2	0	29	7
18	3	0	26	5	294	108
19	7	4	41	15	425	205
15 tot 19	10	4	70	20	756	325
20	12	3	48	14	491	276
21	15	2	58	13	503	289
22	11	1	49	15	491	300
23	10	2	53	19	524	301
24	10	1	47	14	503	301
20 tot 24	58	9	255	75	2513	1467
25	8	3	55	14	427	326
26	3	3	38	15	426	299
27	4	2	34	8	378	268
28	6	0	32	14	406	284
29	6	2	30	15	346	257
25 tot 29	27	10	188	65	1983	1433
30 tot 34	35	7	142	55	1488	1254
35 tot 39	19	8	97	57	1343	1149
40 tot 44	11	7	91	48	1107	1069

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
45 tot 49	19	4	95	49	949	945
50 tot 54	17	5	67	48	786	684
55 tot 59	11	3	38	36	600	434
60 tot 64	7	2	47	21	396	315
65 tot 69	7	5	26	22	291	170
70 tot 74	8	4	28	11	224	150
75 tot 79	15	0	29	22	247	123
80 tot 84	6	1	19	13	171	72
85 +	3	1	13	1	92	31
Onbekend	0	0	7	2	35	20
Totaal	253	70	1212	546	12983	9641

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 79 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autopassagiers – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
0	1	0	2	6	75	86
1	0	0	1	1	57	44
2	0	0	3	4	64	48
3	0	1	2	5	73	45
4	0	0	3	4	58	67
0 tot 4	1	1	12	20	327	290
5	0	0	2	4	73	58
6	0	0	0	1	71	60
7	0	1	2	2	68	64
8	0	0	1	7	69	78
9	0	0	3	3	84	73
5 tot 9	0	1	9	18	366	333
10	0	1	3	3	67	71
11	0	0	1	2	76	71
12	1	0	0	1	53	63
13	0	0	6	1	81	76
14	0	0	2	2	60	87
10 tot 14	1	1	12	10	338	367
15	1	1	2	9	55	113
16	1	2	2	11	79	119
17	1	1	19	11	126	168
18	5	1	18	18	175	195
19	2	5	18	17	177	212
15 tot 19	10	10	59	65	613	808
20	4	5	18	10	212	201
21	4	0	17	8	165	169

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden	
	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
22	10	1	14	9	142	156
23	3	1	12	3	123	152
24	3	2	14	11	102	133
20 tot 24	24	9	75	41	744	811
25	3	0	9	6	103	123
26	3	2	13	3	78	114
27	2	1	1	8	82	104
28	1	3	5	9	83	87
29	1	1	11	3	59	91
25 tot 29	10	7	39	28	405	518
30 tot 34	8	2	24	23	224	380
35 tot 39	6	0	20	14	190	341
40 tot 44	1	1	12	20	149	271
45 tot 49	2	0	12	20	109	281
50 tot 54	2	2	11	12	117	264
55 tot 59	2	2	5	12	61	251
60 tot 64	2	0	6	13	51	177
65 tot 69	1	1	0	12	45	161
70 tot 74	0	1	2	15	26	157
75 tot 79	0	2	2	17	27	143
80 tot 84	0	2	1	12	23	79
85 +	2	2	0	1	11	50
Onbekend	0	0	0	0	4	3
Totaal	72	44	301	353	3830	5687

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.8.3 Zitplaats in de personenwagen

Er wordt regelmatig gespeculeerd over de vraag welke plaats in de wagen de meeste bescherming biedt bij een letselongeval. Voor de autobestuurder doet deze vraag weinig ter zake aangezien deze geen keuze heeft, maar voor passagiers is dit een interessante vraag waarop Tabel 81 een antwoord tracht te geven.

Wanneer auto-inzittenden in een ongeval betrokken raken, dan blijkt de bestuurder de grootste kans te hebben om te overlijden: op 1000 gewonde autobestuurders komen 13 bestuurders om het leven. Voor passagiers is er slechts een klein verschil tussen de zitplaats rechts vooraan of een zitplaats op de achterbank, waarbij de keuze voor een plaats achteraan iets veiliger lijkt te zijn. Sinds kort registreert de politie ook de precieze zitplaats op de achterbank (links, midden, of rechts) waardoor in de toekomst ook de veiligheid van de drie zitplaatsen op de achterbank afzonderlijk beoordeeld kan worden. **Voorlopige en onvolledige cijfers laten nog geen verschil zien tussen de drie zitplaatsen achteraan.**

TABEL 80 :

Aantal gewonde auto-inzittenden naargelang de zitplaats in de personenwagen – 2010
(gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal slachtoffers	Doden 30 dagen/ 1000 slachtoffers ⁸⁴
Bestuurder	323	1772	22811	24906	13,0
Passagier vooraan	70	400	5861	6331	11,1
Passagier achteraan	35	207	3224	3466	10,1
Onbekend	16	612	530	1158	13,8
Totaal	444	2992	32426	35861	12,4

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.8.4 Het tijdstip van auto-ongevallen

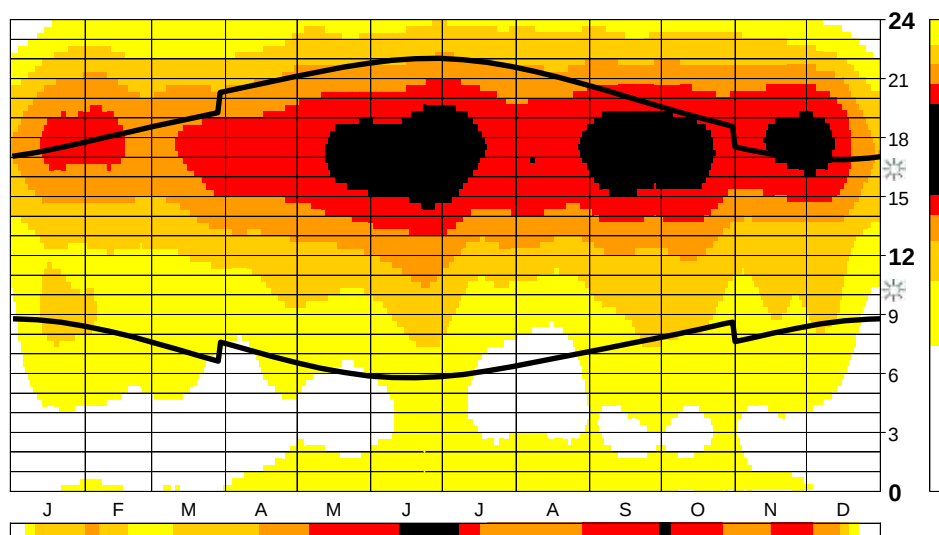
Verplaatsingen met de wagen zijn zelden een doel op zichzelf, maar kaderen meestal binnen het bereiken van een welbepaalde bestemming. In tegenstelling tot motorfietsen vervullen wagens dus zelden een recreatieve rol.

Dit komt duidelijk tot uiting in de **spreiding** van ernstige auto-ongevallen, welke in vergelijking met vele andere verplaatsingsmodi opvallend gelijkmatig is over alle maanden van het jaar. De rode inkleuring op Figuur 83 situeert zich **tussen 13 en 21 uur en over alle maanden van het jaar**, behalve tijdens de kerstvakantie en tussen 15 februari en 15 maart (de krokusvakantie vond in 2010 plaats van 15 februari tot 21 februari).

De pieken (zwarte vlekken) van ernstige auto-ongevallen doen zich voor tijdens de avondspits van 15 uur tot 19 uur, in de maanden in de aanloop naar het zomerverlof (half mei tot half juli), en in de maanden na het zomerverlof (september tot half december). Een ochtendpiek lijkt echter ook voor ernstige ongevallen met personenwagens te ontbreken. En net zoals enkele andere verplaatsingsmodi lijkt **de overgang naar de wintertijd een negatief effect te hebben**. Geen enkel ander transportmiddel illustreert trouwens zo duidelijk **het verband tussen schoolvakanties** (waarbij overigens naast de kinderen ook regelmatig de ouders verlof hebben), **en een lager aantal ernstige ongevallen**.

FIGUUR 83 :

Spreiding van ernstige auto-ongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

⁸⁴ Doden 30 dagen / 1000 slachtoffers: deze parameter geeft de mate van dodelijkheid van een zitplaats in een personenauto weer.

8.9 Lichte vrachtwagens

8.9.1 Evolutie

In 2010 vielen er 77 doden in ongevallen met (minstens) één lichte vrachtwagen. Dit is een sterke verbetering ten opzichte van 2009, toen het aantal verkeersdoden nog 110 bedroeg.

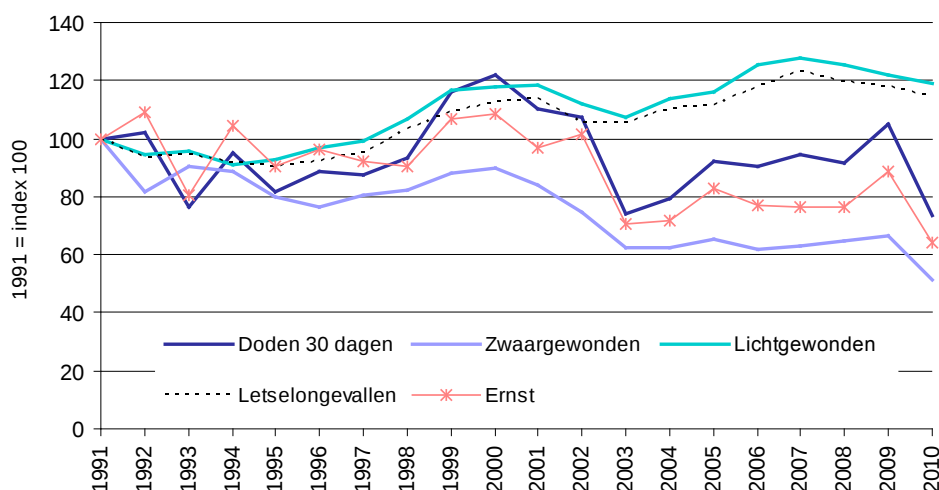
Ten opzichte van het jaar 1991 ligt het aantal verkeersdoden zo'n 25% lager en is het aantal zwaargewonden gehalveerd. Het aantal lichtgewonden daarentegen is sinds 1991 met 20% aangegroeid. In feite vertoont geen enkele van de drie indicatoren – verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden – een betekenisvolle, langdurige daling tijdens de afgelopen twee decennia behalve tussen het jaar 2000 en 2003. Sinds het jaar 2003 blijft de evolutie van alle verkeersveiligheidsindicatoren dus vrij vlak (behalve tussen 2009 en 2010).

Na motorfietsters hebben lichte vrachtwagens daarmee het minst goede parcours sinds het jaar 1991 afgelegd. In puntje 8.3.1 werd de sterke stijging van het aantal afgelegde kilometers hiervoor reeds als verklaring aangebracht. **Het aantal afgelegde kilometers door motorfietsters en door lichte vrachtwagens is sinds 1991 immers verdrievoudigd** (motorfietsters: +181%; lichte vrachtwagens: +211%). In dezelfde periode is het totale aantal afgelegde reizigerskilometers (alle verplaatsingswijzes) slechts met 26% gestegen.

In ongevallen met lichte vrachtwagens bevinden zich meer slachtoffers onder de opponenten dan onder de inzittenden van de lichte vrachtwagens. Zo kostten ongevallen met lichte vrachtwagens in 2010 het leven aan 35 inzittenden en 42 opponenten.

FIGUUR 84 :

Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁸⁵



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

⁸⁵ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittenden zijn van een lichte vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een lichte vrachtwagen eveneens meegerekend.

TABEL 81 :

Evolutie van het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁸⁵

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Letsel- ongevallen	Ernst
	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten		
1991	36	69	347	579	1524	2592	3406	31
1992	35	72	266	492	1447	2438	3179	34
1993	22	58	305	532	1543	2389	3227	25
1994	28	72	300	521	1398	2345	3112	32
1995	30	56	279	463	1444	2383	3086	28
1996	25	68	271	436	1499	2494	3139	30
1997	26	66	275	469	1487	2604	3233	28
1998	40	58	282	477	1631	2771	3526	28
1999	42	80	350	466	1743	3052	3714	33
2000	52	76	333	500	1820	3020	3833	33
2001	48	68	286	490	1834	3031	3884	30
2002	40	73	296	394	1711	2907	3604	31
2003	27	51	228	349	1636	2790	3595	22
2004	32	51	231	348	1706	2981	3750	22
2005	44	53	243	360	1729	3054	3801	26
2006	34	61	214	357	1958	3210	4013	24
2007	49	50	224	361	1904	3363	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3310	4073	24
2009	43	67	236	379	1854	3162	4020	27
2010	35	42	185	292	1745	3147	3900	20
2010 gewogen	35	42	200	324	1938	3573	4391	18
Gemiddelde 1998-2000	45	71	322	481	1731	2948	3691	31
Evolutie	-22%	-41%	-42%	-39%	+1%	+7%	+6%	-37%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.9.2 Opponenten van lichte vrachtwagens

Inzittenden van lichte vrachtwagens representeren een minderheid van alle slachtoffers in letselongevallen met minimaal één lichte vrachtwagen. In 2010 waren zij met iets meer dan een derde (36%). Het aandeel van de auto-inzittenden onder de slachtoffers van ongevallen met lichte vrachtwagens bedroeg 41% terwijl het aandeel van kwetsbare weggebruikers 21% bedroeg.

Onder de verkeersdoden is het aandeel kwetsbare weggebruikers in deze ongevallen echter hoger (27%) net zoals het aandeel inzittenden van lichte vrachtwagens (45%) terwijl het aandeel auto-inzittenden gevoelig lager ligt (25%).

TABEL 82 :

Aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens (inzittenden en opponenten) volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal
Lichte vrachtwagen (inzittenden)	35	200	1938	2173
Voetganger	8	39	196	243
Fiets	7	54	442	503
Bromfiets	1	35	264	300
Motorfiets	5	35	172	211
Personenwagen	19	152	2361	2532
Vrachtwagen	2	3	40	45
Autobus/autocar	0	0	42	42
Andere/Onbekend	0	6	58	64
Totaal	77	524	5512	6113

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: in deze tabel wordt zowel het aantal slachtoffers onder inzittenden als het aantal slachtoffers onder opponenten weergegeven.

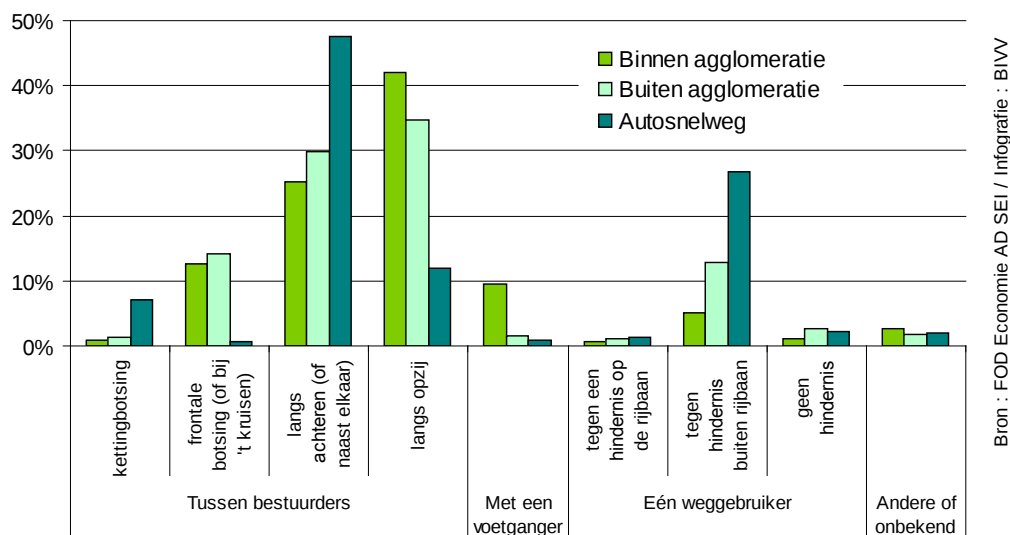
8.9.3 Aanrijdingstype volgens wegtype

Er kan geen algemene uitspraak gedaan worden over de meest voorkomende aanrijdingstypes van lichte vrachtwagens aangezien de aanrijdingstypes sterk verschillen in functie van het wegtype (binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom, en autosnelwegen).

Op autosnelwegen maken **kopstaartaanrijdingen** 48% van alle letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen uit. Samen met de **aanrijdingen tegen een hinder-nis buiten de rijbaan** (27%) zijn zij goed voor drie kwart van alle letselongevallen met lichte vrachtwagens op autosnelwegen. Buiten en binnen bebouwde kom zijn **aanrijdingen langs opzij** het meest frequent (resp. 35% en 42%), maar deze worden van nabij gevolgd door kopstaartaanrijdingen (resp. 30% en 25%).

FIGUUR 85 :

Aantal ongevallen met lichte vrachtwagens volgens aanrijdingstype en wegtype – 2010 (gewogen cijfers)



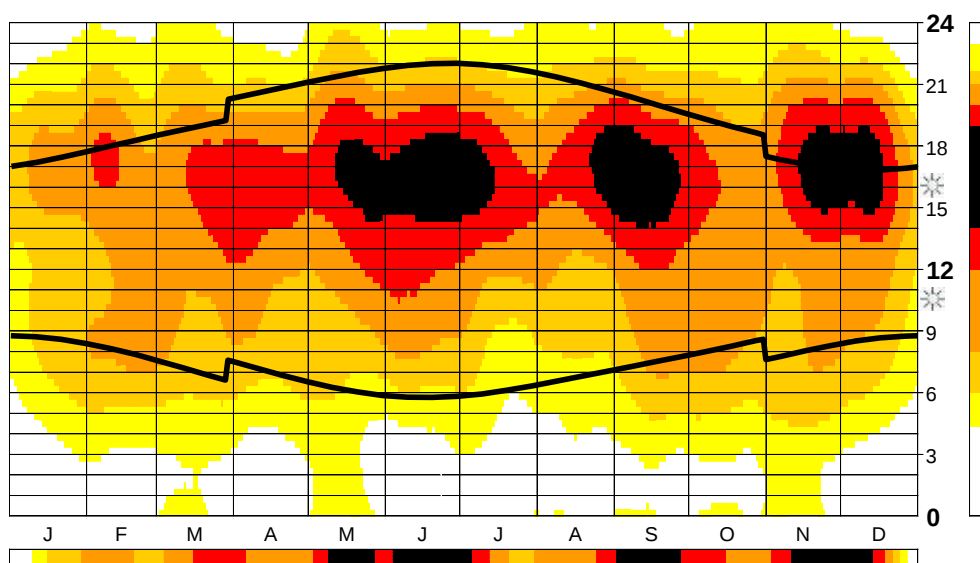
8.9.4 Het tijdstip van ongevallen met lichte vrachtwagens

Verplaatsingen met lichte vrachtwagens zijn overwegend beroepsgebonden verplaatsingen. In Figuur 86 over de spreiding van ernstige letselongevallen met lichte vrachtwagens komt dit dan ook tot uiting. **De ernstige ongevallen spreiden zich namelijk over een groot deel van de dag** (rode inkleuring van 11 uur tot 20 uur; zwarte vlekken van 14 uur tot 19 uur) **maar zijn weinig frequent tussen zonsondergang en zonsopgang.**

De relatief gelijkmatige spreiding van ernstige ongevallen met lichte vrachtwagens over de maanden van het jaar lijkt op deze van ernstige auto-ongevallen (zie de rode en zwarte inkleuring). Het aantal ernstige ongevallen met lichte vrachtwagens piekt immers in de aanloop naar het zomerverlof (half mei tot half juli) en net na het zomerverlof, in de maand september. Ook voor lichte vrachtwagens ontbreekt er een ochtendpiek tussen 6 en 9 uur, en er vertoont zich ook een piek een week na de overgang van zomertijd naar **wintertijd**. Ten slotte is een daling van de ernstige ongevallen merkbaar tijdens de schoolvakanties, vooral in de kerstvakantie en de zomervakantie (bouwverlof).

FIGUUR 86 :

Spreiding van ernstige ongevallen met lichte vrachtwagens over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.10 Vrachtwagens

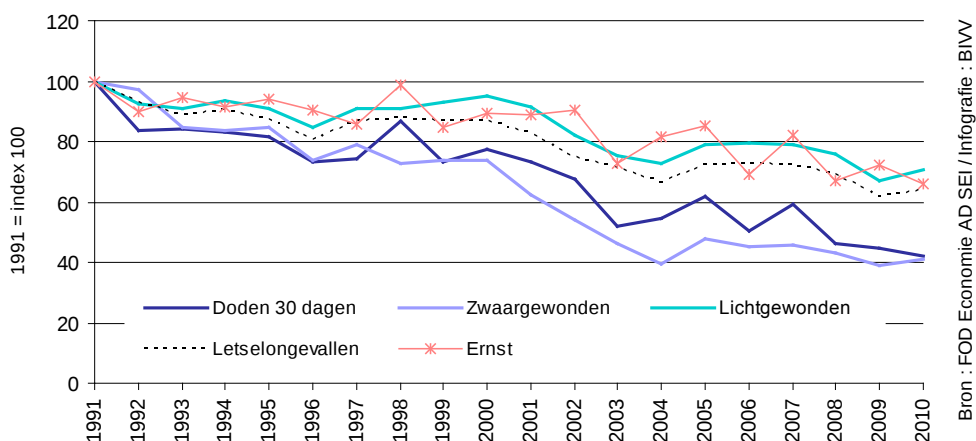
8.10.1 Evolutie

In 2010 vielen in totaal 111 verkeersdoden in vrachtwagenongevallen. Veel meer nog dan bij ongevallen met lichte vrachtwagens, zijn de slachtoffers van vrachtwagenongevallen vooral de conflictpartners: in 2010 waren “slechts” 13 van de verkeersdoden in vrachtwagenongevallen inzittenden van de vrachtwagen. De overige 98 omgekomen weggebruikers waren opponenten.

De evolutie van het totaal aantal slachtoffers (inzittenden van vrachtwagens en opponenten) van ongevallen met minstens één vrachtwagen is globaal genomen positief. Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden ligt in 2010 60% lager in vergelijking met 1991. Het aantal lichtgewonden is gereduceerd met 30%.

Net als bij lichte vrachtwagens zijn deze resultaten hoofdzakelijk te danken aan de periode van 2000 tot en met 2004. Afgezien van deze periode is de evolutie van de slachtoffers in vrachtwagenongevallen relatief vlak.

FIGUUR 87 :
Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁸⁶



TABEL 83 :
Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁸⁶

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Letsel- ongevallen	Ernst
	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten		
1991	23	240	126	1005	625	2995	3631	72
1992	15	205	143	954	626	2712	3370	65
1993	11	210	115	840	578	2712	3225	69
1994	18	200	143	802	667	2723	3286	66
1995	14	201	125	831	602	2694	3160	68
1996	14	178	133	702	561	2507	2929	66
1997	19	176	156	735	596	2701	3150	62
1998	15	213	128	697	572	2725	3197	71
1999	20	173	128	704	592	2780	3149	61
2000	20	184	130	707	624	2821	3159	65
2001	28	165	115	588	553	2755	3003	64
2002	15	163	122	487	575	2389	2723	65
2003	15	121	105	418	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	367	538	2086	2422	59
2005	16	146	105	434	565	2295	2622	62
2006	17	115	93	419	545	2337	2635	50
2007	25	131	86	431	559	2307	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2199	2512	49
2009	20	97	62	381	464	1959	2237	52
2010	13	98	68	398	501	2059	2326	48
2010 gewogen	13	98	71	428	536	2246	2525	44
Gemiddelde 1998-2000	18	190	129	703	596	2775	3168	66
Evolutie	-29%	-48%	-47%	-43%	-16%	-26%	-27%	-27%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

⁸⁶ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittenden zijn van een vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een vrachtwagen eveneens meegerekend.

8.10.2 Opponenten van vrachtwagens

De overgrote meerderheid van de slachtoffers in vrachtwagenongevallen zijn de opponenten van de vrachtwagens. 57% van alle slachtoffers in vrachtwagenongevallen zijn de inzittenden van personenwagens, gevolgd door 18% slachtoffers bij de inzittenden van de vrachtwagens zelf, 14% bij de kwetsbare weggebruikers en 7% bij de inzittenden van lichte vrachtwagens.

Het aandeel kwetsbare weggebruikers stijgt naar 34% als enkel de verkeersdoden in ogenschouw worden genomen. Het aandeel auto-inzittenden daalt in dit geval naar 46% terwijl het aandeel inzittenden van lichte vrachtwagens afneemt tot 12%.

TABEL 84 :

Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen (inzittenden en opponenten) volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal
Vrachtwagen (inzittenden)	13	71	536	620
Voetganger	15	17	54	87
Fiets	14	48	158	220
Bromfiets	2	8	59	69
Motorfiets	7	26	63	97
Personenwagen	51	286	1614	1950
Lichte Vrachtwagen	8	37	186	231
Autobus/autocar	0	1	78	79
Andere/Onbekend	1	5	33	40
Totaal	111	499	2782	3392

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.10.3 Aanrijdingstype volgens wegtype

Net zoals bij lichte vrachtwagens verschilt de frequentie van elk aanrijdingstype sterk volgens het wegtype (binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom, en autosnelwegen).

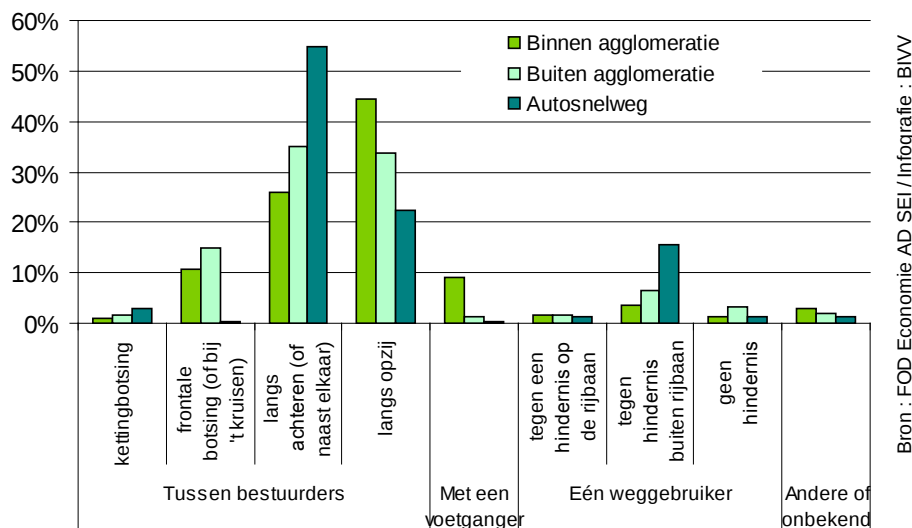
Kopstaartaanrijdingen (de aanrijdingen langs achteren of naast elkaar) zijn echter op elk wegtype erg frequent. Zij zijn het meest frequent op autosnelwegen waar zij **55%** van alle vrachtwagenongevallen met letselschade representeren. Maar ook **35%** van alle vrachtwagenongevallen buiten bebouwde kom en **26%** van alle vrachtwagenongevallen binnen bebouwde kom zijn kopstaartaanrijdingen.

Binnen bebouwde kom blijken **aanrijdingen langs opzij (44%)** frequenter dan kopstaartaanrijdingen. Ook buiten bebouwde kom (34%) en op autosnelwegen (23%) representeren aanrijdingen langs opzij een groot aandeel (maar minder groot als het aandeel kopstaartaanrijdingen).

Frontale botsingen vertegenwoordigen iets meer dan 1 op 10 vrachtwagenongevallen binnen en buiten bebouwde kom (deze zijn vanzelfsprekend zeer zeldzaam op autosnelwegen), terwijl eenzijdige ongevallen 15% van alle vrachtwagenongevallen op autosnelwegen representeren (en minder dan 10% binnen en buiten bebouwde kom). Dit is weinig want in auto-ongevallen representeren eenzijdige ongevallen 22% van alle letselongevallen voor alle wegtypes samen. Voor vrachtwagenongevallen bedraagt dit voor alle wegtypes samen 13% (Figuur 88).

FIGUUR 88 :

Aantal ongevallen met vrachtwagens volgens aanrijdingstype en wegtype – 2010 (gewogen cijfers)



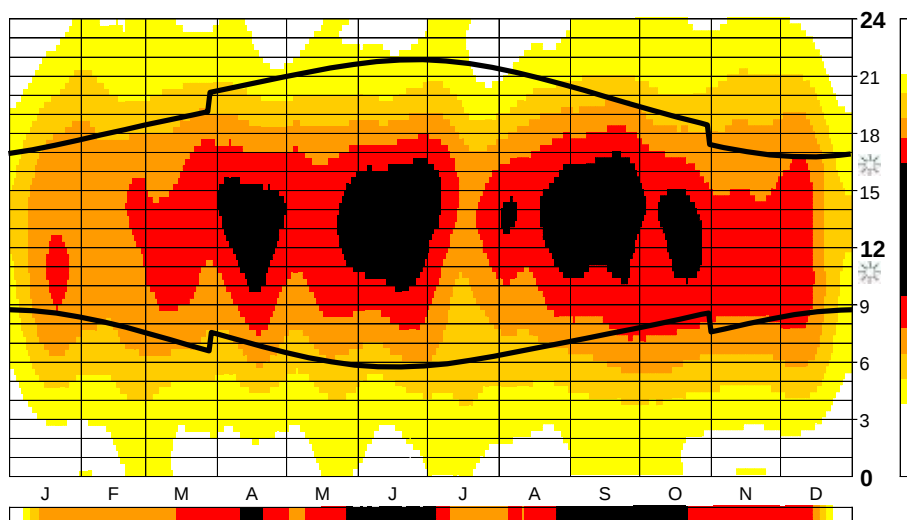
8.10.4 Het tijdstip van ongevallen met vrachtwagens

Nog meer dan verplaatsingen met lichte vrachtwagens zijn verplaatsingen met vrachtwagens beroepsgebonden. Het is dan ook niet onlogisch dat ernstige vrachtwagenongevallen zeer gelijkmatig gespreid zijn over alle werkuren in een dag, nl. van 8 uur tot 18 uur (rode inkleuring op Figuur 89). **Daarmee zijn vrachtwagens het enige transportmiddel dat reeds tijdens de ochtendspits een kritiek moment bereikt.** De meest kritieke periode echter bevindt zich tussen 11 uur en 17 uur.

Ernstige vrachtwagenongevallen zijn niet alleen gelijkmatig over de uren in een dag verspreid, maar ook over de maanden van het jaar. Enkel de maand juli en de periode tussen half december en half februari wordt gekenmerkt door een ietwat lagere frequentie ernstige ongevallen, wat deels kan verklaard worden door de zomervakantie, het bouwverlof en de kerstvakantie.

FIGUUR 89 :

Spreiding van ernstige vrachtwagenongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)



8.10.5 Land van inschrijving van de vrachtwagens

De betrokkenheid van buitenlandse gemotoriseerde voertuigen in letselongevallen is relatief beperkt. 93% van alle gemotoriseerde voertuigen zijn immers in België ingeschreven.

Wanneer we enkel de vrachtwagens betrokken in letselongevallen onder de loep nemen zien we een hogere betrokkenheid van buitenlandse voertuigen, **want “slechts” 70% van de vrachtwagens in vrachtwagenongevallen zijn in België ingeschreven**. Van de 30% resterende vrachtwagens, komen er 16% uit onze directe buurlanden.

TABEL 85 :

Land van inschrijving van vrachtwagens en andere voertuigen betrokken in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers)⁸⁷

	Alle gemotoriseerde voertuigen		Vrachtwagens	
	#	%	#	%
België	60620	93%	1925	70%
Nederland	1044	2%	241	9%
Duitsland	432	1%	110	4%
Luxemburg	232	0%	35	1%
Frankrijk	1106	2%	52	2%
Polen	245	0%	82	3%
Verenigd Koninkrijk	112	0%	11	0%
Tsjechië	32	0%	24	1%
Andere	417	1%	186	7%
Onbekend	1287	2%	86	3%
Totaal	65528	100%	2753	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

⁸⁷ Vanzelfsprekend zijn enkel de voertuigen in de tabel opgenomen voor dewelke een nummerplaat wettelijk verplicht is.

8.11 Synthese

Volgens leeftijd en geslacht

Verkeersongevallen zijn de **belangrijkste doodsoorzaak** bij mannen van 10 tot en met 24 jaar en bij vrouwen van 15 tot en met 19 jaar.

Voor mannen is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners het hoogst voor de leeftijdsgroep van 20 tot en met 24 jaar. Ook bij vrouwen wordt het hoogste aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners in de leeftijdscategorie van 20 tot en met 24 jaar geregistreerd maar het verschil met vrouwen uit een andere leeftijdscategorie is miniem. Sinds het referentiegemiddelde **is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners trouwens afgenomen met circa 50% bij 20-24 jarigen mannen en met circa 65% bij 20-24 jarigen vrouwen.**

In totaal komen **drie maal meer mannen dan vrouwen in het verkeer om het leven** (629 doden versus 203 doden).

Volgens weggebruikerstype

Indien de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (-50% verkeersdoden tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010) wordt toegepast op de verschillende weggebruikerstypes, dan blijken enkel **de autobestuurders (-52%) en de bromfietzers klasse A (-87%) de doelstelling te hebben behaald.**

Dit zijn trouwens ook de enige twee weggebruikerstypes die meer dan een halvering van het aantal zwaargewonden in dezelfde tijdperiode hebben kunnen realiseren (autobestuurders: -62%; bromfietzers klasse A: -78%).

Wat betreft het aantal lichtgewonden, heeft geen enkel weggebruikerstype de drempel van -50% behaald.

De transportmiddelen die het afgelopen decennium de minste vooruitgang hebben geboekt aangaande het aantal verkeersdoden zijn tegelijkertijd de transportmiddelen met de sterkste toenames van het aantal afgelegde kilometers. Het aantal omgekomen motorfietzers >400cc nam af met -19% en het aantal omgekomen motorfietzers ≤400cc met -24%. Tegelijkertijd steeg het aantal afgelegde kilometers door motorfietzers (>400cc en ≤400cc samen) met 32%. Voor vrachtwagens en lichte vrachtwagens bedraagt de afname van de verkeersdoden bij de inzittenden van deze voertuigen respectievelijk -29% en -22% (het aantal afgelegde kilometers steeg met respectievelijk 34% en 54%). Het aantal afgelegde reizigerskilometers met personenwagens steeg in dezelfde periode maar met 1%.

Ondanks de sterke dalingen sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 is er reden tot bezorgdheid gezien **de meeste dalingen van de slachtoffers (zowel lichtgewonden, zwaargewonden als verkeersdoden) zich vooral hebben gemanifesteerd in de eerste helft van het decennium 2000-2010 en daarna tot stilstand zijn gekomen.** Als er nog een algemene afname van het aantal verkeersdoden tijdens de afgelopen vijf jaar wordt geregistreerd, dan is deze hoofdzakelijk te danken aan een afname van het aantal omgekomen autobestuurders, want voor voetgangers, fietsers, bromfietzers klasse B, motorfietzers ≤400cc, inzittenden van (lichte) vrachtwagens en passagiers van personenwagens is in de loop van de afgelopen jaren een stilstand opgetreden.

Met betrekking tot de evolutie van de zwaargewonden en de lichtgewonden wordt, afgezien van enkele kleine verschillen, dezelfde ontwikkelingen geobserveerd als voor

de doden 30 dagen. De evolutie van het aantal lichtgewonden is zelfs voor alle weggebruikerstypes, met uitzondering van bromfietzers, tot stilstand gekomen gedurende de periode 2000-2010.

Het **ongevalsrisico**, het **overlijdensrisico** en de **ongevallenernst** zijn drie onderling gerelateerde begrippen (zie puntje 8.3.5). Zowel het hoogste ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard kilometers) als het hoogste overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard kilometers) wordt op afgetekende wijze geobserveerd voor **motorfietzers**. Het aantal motorfietsdoden ligt 12 maal hoger dan wat op basis van het totaal aantal afgelegde motorfietskilometers verwacht wordt. De hoogste ernst (aantal doden per 1000 letselongevallen) wordt geregistreerd voor **vrachtwagenongevallen**.

Volgens weggebruikerstype, leeftijd en geslacht

Belangrijk met het oog op campagnes is te weten dat de verdeling van de verschillende leeftijdsgroepen onder de slachtoffers sterk varieert per vervoermiddel.

Omgekomen en zwaargewonde bromfietzers zijn bijvoorbeeld overwegend jongeren tussen 16 en 19 jaar. Wat betreft auto-inzittenden wordt een piek van verkeersdoden en zwaargewonden waargenomen in een iets oudere leeftijdscategorie, namelijk bij jongeren van 20 tot en met 24 jaar. Niettegenstaande de piek bij jongeren mag niet vergeten worden dat auto-ongevallen een hoge slachtoffertol onder alle leeftijdsgroepen. Bij voetgangers en fietsers valt een verhoudingsgewijs hoog aantal zwaargewonden en verkeersdoden onder kinderen en senioren. Onder motorfietzers ten slotte bevindt de kritieke levensfase zich tussen 20 en 50 jaar. Met betrekking tot dit laatstgenoemde weggebruikerstype werd tijdens het laatste decennium trouwens een opvallende vergrijzing onder de verkeersslachtoffers vastgesteld. Zo is het aantal omgekomen en zwaar gewonde motorfietzers bij jongeren tussen 18 en 34 jaar met meer dan 40% gedaald tijdens de afgelopen tien jaar, terwijl tegelijkertijd een sterke stijging wordt geregistreerd bij 35-64-jarigen (+27%).

Onder **mannelijke** zwaargewonden en verkeersdoden bevinden zich in vergelijking met vrouwen aanzienlijk **meer motorfietzers en bestuurders van personenwagens** terwijl zich onder **vrouwelijke** zwaargewonden en verkeersdoden verhoudingsgewijs **meer voetgangers en passagiers van personenwagens** bevinden.

Volgens weggebruikerstype en ongevalstype

Ruim zes op tien van alle **voetgangersongevallen** ontstaan tijdens het oversteken van de rijbaan. Het zebrapad blijkt hierbij trouwens zeer duidelijk haar nut te bewijzen aangezien ongevallen buiten de directe omgeving van een zebrapad dubbel zo ernstig zijn als ongevallen op een zebrapad.

Meer dan zes op tien van alle omgekomen en zwaar gewonde **fietsers** bevonden zich op het moment van het ongeval niet op een fietspad (omdat er bijvoorbeeld helemaal geen fietspad voorzien was). Letselongevallen op fietspaden die gescheiden zijn van de rijbaan blijken zowel binnen als buiten bebouwde kom niet minder ernstig te zijn dan fietsongevallen op een fietspad, aangeduid met markeringen, op de rijbaan. Mogelijk is dit het gevolg van het feit dat gescheiden fietspaden vaker worden ingericht langs gevaarlijke wegen dan fietspaden op de rijbaan.

Meer dan één op vier van alle fietsdoden werd betrokken in een letselongeval waarbij de wettelijke voorrangsregel werd genegeerd (door de fietser of door de opponent). Ook onoplettendheid bij de opponent en onvoldoende controle over de fiets zijn belangrijke oorzaken van fietsongevallen. Dit is evenzeer het geval voor **bromfietsongevallen**. Bij verkeersdoden onder bromfietzers speelde het negeren van de voorrangsregel, door de bromfietser of door zijn opponent, in bijna één op vijf gevallen een rol.

Meer dan een vierde (27%) van het totaal aantal letselongevallen in 2010 waren ongevallen tussen twee **personenwagens** en bijna een vijfde (18%) van alle letselongevallen waren eenzijdige auto-ongevallen.

Behalve voor personenwagens blijken **eenzijdige letselongevallen** trouwens ook kenmerkend voor motorfietsongevallen. **Aanrijdingen met voetgangers** blijken dan weer, meer dan voor andere weggebruikerstypes, kenmerkend voor bussen maar ook voor personenwagens. **Kopstaartaanrijdingen** zijn het meest frequent bij vrachtwagens en lichte vrachtwagens, terwijl **zijdelingse aanrijdingen** het meest typerend zijn voor kwetsbare weggebruikers (nl. fietsers, bromfietsers en motorfietsers). **Frontale botsingen** ten slotte blijken voor geen enkel weggebruikerstype echt typerend te zijn.

Volgens weggebruikerstype en het tijdstip van het ongeval

De ongevallenpiek na de overgang van zomertijd naar wintertijd in de maand november, wordt niet bij elk weggebruikerstype teruggevonden. **Voor fietsers, motorfietsers en vrachtwagens treedt geen piek van ernstige ongevallen op in het begin van de maand november.** Reden is waarschijnlijk dat het aantal verplaatsingen met de eerste twee vervoermiddelen beperkt is in de winter en in het donker. Het aantal verplaatsingen met vrachtwagens is dan weer erg constant over alle maanden van het jaar, maar is eveneens sterk geconcentreerd tijdens de werkuren van 8 tot 18 uur. Het vrachtwagentransport gebeurt overwegend voor zonsondergang.

Een andere opvallende vaststelling is dat de **avondspits veel meer ernstige ongevallen voortbrengt dan de ochtendspits** welke, uitgezonderd van vrachtwagens, voor geen enkel weggebruikerstype een kritiek moment blijkt te zijn.

Schoolvakanties (in het bijzonder de zomervakantie en de kerstvakantie) veroorzaken voor alle weggebruikerstypes een tijdelijke verbetering van het aantal ernstige letselongevallen. Enkel op ernstige motorfietsongevallen lijken de schoolvakanties geen enkele invloed te hebben. Voor ernstige ongevallen met voetgangers, fietsers en personenwagens daarentegen is het effect van de schoolvakanties sterk zichtbaar.

Het aantal ernstige ongevallen met tweewielers (fietsers, bromfietsers, en motorfietsers) neemt zeer duidelijk toe in de lente en neemt weer af in de herfst om zijn laagste peil tijdens de winter te bereiken. Een duidelijk contrast hiermee vormen de ernstige **voetgangersongevallen** welke pieken tijdens de **winterperiode** van half november tot midden februari. Ernstige letselongevallen met personenwagens, en in het bijzonder met (lichte) vrachtwagens, ten slotte verspreiden zich meer gelijkmatig over het jaar. Alhoewel ook zij een effect van de schoolvakanties ondervinden.

Wat betreft het uur van de dag ten slotte, blijken ernstige **fietsongevallen** zich van alle ernstige ongevallen het vaakst bij **klaarlichte dag** af te spelen. Aangezien ernstige **vrachtwagenongevallen** zich slechts bij uitzondering afspelen buiten de werkuren, gebeuren deze ook hoofdzakelijk op klaarlichte dag. Ernstige ongevallen met andere vervoermiddelen spelen zich naast overdag ook regelmatig 's avonds (vanaf 19 à 20 uur) en 's nachts af, in het bijzonder ernstige auto-ongevallen.



9

RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

9.1 Inleiding

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de resultaten van ademtests die na een **letselongeval** bij de betrokken bestuurders door de politie zijn afgenomen en hebben **geen verband met gerichte alcoholcontroles** (buiten een ongevalscontext).

Dit is geen onbelangrijk detail, aangezien de prevalentie van rijden onder invloed gevoelig lager is bij alcoholcontroles buiten een ongevalscontext (2,5%) dan bij ademtesten binnen een ongevalscontext (11,7%).

Door een gebrek aan beschikbare informatie is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Zo hebben wij slechts informatie over bestuurders (en voetgangers) die na een ongeval een ademtest moesten afleggen (62% van alle bestuurders en voetgangers). Voor de overige 38% werd in de ongevallendatabank niet geregistreerd of zij onder invloed reden of niet. Een deel van hen moest wel een bloedproef afleggen, maar de resultaten van bloedproeven worden niet in de ongevallendatabank opgenomen.

De statistieken in dit hoofdstuk zijn bijgevolg enkel gebaseerd op de resultaten van de ademtests. **Een bestuurder⁸⁸ is onder invloed wanneer hij bij de ademtest 0,22mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht (= 0,5 gram alcohol per liter bloed).**

Het percentage bestuurders onder invloed wordt gedefinieerd als het aantal bestuurders onder invloed in verhouding tot het aantal geteste bestuurders. **Het percentage bestuurders onder invloed lijdt aan twee verschillende vormen van selectiebias.** Enerzijds lijdt het percentage bestuurders onder invloed aan een overschatting, omdat bij een vermoeden van dronkenschap de betrokkenen bij een letselongeval eerder aan een test onderworpen worden dan wanneer dit vermoeden ontbreekt. Tegelijkertijd is het percentage bestuurders onder invloed onderhevig aan een selectiebias die tot onderschatting leidt. De ademtest wordt immers zelden afgenomen bij zwaargewonde en omgekomen bestuurders terwijl precies deze categorie slachtoffers het vaakst onder invloed blijkt te zijn (zie verder in dit hoofdstuk).

Het is onbekend welke van de selectiebias het sterkste doorweegt, zodat ook ongekend blijft of de overschatting dan wel de onderschatting overheerst.

Alle definities met betrekking tot rijden onder invloed kunnen teruggevonden worden in het hoofdstuk 4 “Definities en afkortingen”.

9.2 Aantal geteste bestuurders en bestuurders onder invloed

Hoewel maar 62% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten een ademtest hebben afgelegd in 2010, is de situatie ten opzichte van 2004 sterk verbeterd aangezien het percentage geteste bestuurders verdriedubbeld is. Nooit eerder werden er op één jaar tijd zoveel bestuurders betrokken in ongevallen getest. Tijdens diezelfde tijdspanne is het percentage positieve bestuurders gedaald van 13,0% naar **11,7%**. Het is echter moeilijk te achterhalen of het effectief gaat om een daling van het percentage positieve bestuurders dan wel om een daling als gevolg van een minder selectieve controletechniek bij het afnemen van ademtesten.

⁸⁸ In dit hoofdstuk over rijden onder invloed van alcohol valt de voetganger ook onder de term “bestuurder”. Voetgangers en bestuurders worden in dit hoofdstuk dus niet als onderscheiden categorieën gepresenteerd, maar vormen een geheel onder de noemer “bestuurder”.

TABEL 86 :

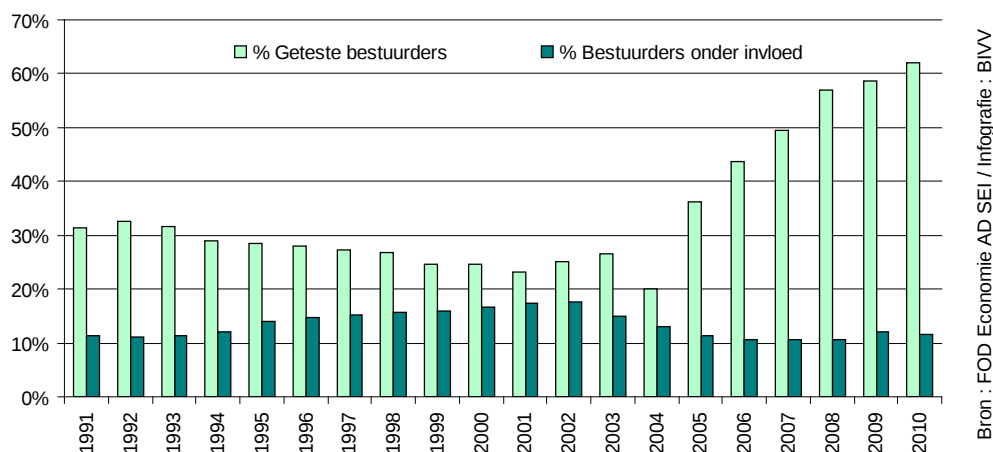
Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (niet-gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders (in letselongevallen)	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
1991	3939	34952	111718	11,3%	31,3%
1992	3805	34595	106119	11,0%	32,6%
1993	3783	33127	105032	11,4%	31,5%
1994	3515	29369	101521	12,0%	28,9%
1995	3865	27769	97515	13,9%	28,5%
1996	3837	25982	93070	14,8%	27,9%
1997	3984	26098	96014	15,3%	27,2%
1998	4149	26325	97866	15,8%	26,9%
1999	3872	24288	98832	15,9%	24,6%
2000	3814	22889	93291	16,7%	24,5%
2001	3607	20786	90109	17,4%	23,1%
2002	3652	20639	82573	17,7%	25,0%
2003	3242	21723	81968	14,9%	26,5%
2004	2133	16392	81949	13,0%	20,0%
2005	3160	27680	76487	11,4%	36,2%
2006	3645	34474	78928	10,6%	43,7%
2007	4331	40372	81739	10,7%	49,4%
2008	4835	45226	79452	10,7%	56,9%
2009	5584	46335	78949	12,1%	58,7%
2010	5524	47400	76491	11,7%	62,0%
2010 gewogen	6233	53619	86784	11,6%	61,8%
Gemiddelde 1998-2000	3945	24501	96663	16,1%	25,3%
Evolutie	+40,0%	+93,5%	-20,9%	-27,7%	+144,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 90 :

Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders in letselongevallen (niet-gewogen cijfers)



In Figuur 91 wordt het percentage geteste bestuurders verder uitgesplitst volgens de ernst van de verwonding van de bestuurder. Uit deze figuur kan worden afgeleid dat in feite enkel ongedeerde bestuurders en lichtgewonde bestuurders doorgaans (maar niet altijd) een ademtest moeten afleggen.

Niet meer dan 22% van de zwaar gewonde bestuurders in alle letselongevallen leggen een ademtest af. Van de verkeersdoden kunnen enkel zij die niet meteen ter plaatse zijn overleden aan een ademtest onderworpen worden. In de praktijk leggen zij echter zeer zelden een ademtest af en/of wordt het resultaat van de ademtest niet geregistreerd.

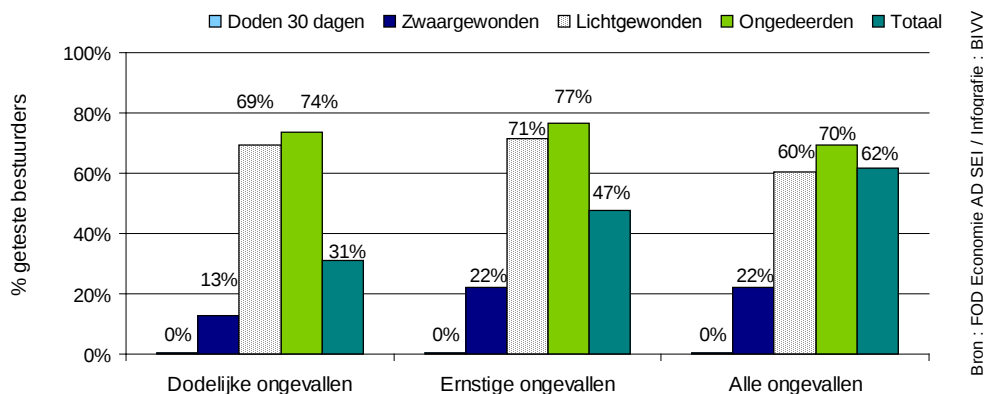
Omdat zij zo zelden getest worden, is het ook onmogelijk de prevalentie van positieve bestuurders onder zwaargewonden en verkeersdoden 30 dagen te achterhalen.

In Figuur 92 wordt hiertoe toch een poging gedaan. **Wanneer zwaargewonden wel een test afleggen, blijkt 1 op 5 (20%) onder invloed te zijn.** Voor licht gewonde bestuurders bedraagt dit 13% en voor ongedeerde bestuurders 10%. Aangezien verkeersdoden nooit getest worden, bestaat er voor hen geen informatie over rijden onder invloed. Aangezien het percentage bestuurders onder invloed echter duidelijk trapsgevijs toeneemt naarmate de verwondingen van de bestuurder ernstiger zijn, kan gesteld worden dat **minstens 1 op 5 verkeersdoden in overtreding waren met de wettelijke alcohollimiet.**

Onder de 22% zwaargewonden die wel een ademtest afleggen, bevinden zich vermoedelijk eerder de zwaargewonden wiens toestand stabiel en niet levensbedreigend is. Daarom is de schatting van 1 op 5 zwaar gewonde bestuurders zeer waarschijnlijk een onderschatting.

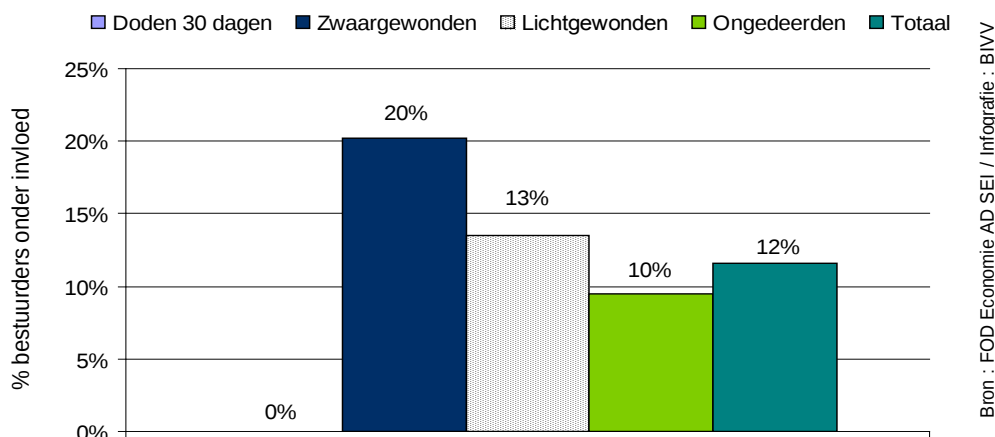
FIGUUR 91 :

Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle letselongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2010 (gewogen cijfers)



FIGUUR 92 :

Het percentage positief bevonden bestuurders naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2010 (gewogen cijfers)



9.3 Aantal slachtoffers in ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed

In 2010 kwamen er 49 personen om bij een ongeval waarbij minstens één bestuurder onder invloed was van alcohol, 660 werden zwaar verwond en 7593 raakten lichtgewond bij een dergelijk ongeval. De resultaten over het aantal verkeersslachtoffers in alcoholgerelateerde letselongevallen moeten echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden want, zoals reeds uit Figuur 91 is gebleken, worden slechts zelden ademtesten afgenomen van doden 30 dagen (dit is fysiek onmogelijk bij doden ter plaatse en wordt bijna nooit uitgevoerd bij dodelijk gewonden) en zwaargewonden. **Het staat buiten kijf dat rijden onder invloed in werkelijkheid veel meer slachtoffers maakt dan het hier vermelde aantal.** Het aantal doden in alcoholgerelateerde ongevallen wordt daarbij het meest sterk onderschat.

Op Europees niveau wordt het aantal verkeersdoden in alcoholgerelateerde letsel-

ongevallen voor het hele Europese grondgebied geschat op 25%⁸⁹. Getransponeerd naar België zou dit betekenen dat 210 verkeersdoden het leven hebben gelaten in een verkeersongeval waarin één van de betrokken bestuurders in overtreding was met de wettelijke alcohollimiet (in het jaar 2010).

TABEL 87 :

Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één bestuurder onder invloed, en van de ernst en het aantal slachtoffers in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Letsel- ongevallen	Ernst
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
2000	75	844	4645	3716	20
2001	109	724	4415	3529	31
2002	88	689	4513	3564	25
2003	73	586	3921	3159	23
2004	35	311	2718	2105	17
2005	38	436	3915	3095	12
2006	54	393	4581	3557	15
2007	60	481	5359	4241	14
2008	54	524	5917	4727	11
2009	55	641	6717	5438	10
2010	49	599	6728	5367	9
2010 gewogen	49	660	7593	6056	8
Gemiddelde 1998-2000	99	923	4755	3841	25
Evolutie	-50%	-35%	+41%	+40%	-64%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

9.4 Volgens verplaatsingswijze

De percentages geteste en positief bevonden bestuurders, betrokken in letselongevallen, verschillen sterk volgens verplaatsingsmiddel. **Bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens zijn het vaakst onder invloed van alcohol.** Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts uitzonderlijk onder invloed van alcohol. Zwakke weggebruikers worden minder gecontroleerd (ongetwijfeld omdat ze vaker het slachtoffer zijn van ongevallen) maar blijken eveneens minder vaak onder invloed dan bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens.

⁸⁹ Website European Commission Directorate General Mobility and Transport
[http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm

"About 25% of all road fatalities in Europe are alcohol related whereas about only 1% of all kilometres driven in Europe are driven by drivers with 0.5 g/l alcohol in their blood or more."

TABEL 88 :

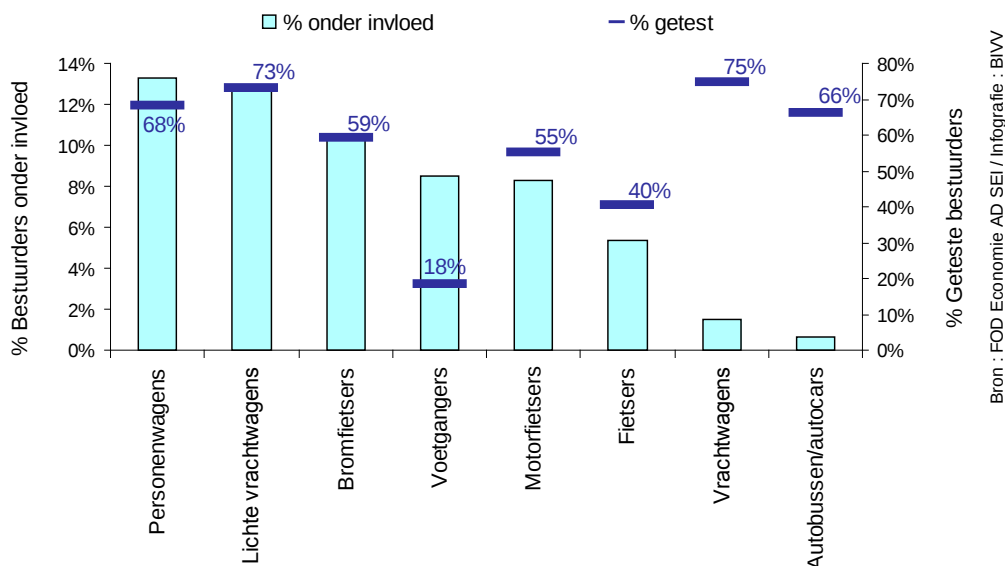
Het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen opgesplitst naar de verschillende weggebruikerstypes – 2010 (gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
Voetgangers	72	851	4635	8,5%	18,4%
Fietzers	179	3332	8274	5,4%	40,3%
Bromfietzers	283	2760	4658	10,3%	59,2%
Motorfietzers	180	2169	3944	8,3%	55,0%
Personenwagens	5014	37809	55516	13,3%	68,1%
Lichte vrachtwagens	428	3382	4626	12,7%	73,1%
Autobussen/ autocars	3	522	790	0,6%	66,0%
Vrachtwagens	32	2090	2792	1,5%	74,9%
Andere	29	600	1016	4,8%	59,1%
Onbekend	11	104	531	11,0%	19,6%
Totaal	6233	53619	86784	11,6%	61,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 93 :

Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers)



Aangezien autobestuurders vaker een alcoholtest afleggen dan de gemiddelde weggebruiker (68% tegen 62%) en de grootste weggebruikerscategorie vormen, hebben de onderstaande figuren en tabellen betrekking op autobestuurders.

9.5 Volgens leeftijd en geslacht

De onderlinge verhouding tussen rijden onder invloed, leeftijd en letselongevallen is complexer dan wat vaak gedacht wordt.

Enerzijds blijken jonge autobestuurders tussen 20 en 29 jaar die betrokken zijn in letselongevallen, vaker onder invloed te zijn (tussen 16% en 17%) dan autobestuurders van 30 tot en met 59 jaar (13%). Anderzijds wijzen metingen langs de kant van de weg, uitgevoerd **buiten een ongevalscontext aan dat jongeren onder de 25 jaar minder vaak onder invloed achter het stuur plaatsnemen** (Tabel 92).

Deze schijnbare tegenstelling heeft twee verklaringen.

Ten eerste zijn jongeren **gevoeliger voor de effecten van alcohol** dan ouderen bij een vergelijkbaar promillegehalte in het bloed, en hebben zij minder ervaring met het besturen van een auto in een niet nuchtere toestand.

Ten tweede vertonen jongeren een **ander alcoholconsumptiegedrag** dan oudere leeftijdsgroepen. Wanneer jongeren de wettelijke alcohollimiet overschrijden, dan wordt deze limiet namelijk vaak erg ruim overschreden. Eén op twee 18-24 jarige autobestuurders die de maximaal toegelaten BAC van 0,5 g/l overschrijden, hebben immers een BAC⁹⁰ van 1,2 g/l of meer. Voor alle andere autobestuurders, inclusief de 25-31-jarigen, bedraagt dit aandeel slechts één op vijf. Dit blijkt uit metingen op het Belgische wegennet, welke zijn uitgevoerd buiten een ongevalscontext en in het kader van het Europese project DRUID⁹¹. Aangezien het rijvermogen exponentieel blijft afnemen naarmate de concentratie alcohol in het bloed toeneemt, is dit een logische verklaring voor het hoge aantal jonge autobestuurders die na een letselongeval een positieve ademtest afleggen.

Een bestuurder van 26 jaar of ouder die onder invloed is van alcohol heeft 4 tot 6 keer meer kans op een ernstig ongeval dan een nuchtere persoon van dezelfde leeftijd. **Maar voor jongeren van 18 tot 25 jaar is het risico op een ernstig ongeval 10 maal hoger wanneer zij onder invloed zijn van alcohol** (Tabel 92 en Figuur 97).

Meer nog dan de leeftijd van autobestuurders houdt hun geslacht verband met de prevalentie van alcoholgerelateerde letselongevallen. **Bij mannen ligt het percentage positieve bestuurders immers, afhankelijk van de leeftijd, 3 tot 4 keer hoger dan bij vrouwen.** Het grootste onderscheid tussen mannen en vrouwen komt tot uiting bij autobestuurders jonger dan 40 jaar.

⁹⁰ BAC: bloedalcoholconcentratie

⁹¹ Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). DRUID-Deliverable D2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports. Retrieved from www.druid-project.eu/cdn_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part2.pdf

TABEL 89 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën – 2010 (gewogen cijfers)

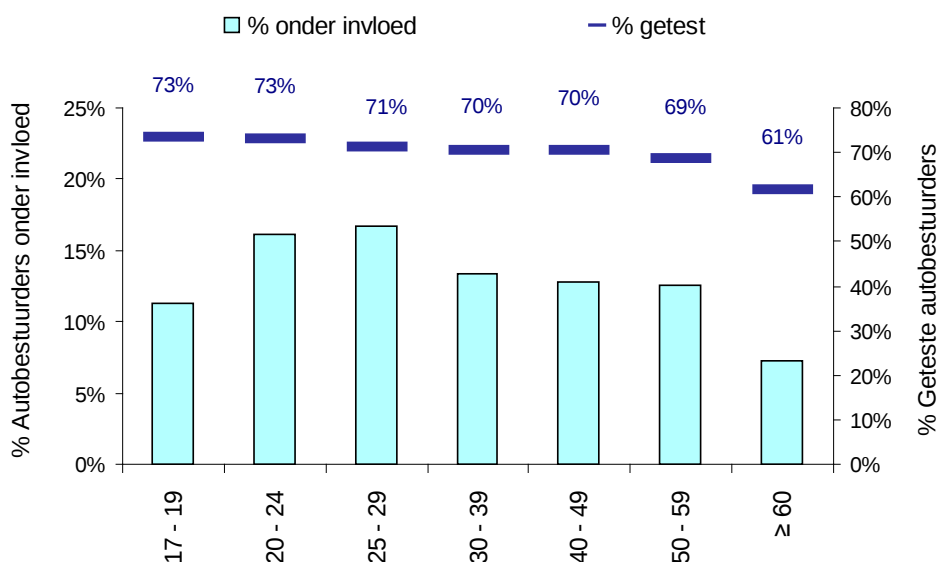
	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	188	1660	2261	11,3%	73,4%
20 tot 24 jaar	975	6028	8251	16,2%	73,1%
25 tot 29 jaar	869	5200	7323	16,7%	71,0%
30 tot 39 jaar	1158	8669	12299	13,4%	70,5%
40 tot 49 jaar	924	7237	10270	12,8%	70,5%
50 tot 59 jaar	584	4649	6784	12,6%	68,5%
60 jaar en ouder	304	4224	6880	7,2%	61,4%
Onbekend	9	119	1410	7,5%	8,5%
Totaal	5011	37786	55479	13,3%	68,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: Deze tabel is de optelsom van de cijfers voor mannen, vrouwen en "geslacht onbekend". Daarom zijn de cijfers in bovenstaande tabel niet gelijk aan de optelsom van de cijfers in de corresponderende cellen in Tabel 90 en Tabel 91.

FIGUUR 94 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst volgens verschillende leeftijdscategorieën – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 90 :

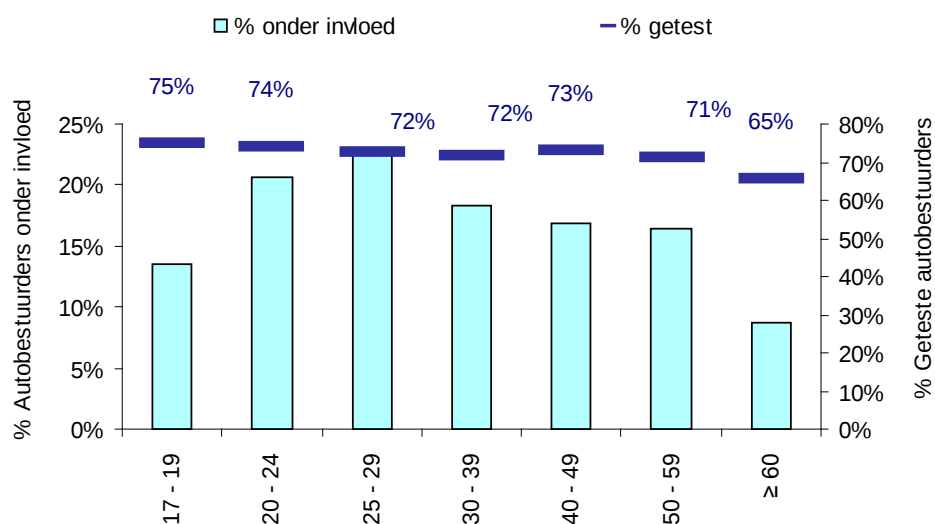
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2010 (gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	172	1273	1697	13,5%	75,0%
20 tot 24 jaar	871	4213	5710	20,7%	73,8%
25 tot 29 jaar	775	3406	4706	22,8%	72,4%
30 tot 39 jaar	991	5409	7537	18,3%	71,8%
40 tot 49 jaar	758	4480	6147	16,9%	72,9%
50 tot 59 jaar	502	3055	4280	16,4%	71,4%
60 jaar en ouder	270	3112	4756	8,7%	65,4%
Onbekend	3	64	90	4,9%	71,5%
Totaal	4342	25011	34923	17,4%	71,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 95 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 91 :

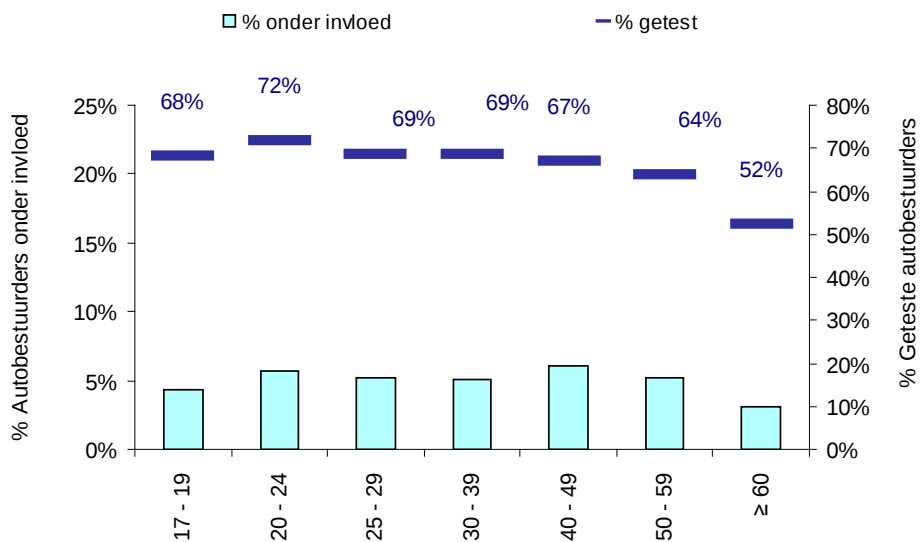
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2010 (gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	16	382	560	4,3%	68,3%
20 tot 24 jaar	103	1807	2522	5,7%	71,6%
25 tot 29 jaar	93	1788	2605	5,2%	68,6%
30 tot 39 jaar	163	3240	4726	5,0%	68,6%
40 tot 49 jaar	166	2747	4103	6,1%	66,9%
50 tot 59 jaar	82	1585	2493	5,2%	63,6%
60 jaar en ouder	34	1108	2117	3,1%	52,4%
Onbekend	0	0	0	0,0%	71,7%
Totaal	657	12657	19125	5,2%	66,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 96 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 92 :

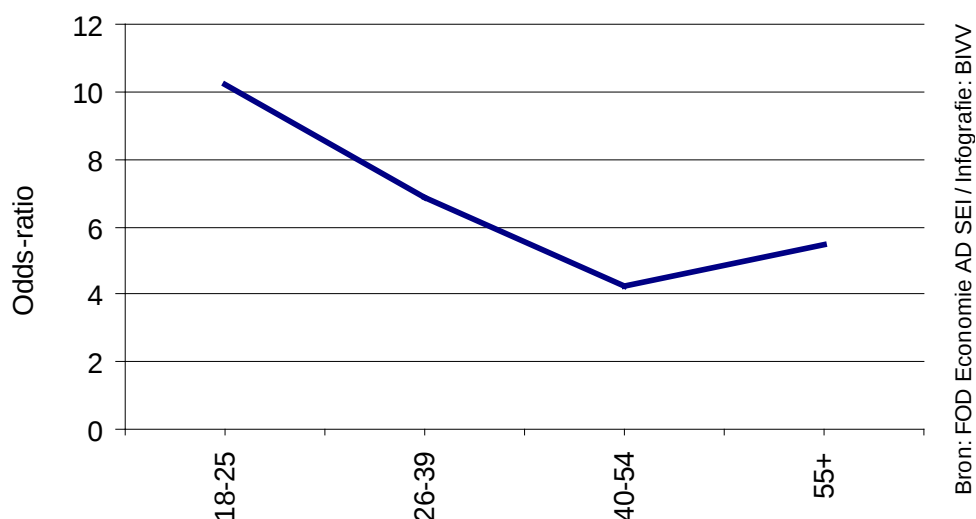
Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles⁹² (2009) en het % autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen⁹³ – 2010 (gewogen cijfers)

	Aselectieve alcoholcontrole	Ernstig ongeval	
	% Autobestuurders onder invloed	% Autobestuurders onder invloed	% geteste autobestuurders
18-25	1,9%	16,5%	61,8%
26-39	2,7%	16,0%	62,1%
40-54	3,2%	12,4%	60,1%
55+	1,6%	8,2%	52,7%

Bron: FOD Economie AD SEI en BIVV / Infografie: BIVV

FIGUUR 97 :

Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles (2009) en het % autobestuurders onder invloed in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers)

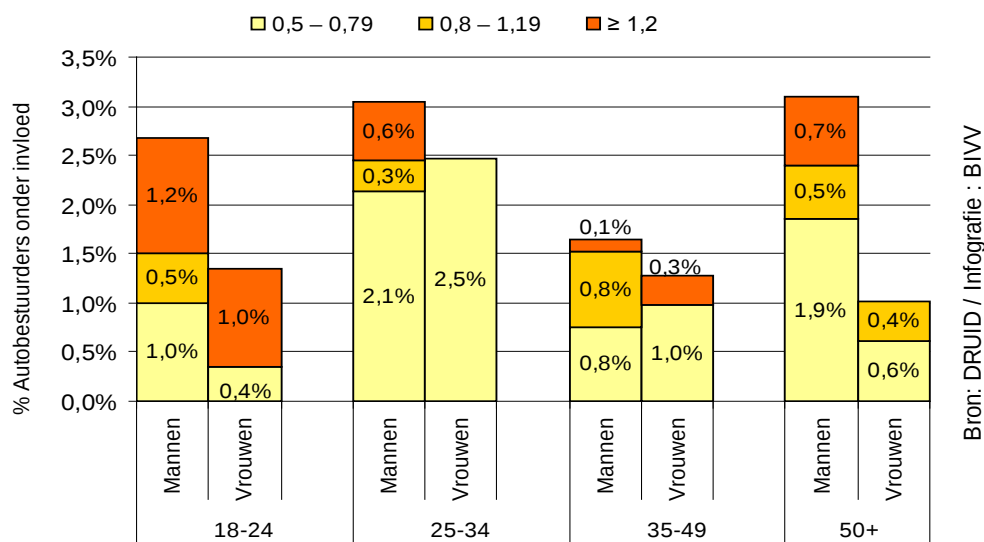


92 "Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2009". Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

93 Alhoewel in de ongevallenstatistieken geregistreerd wordt of een bestuurder positief heeft getest op de ademtest of niet, kan het exacte promillegehalte niet uit die statistieken afgeleid worden.

FIGUUR 98 :

Graad van de bloedalcoholconcentratie (BAC) van autobestuurders bij aselechte alcoholcontroles langs de kant van de weg, per leeftijdsgroep - 2011



9.6 Volgens het tijdstip van de week

Een sterke variatie van het percentage autobestuurders onder invloed komt eveneens tot uiting bij een analyse van alcoholgerelateerde letselongevallen in functie van het tijdstip van de week. Overdag ligt het percentage positieve autobestuurders veel lager dan 's nachts en ook tijdens de week is het aandeel positieve bestuurders lager dan tijdens het weekend. Het percentage bestuurders onder invloed bereikt bijgevolg een piek tijdens de weekendnachten: één op 2 autobestuurders die bij een letselongeval getest worden, is dan onder invloed.

Figuur 94 en Tabel 89 toonden aan dat 20-29 jarige autobestuurders, betrokken in letselongevallen, vaker onder invloed zijn dan autobestuurders uit andere leeftijdscategorieën. Wanneer deze bevindingen echter verder worden uitgesplitst volgens het tijdstip van de week, dan wordt een genuanceerder beeld bekomen. Behalve tijdens weekendnachten blijken 20-24 jarigen duidelijk minder vaak positief te testen na een letselongeval dan 25-34 jarigen. Tijdens weeknachten blijken de oudere autobestuurders (+30 jaar) vaker onder invloed dan de jongere (-30 jaar). Opvallend zijn trouwens de relatief goede cijfers voor -20 jarigen over alle perioden van de week. (Figuur 99)

Figuur 100 toont aan dat de opdeling dag versus nacht de problematiek van rijden onder invloed duidelijk meer typeert dan de opdeling week versus weekend. Autobestuurders die in een letselongeval betrokken raken, zijn tijdens weeknachten bijna even vaak onder invloed als tijdens weekendnachten.

Tegelijkertijd leggen de in letselongevallen betrokken autobestuurders 's nachts juist minder vaak een ademtest af dan overdag. Het percentage geteste autobestuurders ligt 's nachts soms rond de 55%, terwijl dit overdag soms meer dan 70% bedraagt. Deze verschillen houden verband met de hogere ernst van letselongevallen 's nachts (met een hoger aandeel slachtoffers dat door de ernst van de verwondingen geen ademtest kan afleggen).

TABEL 93 :

Het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers)

	Weekdag		Weeknacht		Weekenddag		Weekendnacht		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	25	2,6%	42	31,1%	31	8,9%	91	38,9%	188	11,3%
20 tot 24 jaar	152	4,5%	150	31,5%	197	15,6%	477	51,1%	975	16,2%
25 tot 29 jaar	215	6,7%	143	38,4%	194	19,3%	317	51,4%	869	16,7%
30 tot 39 jaar	348	6,0%	196	42,5%	232	13,5%	382	52,1%	1158	13,4%
40 tot 49 jaar	341	7,1%	135	40,7%	218	13,9%	230	45,1%	924	12,8%
50 tot 59 jaar	256	7,8%	62	38,6%	157	16,7%	109	41,1%	584	12,6%
60 jaar en ouder	151	5,0%	44	46,9%	71	7,1%	39	29,5%	304	7,2%
Totaal	1488	6,1%	771	38,0%	1100	14,0%	1644	48,1%	5002	13,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 94 :

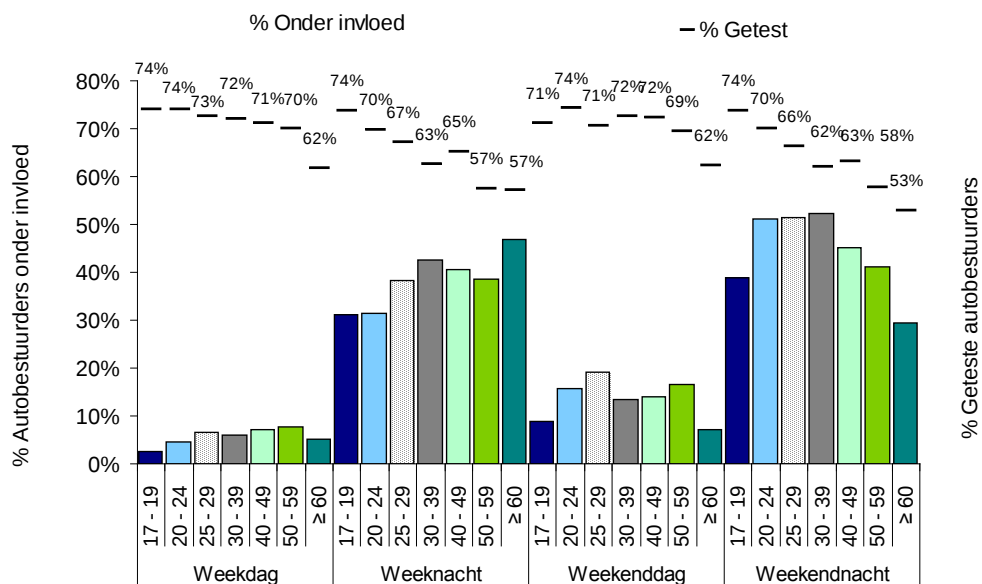
Het aantal/percentage geteste autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers)

	Weekdag		Weeknacht		Weekenddag		Weekendnacht		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	950	74,1%	134	73,8%	342	71,2%	233	73,8%	1660	73,4%
20 tot 24 jaar	3356	74,0%	476	69,6%	1264	74,3%	932	70,0%	6028	73,1%
25 tot 29 jaar	3202	72,6%	372	67,2%	1008	70,7%	618	66,3%	5200	71,0%
30 tot 39 jaar	5751	71,9%	461	62,6%	1725	72,5%	732	62,0%	8669	70,5%
40 tot 49 jaar	4825	71,2%	332	65,2%	1570	72,2%	510	63,2%	7237	70,5%
50 tot 59 jaar	3282	70,0%	161	57,4%	942	69,4%	264	57,7%	4649	68,5%
60 jaar en ouder	3006	61,7%	93	57,1%	994	62,3%	131	53,0%	4224	61,4%
Totaal	24372	70,5%	2029	65,3%	7845	70,6%	3421	64,9%	37667	69,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 99 :

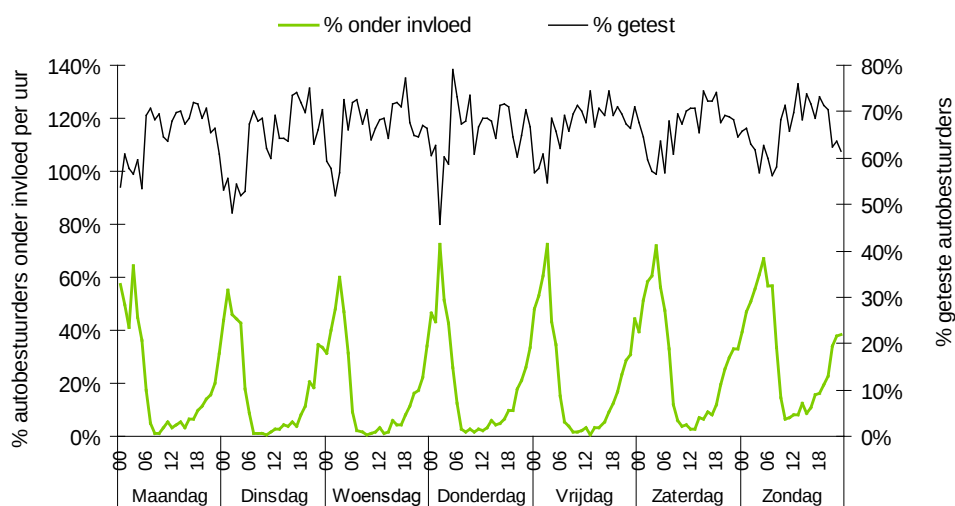
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar leeftijdscategorie en naar het tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 100 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens het tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

9.7 Volgens de maand van het jaar

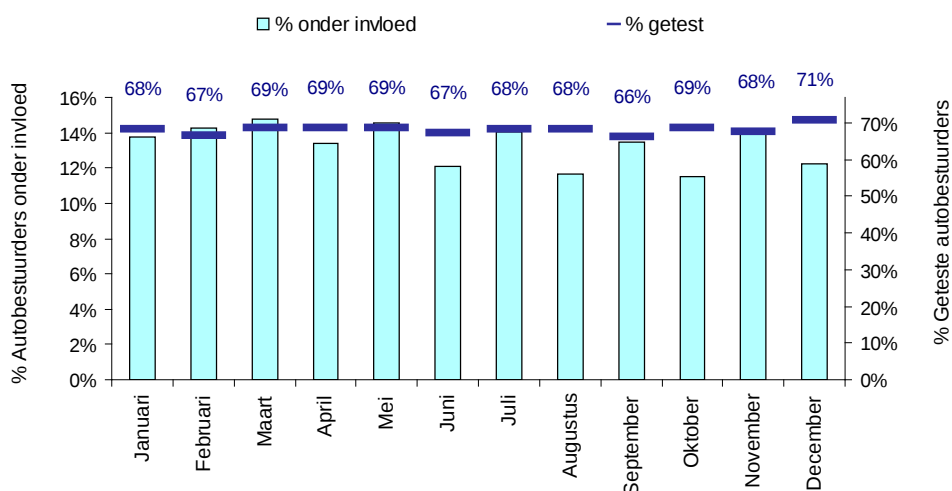
Het percentage geteste bestuurders en het percentage positieve bestuurders, betrokken in letselongevallen, is relatief stabiel overheen de maanden van het jaar.

De maand **december** kende het hoogste percentage geteste bestuurders en registreerde een relatief laag percentage positieve bestuurders in vergelijking met de andere maanden van het jaar. Dit houdt hoogstwaarschijnlijk verband met de **Bob-ein-dejaarscampagne**.

In 2010 werd in de maand augustus het laagste percentage autobestuurders onder invloed geregistreerd; in de maand maart het hoogste.

FIGUUR 101 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de maand van het jaar – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

9.8 Volgens het wegtype, het kruispunttype en het aanrijdingstype

Het percentage positieve autobestuurders in letselongevallen, blijkt weinig te variëren in functie van het wegtype. Bij letselongevallen binnen de bebouwde kom is men het vaak onder invloed (14%); bij letselongevallen op autosnelwegen het minst (12%).

Wél een uitgesproken verschil doet zich voor wat betreft het percentage geteste autobestuurders, waarbij duidelijk meer consequent wordt getest op autosnelwegen. Dit is opmerkelijk, aangezien de slachtoffers op autosnelwegen gemiddeld ernstigere verwondingen hebben, en daardoor minder vaak een ademtest kunnen afleggen. Dit verschil houdt waarschijnlijk verband met de richtlijn “botsen is blazen” welke door de wegpolitie van de federale politie (bevoegd op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen) wordt toegepast.

Autobestuurders onder invloed van alcohol zijn veel frequenter betrokken in letselongevallen zonder opponent betrokken dan nuchtere autobestuurders. Meer dan een derde van de autobestuurders in een eenzijdig letselongeval blijkt onder invloed tegenover ongeveer 1 op 10 in andere letselongevaltypes. Dit houdt verband met de mindere waakzaamheid van autobestuurders onder invloed, waardoor zij sneller de controle over het stuur verliezen dan nuchtere autobestuurders.

Ook de locatie van alcoholgerelateerde letselongevallen wijst op controleverlies over het stuur. Autobestuurders onder invloed, raken immers verhoudingsgewijs vaker betrokken in letselongevallen op **rondpunten (22%) en weggedeeltes buiten kruispunten (15%)**.

TABEL 95 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom of autosnelwegen – 2010 (gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
Autosnelwegen	474	3789	4658	12,5%	81,4%
Buiten bebouwde kom	1769	13547	19908	13,1%	68,0%
Binnen bebouwde kom	2771	20473	30951	13,5%	66,1%
Totaal	5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 96 :

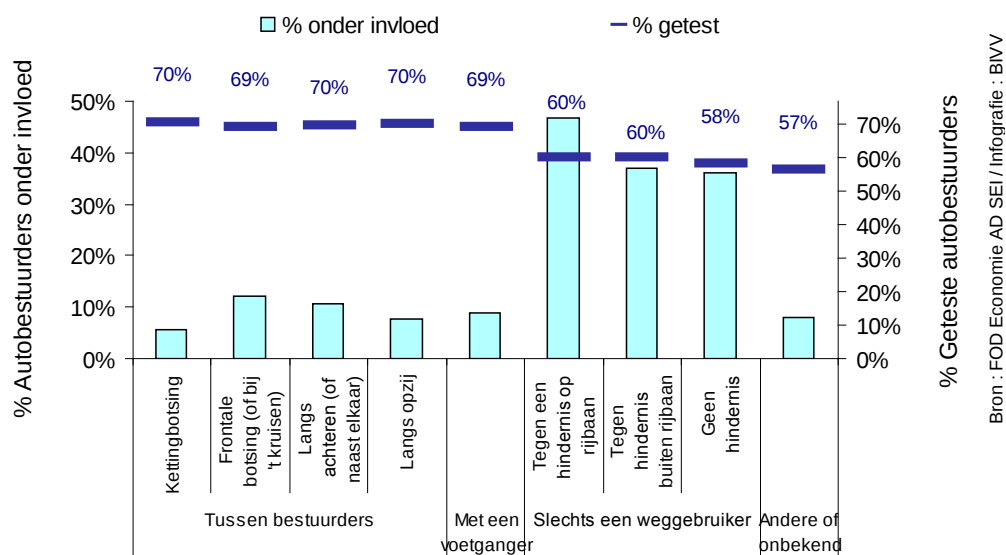
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers)

		Auto-bestuurders onder invloed	Geteste auto-bestuurders	Totaal aantal auto-bestuurders	% Auto-bestuurders onder invloed	% Geteste auto-bestuurders
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	49	858	1218	5,7%	70,5%
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	574	4775	6893	12,0%	69,3%
	Langs achteren (of naast elkaar)	1106	10526	15082	10,5%	69,8%
	Langs opzij	1069	13709	19486	7,8%	70,4%
Met een voetganger		193	2165	3122	8,9%	69,4%
Slechts een weggebruiker	Tegen een hindernis op rijbaan	210	448	743	46,8%	60,2%
	Tegen hindernis buiten rijbaan	1513	4089	6820	37,0%	59,9%
	Geen hindernis	258	716	1227	36,1%	58,3%
Andere of onbekend		42	523	924	8,1%	56,6%
Totaal		5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 102 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 97 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers)

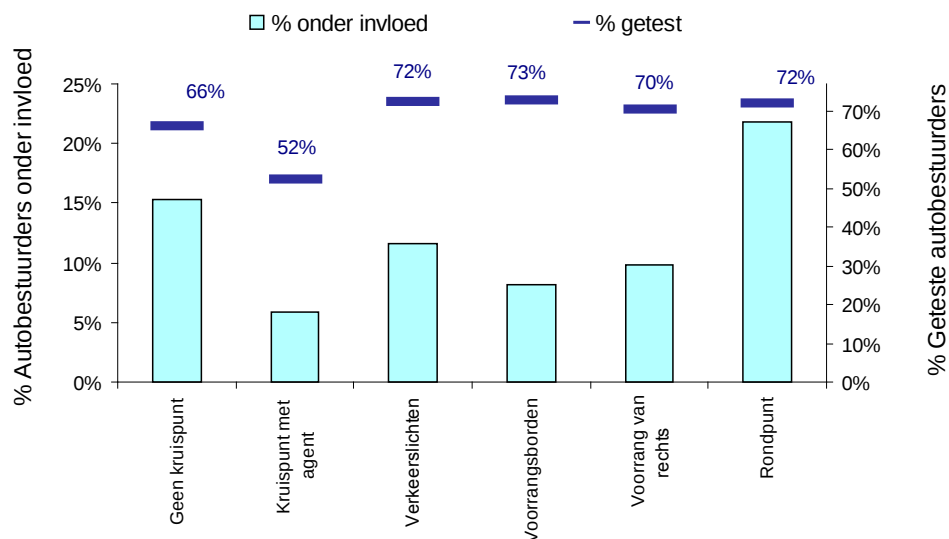
	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
Geen kruispunt	3497	22931	34815	15,3%	65,9%
Kruispunt met agent	2	37	71	5,9%	52,1%
Verkeerslichten	397	3429	4754	11,6%	72,1%
Vorrangsborden	562	6841	9412	8,2%	72,7%
Vorrang van rechts	356	3617	5150	9,8%	70,2%
Rondpunt	193	883	1228	21,9%	71,9%
Totaal	5007	37739	55431	13,3%	68,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: Autobestuurders voor wie het kruispunttype niet gekend is, zijn niet in de tabel opgenomen.

FIGUUR 103 :

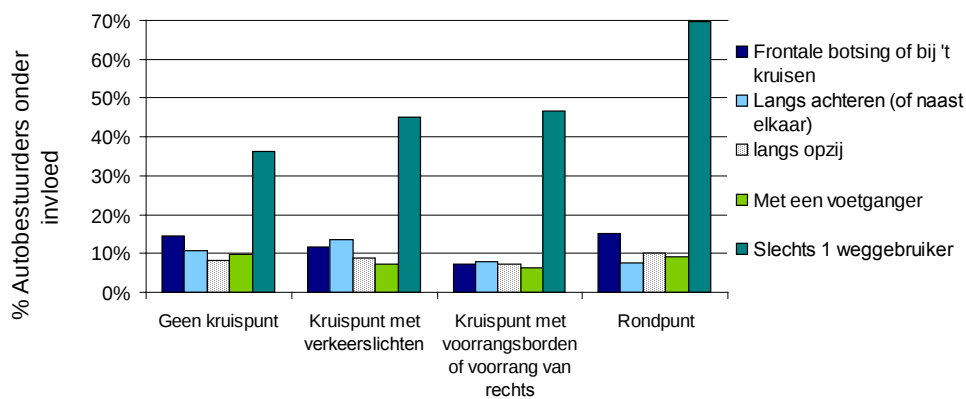
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 104 :

Het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) en kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: Met betrekking tot kruispunttypes zijn kruispunten geregeld door verkeersagenten niet opgenomen in de figuur; wat betreft type botsingen zijn kettingbotsingen niet opgenomen in de figuur. Reden is dat deze letselongevallen zeldzaam zijn.

9.9 Volgens gewest en provincie

Het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen verschilt aanzienlijk van gewest tot gewest, en van provincie tot provincie. Een duidelijk kloof tussen het Vlaams en het Waals Gewest tekent zich af, aangezien de best presterende Waalse provincie (Luik met 14% autobestuurders onder invloed) niet beter presteert dan de slechtst presterende Vlaamse provincie (West-Vlaanderen met 14%). Namen en Henegouwen kennen het hoogste percentage autobestuurders onder invloed (beide met 18%) en Limburg het laagste (9%).

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt een tussenpositie in met 14% autobestuurders onder invloed, maar slechts 54% van de autobestuurders worden in dit gewest getest.

TABEL 98 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar provincie – 2010 (gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
Waals-Brabant	214	1254	1666	17,0%	75,3%
Henegouwen	730	4111	5956	17,8%	69,0%
Luik	430	2979	5244	14,4%	56,8%
Luxemburg	156	956	1417	16,4%	67,5%
Namen	250	1399	2289	17,9%	61,1%
Waals Gewest	1781	10698	16572	16,6%	64,6%
Antwerpen	686	6065	9403	11,3%	64,5%
Vlaams-Brabant	402	3716	4618	10,8%	80,5%
Limburg	270	2868	4831	9,4%	59,4%
Oost-Vlaanderen	845	7075	8706	11,9%	81,3%
West-Vlaanderen	666	4694	6388	14,2%	73,5%
Vlaams Gewest	2868	24417	33946	11,7%	71,9%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	365	2694	4999	13,5%	53,9%
België	5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

9.10 Synthese

Door een **gebrek aan volledige informatie** is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Enerzijds, leggen zwaargewonden en doden 30 dagen slechts zelden een test af. Anderzijds worden enkel de resultaten van ademtesten in de ongevallenstatistieken opgenomen en niet de resultaten van bloedproeven.

Het percentage bestuurders en voetgangers, betrokken in letselongevallen, die een ademtest moeten afleggen, is gestegen van 22% in 2004 tot **62%** in 2010.

12% van alle actieve weggebruikers in letselongevallen zijn onder invloed. Dit percentage is stabiel sinds 2005.

Van de **zwaargewonden** die een ademtest hebben afgelegd, blijkt **20%** onder invloed. Voor **verkeersdoden** is het precieze percentage niet gekend, maar op basis van de informatie over zwaargewonden en internationale literatuur is minstens **1 op 5** onder invloed van alcohol (BAC>0,5 g/l).

Bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens zijn het vaakst onder invloed van alcohol. Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts uitzonderlijk onder invloed van alcohol. Kwetsbare weggebruikers bevinden zich hier tussenin.

Buiten een ongevalscontext blijken jonge autobestuurders (18-25) beduidend minder vaak onder invloed te zijn dan oudere autobestuurders (26-54). **Binnen een ongevalscontext zijn 18-25 jarige autobestuurders samen met de 25-29 jarigen echter het vaakst onder invloed.**

Deze twee schijnbaar tegengestelde bevindingen worden enerzijds verklaard door de aard van de alcoholconsumptie van jongeren (grotere hoeveelheden) en door een sterkere aantasting van hun rijvaardigheden bij eenzelfde promillegehalte als bij oudere autobestuurders.

Bij **mannen** ligt het percentage positieve autobestuurders, afhankelijk van de leeftijd, 3 tot 4 keer hoger dan bij vrouwen.

Autobestuurders in **Wallonië** (17%) betrokken in letselongevallen blijken vaker onder invloed van alcohol dan in Vlaanderen (12%). Het Brussel Hoofdstedelijk Gewest bevindt zich tussen de twee andere gewesten (14%)°.

Alcoholgerelateerde letselongevallen zijn in vergelijking met niet-alcoholgerelateerde letselongevallen vaker **eenzijdige** letselongevallen, en gebeuren vaker op **rondpunten en buiten kruispunten op doorlopende weggedeeltes** en bij **nacht**.



10

**SAMENVATTING: DE
EVOLUTIE VAN DE LETSEL-
ONGEVALLEN-GEDEGEVENIS IN
HET DECENNIEUM 2000-2010**

Het jaar 2010 ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 Doelstelling van maximaal 750 verkeersdoden in 2010 is niet behaald

Op het vlak van verkeersveiligheid, was het jaar **2010**, zowel op Europees, nationaal als regionaal vlak een **belangrijk ijkpunt**. België heeft het jaar 2010, in navolging van de Europese Unie, immers uitgekozen als evaluatiemoment voor de inspanningen die zij in het voorbije decennium heeft geleverd om het aantal verkeersdoden te verminderen. Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het jaar 2002 heeft België zich tot doel gesteld het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010. Dit betekende dat het jaar 2010 nog maar maximaal 750 verkeersdoden mocht tellen. Nu de definitieve ongeval-lencijfers voor het jaar 2010 gekend zijn, is het duidelijk dat deze doelstelling niet werd behaald. **Het aantal verkeersdoden is in het jaar 2010 uiteindelijk gestrand op 840, wat neerkomt op een procentuele afname van -44% ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.**⁹⁴

Tot en met het jaar 2005 werd nochtans de juiste tred aangehouden voor het behalen van maximaal 750 verkeersdoden. Maar na het jaar 2005 werden jaren met een daling afgewisseld door jaren met een stagnatie. Waarom het ene jaar een sterke daling laat zien en het andere jaar eerder een stagnatie, is daarenboven vaak moeilijk of slechts gedeeltelijk te verklaren. In het jaar 2008 heeft de economische crisis zeer waarschijnlijk bijgedragen tot de afname van het aantal verkeersdoden met 12% ten opzichte van het jaar 2007. De daling van het aantal verkeersdoden met 11% in 2010 ten opzichte van het jaar 2009 (van 943 naar 840 verkeersdoden) is dan weer gedeeltelijk schatplichtig aan de strenge winter in het jaar 2010. De maand januari en in het bijzonder de maand december, kenden in 2010 een uitzonderlijk hoog aantal sneeuwdagen (resp. bijna 3 keer en 5 keer meer dan in een gemiddeld jaar). Deze zeer strenge winter heeft geleid tot een tijdelijke afname van het aantal afgelegde trajecten en tot een aangepaste rijstijl. Een sinds 1991 ongezien laag aantal verkeersdoden (zowel januari als december) en letselongevallen (december) was hiervan het gevolg⁹⁵. Deze strenge winter is echter slechts voor een gedeelte van de afname van het aantal verkeersdoden in 2010 verantwoordelijk. Waarom het aantal verkeersdoden ook in de andere maanden van het jaar 2010 is gedaald, is onbekend.

De **regionale ongevalencijfers** laten zien dat geen één van de drie gewesten er in is geslaagd het aantal verkeersdoden met minimaal de helft te reduceren sinds het referentiegemiddelde, al bevindt het Vlaams Gewest zich met een procentuele afname van -48% niet ver van de beoogde nationale doelstelling. Het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest realiseerden respectievelijk een afname van -34% en -30%. Alhoewel deze dalingen onvoldoende waren voor het behalen van de doelstelling, zorgen zij samen toch voor een vermindering van het totaal aantal verkeersdoden met 616 verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000. Daarmee eindigen het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het jaar 2010 uiteindelijk respectievelijk met 436, 373 en 31 verkeersdoden.

Naast een regionale vergelijking dient de Belgische prestatie ook tegen het licht van de evolutie van het aantal verkeersdoden in de **Europese Unie** worden gehouden. Wat betreft de evolutie van het aantal verkeersdoden behoort België tot de Europese middenmoot aangezien de procentuele afname in ons land tussen het jaar 2001 en 2010 exact overeenkomt met de gemiddelde algemene Europese afname van -43%. Hier-

⁹⁴ Het betreft de daling tussen het afgeronde referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1500 doden 30 dagen) en het jaar 2010 (840 doden 30 dagen). Ten opzichte van het exacte referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (1456 doden 30 dagen) bedraagt de procentuele afname -42%.

⁹⁵ Er wordt in dit rapport niet verder in de tijd teruggedaan dan het jaar 1991 voor wat betreft de maandelijkse ongevalencijfers.

mee kan ons land zich echter niet tevreden stellen, gezien België met deze gemiddelde evolutie de initiële achterstand op haar buurlanden niet heeft kunnen inhalen. Met elk jaar 88 verkeersdoden per miljoen inwoners presteert België nog steeds dubbel zo slecht als Nederland (39 verkeersdoden per miljoen inwoners) en een kwart slechter dan Frankrijk (68 verkeersdoden per miljoen inwoners).

Het aantal **verkeersdoden** representeert 1% van alle door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers in België. Naast 840 verkeersdoden werden in 2010 in ons land ook 5984 **zwaargewonden** (10% van alle slachtoffers) en 54396 **lichtgewonden** (89% van alle slachtoffers) door de politie geregistreerd⁹⁶. Het aantal zwaargewonden is sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 nog iets sterker afgenomen dan het aantal verkeersdoden (-48% tegenover -44%). Het aantal lichtgewonden is in dezelfde periode met -19% afgenomen.

Deze behoorlijke procentuele dalingen van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden in de loop van de afgelopen tien jaar verbergen echter een **verontrustende vaststelling**. Zij blijken namelijk - nog in sterkere mate als de afname van het aantal verkeersdoden - in hoofdzaak in de **eerste helft van het afgelopen decennium** te zijn gerealiseerd. Zonder het voortreffelijke jaar 2010, waarin respectievelijke afnames van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden werden geregistreerd van -10% en -2% (ten opzichte van het jaar 2009) was het aantal zwaar – en lichtgewonden zelfs op hetzelfde niveau als van het jaar 2006 gebleven.

Wat betreft het jaar **2011** wijzen voorlopige ongevallencijfers op basis van de verkeersveiligheidsbarometer op een stagnatie van het aantal verkeersdoden, wat betekent dat het nieuwe decennium in mineur van start is gegaan.

De kenmerken van verkeersslachtoffers

Indien de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid wordt geëxtrapoleerd naar bepaalde kenmerken van verkeersdoden, meerbepaald naar hun leeftijd, geslacht en verplaatsingswijze, dan wordt vastgesteld dat enkel **bromfietzers (-67%), inzittenden van personenwagens (-51%), betrokkenen in busongevallen (-53%), en kinderen en jongeren onder de 18 jaar (-62%)** minstens een halvering van het aantal verkeersdoden laten optekenen sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.

Wat betreft de leeftijdscategorieën van de omgekomen verkeersslachtoffers, blijkt de procentuele afname van het aantal verkeersdoden stelselmatig zwakker naarmate de leeftijdscategorie hoger is. Terwijl de procentuele afname van het aantal verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 bij -18 jarigen -62% bedraagt, bedraagt deze voor 18-39 jarigen -44% en voor 40-59 jarigen -33%. Senioren van 60 jaar en ouder presteren met een evolutie van -40% evenwel weer iets beter dan de 40-59 jarigen. Wat betreft het geslacht van de verkeersdoden, wordt noch voor mannen noch voor vrouwen een halvering geregistreerd, alhoewel vrouwen zich daar met -48% verkeersdoden niet ver van bevinden (mannen: -41%).

Met betrekking tot de verplaatsingswijzes wordt de minste vooruitgang geregistreerd voor omgekomen voetgangers (-31%), omgekomen motorfietzers (-20%) en verkeersdoden in letselongevallen met lichte vrachtwagens (-34%).

⁹⁶ Niet alle verkeersslachtoffers worden echter door de politie geregistreerd. De voornaamste oorzaak hiervan is dat de politie niet steeds door de ongevalsbetrokkenen op de hoogte van het letselongeval wordt gesteld. Hoe hoger de ernst van een letselongeval, hoe groter de kans dat het letselongeval is geregistreerd en is opgenomen in de ongevallendatabank.

Afgezien van voetgangers voor wie het aantal afgelegde kilometers niet gekend is, zijn dit echter tegelijkertijd de vervoersmiddelen welke een sterke stijging van het aantal afgelegde kilometers gedurende het afgelopen decennium hebben laten zien (resp. +32% en + 54% voor motorfietsers en lichte vrachtwagens). Het is evident dat een **toename van het aantal afgelegde kilometers** een afname van het aantal verkeersslachtoffers niet in de hand werkt, maar eerder tegenwerkt. Aan de andere kant is de halvering van het aantal verkeersdoden onder inzittenden van personenwagens zonder twijfel mede te danken aan de stagnatie (+1%) van het aantal afgelegde reizigerskilometers door auto-inzittenden.

Reeds eerder in deze conclusie werd het afgelopen decennium opgesplitst in een gunstige periode met aanzienlijke afnames van het aantal verkeersdoden (2000-2005) en een periode met meer matige dan goede jaren (2006-2010). Op basis van een analyse in functie van de verplaatsingswijze blijkt nu dat **enkel het aantal omgekomen autobestuurders tijdens de tweede helft van het decennium onophoudelijk en aanzienlijk is gedaald**. De evolutie van het aantal omgekomen voetgangers, fietsers, bromfietsers klasse B, motorfietsers $\leq 400\text{cc}$, inzittenden van (lichte) vrachtwagens en **passagiers** van personenwagens is in de loop van de afgelopen jaren daarentegen tot stilstand gekomen. Bovendien worden gelijkaardige vaststellingen gedaan voor de zwaargewonden en lichtgewonden opgesplitst naar verplaatsingswijze. De evolutie van het aantal lichtgewonden is zelfs voor alle weggebruikerstypes, met uitzondering van bromfietsers, tot stilstand gekomen in de loop van de periode 2000-2010.

Indien voor elk weggebruikerstype afzonderlijk slechts één of twee belangrijke problematieken en werkpunten vernoemd kunnen worden, dan moet voor **voetgangers** zeker het hoge aantal verkeersdoden tijdens het oversteken van de rijbaan vermeld worden. Zes op tien van alle voetgangersongevallen ontstaan op het moment dat de voetganger de rijbaan oversteekt, en meer dan de helft van alle verkeersdoden onder voetgangers werd betrokken in een dergelijk ongeval. De ongevallencijfers illustreren trouwens duidelijk het nut van het zebrapad aangezien ongevallen bij het oversteken van de rijbaan buiten de directe omgeving van een zebrapad, dubbel zo ernstig zijn als ongevallen op een zebrapad. Voor **voetgangers** wordt trouwens, net als voor **fietsers**, een piek van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden geregistreerd bij jongeren onder de 20 jaar én bij ouderen boven de 60 jaar. De piek bij de oudere generatie overtreft trouwens in beide gevallen de piek bij de jongere generatie.

Met betrekking tot letselongevallen met **fietsers** en **bromfietsers** springt het zeer hoge aantal verkeersdoden ten gevolge van een overtreding van de voorrangsregel in het oog. 28% van alle fietsdoden en 18% van alle omgekomen bromfietsers kwamen in een dergelijk ongeval terecht. Daarbij lijken de (brom)fietsers ongeveer even vaak zelf de voorrangsregel te hebben overtreden als hen opponent.

Wat betreft bromfietsers moet eveneens vermeld worden dat geen enkel vervoermiddel zo leeftijdsgebonden is als deze gemotoriseerde tweewieler want twee derde van alle zwaargewonde en omgekomen bromfietsers bevindt zich tussen 15 en 24 jaar.

Ook omgekomen en zwaar gewonde **motorfietsers** onderscheiden zich van de andere weggebruikerstypes op het vlak van hun leeftijd. Terwijl in het jaar 2000 nog een piek werd waargenomen bij twintigers, ondergingen gewonde motorfietsers het afgelopen decennium duidelijk een "vergrijzing". Nu worden ongeveer even veel zwaargewonden en verkeersdoden geregistreerd bij zowel twintigers, dertigers, veertigers als vijftigers. Motorfietsers zijn ook de weggebruikers voor wie het de hoogste overlijdenskans per afgelegde kilometer wordt waargenomen. 12% van alle verkeersdoden in België zijn motorfietsers terwijl zij slechts 1% van alle reizigerskilometers afleggen.

Het dient in deze samenvatting vermeld te worden dat **de ongevallendatabank ruim-schoots tekortschiet inzake ongevalsfactoren en ongevalsoorzaken**. De ongevallendatabank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die worden ingevuld

door de politiediensten nadat zij het letselongeval ter plaatse hebben vastgesteld. De politie kan ter plaatse echter zelden met zekerheid oordelen over bepaalde letseloorzaken zoals overdreven/onaangepaste snelheid, gordeldracht, overtredingen van de wet enz. Sommige ongevalsoorzaken hebben zelfs g een rubriek in het verkeersongeval-formulier (bvb. gereden snelheid op het moment van het letselongeval).

Rijden onder invloed van alcohol (men is onder invloed bij een BAC van 0,5 g/l of meer) is de enige “killer” (de drie killers in het verkeer zijn “rijden onder invloed van alcohol”, “het niet dragen van de gordel”, en “overdreven/onaangepaste snelheid”) die in dit rapport uitvoerig aan bod komt. Aan deze problematiek is wel een duidelijke rubriek in het verkeersongevallenformulier gewijd. Bovendien heeft de politie aan de hand van een ademtest na het letselongeval zekerheid over het al dan onder invloed zijn van de betrokken bestuurders.

Rijden onder invloed van alcohol

Ook de ongevallenstatistieken over rijden onder invloed van alcohol zijn echter niet volmaakt. Enkel de resultaten van de ademtesten zijn gekend en niet van de bloedafnames (vaak de enige bron met betrekking tot zwaar gewonde en omgekomen slachtoffers). Gelukkig is het percentage bestuurders dat na een letselongeval een ademtest moet afleggen drastisch gestegen van 22% in 2004 tot 62% in 2010. In 2010 bleken **12% van de geteste bestuurders, betrokken in letselongevallen, onder invloed van alcohol. Buiten een ongevalscontext is dit percentage veel lager want dan bedraagt het 2,5%.** Omdat zwaargewonde en omgekomen bestuurders zelden tot nooit een ademtest afleggen, en internationale literatuur heeft aangetoond dat zij veel vaker onder invloed zijn dan ongedeerde en lichtgewonde bestuurders, is het percentage van 12% bestuurders onder invloed echter zonder twijfel een sterke onderschatting voor wat betreft de zwaargewonde en omgekomen bestuurders.

In tegenstelling wat vaak gedacht wordt, blijken jonge autobestuurders (18-25) buiten een ongevalscontext beduidend minder vaak onder invloed te zijn dan oudere autobestuurders (26-54), en dit ongeacht het tijdstip van de week. Dat deze jonge autobestuurders binnen een ongevalscontext echter wél vaker onder invloed zijn, kan enerzijds verklaard worden door een ander consumptiegedrag (nl. binge drinking) en anderzijds door een sterkere aantasting van de rijvaardigheden bij eenzelfde promillegehalte als bij oudere autobestuurders. Jammer genoeg gaat het percentage **jonge autobestuurders die onder invloed van alcohol in een letselongeval betrokken raken sinds 2007 weer in stijgende lijn** (2007: 13,5% ; 2009: 17,1% ; 2010: 15,2%).

Naast **jongeren** verdienen **mannen** en **bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens** een verhoogde aandacht met betrekking tot rijden onder invloed. Mannelijke autobestuurders, betrokken in letselongevallen, zijn drie tot vier maal vaker onder invloed van alcohol dan vrouwen (17% onder invloed tegenover 5%). Bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens, betrokken in letselongevallen zijn iets vaker dan gemiddeld onder invloed (beide 13%) terwijl de bestuurders van vrachtwagens zelden tot nooit de wettelijke alcohollimiet overschrijden (1% à 2%).

Het tijdstip van letselongevallen

Wat betreft het tijdstip van de letselongevallen is er het afgelopen decennium erg **weinig evolutie** opgetreden. Geen enkele temporele parameter (een maand, een dag, een uur enz.) lijkt significant meer dan een andere te hebben bijgedragen tot de daling van het aantal verkeersslachtoffers sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.

Elk jaar wordt eenzelfde cyclus van het aantal verkeersdoden doorlopen. Het aantal verkeersdoden is het laagst in de winter en het hoogst in de **zomer**. De dodentol in de twee andere seizoenen bevindt zich hier tussenin. De toename in de zomer is in

hoofdzaak het gevolg van een hogere verkeersdeelname in de zomer vanwege **gemo-toriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers**. Behalve voor motorfietsers, is de ongevallenernst (aantal doden per 1000 letselongevallen) even hoog in de zomer als de winter, wat betekent dat de gemiddelde bestuurder niet gevaarlijker en sneller rijdt in de zomer als in de winter.

De overgang van de zomertijd naar de **wintertijd** op het einde van de maand oktober heeft een plotse stijging van het aantal ernstige letselongevallen in de avondspits tot gevolg. De vroegere intrede van de schemering en de daarmee gepaard gaande verlaagde zichtbaarheid, lijken in het bijzonder het aantal ernstige letselongevallen met voetgangers en met auto's te verhogen.

Wat betreft de spreiding van de ongevallenstatistieken over een volledige dag, blijkt de avondspits duidelijk meer letselongevallen en verkeersdoden te tellen dan de ochtendspits. De ochtendspits (tussen 7 en 9 uur) beslaat een kortere periode dan de avondspits. Die laatste wordt in feite al meteen na de middag ingezet (vanaf 14 tot 19 uur). Het verkeer in de ochtend is dan ook vooral werk – en schoolgebonden, terwijl het verkeer tijdens de avond ook andere doeleinden heeft (vrije tijd, inkopen enz.). De nachten blijven een problematisch tijdstip wegens de hoge ernst van de letselongevallen: één op de drie verkeersdoden komt 's nachts om het leven, terwijl dan slechts 9% van alle kilometers afgelegd worden.

De locatie van letselongevallen

In tegenstelling tot het tijdstip van de letselongevallen is er tijdens de afgelopen tien jaar wel verandering opgetreden aangaande de locatie van de letselongevallen. Afnames van meer dan 50% van het aantal verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde worden waargenomen op **autosnelwegen (-52%), wegen met een maximale snelheidslimiet van 90 km/u (-64%), en op kruispunten (-52%)**. Anderzijds worden toenames geregistreerd op rotondes en wegen met een maximale snelheidslimiet van 30 km/u of 70 km/u.

De toename van het aantal verkeersdoden op rotondes en op 30 km/u wegen is een logisch en rechtstreeks gevolg van een toename van deze specifieke infrastructuur binnen het totale wegennet. Ook de stijging van het aantal verkeersdoden op 70 km/u wegen houdt verband met een groter wordend aandeel van deze wegen binnen het totale wegennet. Vooral in het Vlaams Gewest zijn in het afgelopen decennium veel 90 km/u wegen omgezet naar 70 km/u wegen, met een transfer van verkeersongevallen en verkeersdoden van 90 km/u wegen naar 70 km/u wegen tot gevolg. De afname van verkeersdoden op 90 km/u wegen is echter veel aanzienlijker dan de toename op 70 km/u wegen waaruit kan besloten worden dat de gedeeltelijke omzetting van 90 km/u wegen naar 70 km/u wegen een goede beslissing was.

Een verklaring voor de daling van het aantal verkeersdoden op kruispunten moet men voorlopig schuldig blijven, maar wat betreft de daling op de autosnelwegen heeft de installatie van de vaste snelheidscamera's zeer waarschijnlijk een invloed gehad op de daling van het aantal verkeersdoden.

Reeds eerder in deze conclusie werd vermeld dat geen enkel gewest het aantal verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde heeft kunnen halveren. Een conclusie over ongevallenstatistieken mag echter evenmin voorbijgaan aan de **enorme verschillen tussen de ongevallenernst in de drie Belgische regio's**, en dit ongeacht het wegtype, het snelheidsregime en de ongevalstypes. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen per duizend letselongevallen acht ongevalsbetrokkenen om het leven. In Vlaanderen bedraagt dat al bijna het dubbele met 15 doden per duizend letselongevallen, maar in Wallonië ligt dit nog eens dubbel zo hoog (bijna 29 doden per duizend letselongevallen). Dit kan onder andere verklaard worden door een verschillende urbanisatie-

graad en bevolkingsdichtheid, en vermoedelijk ook door een andere weginfrastructuur, andere handhavingspraktijken en door een eigen specifieke regionale mobiliteit (bvb. minder fietsers in Wallonië).

Opvallend is echter dat **de overlijdenskans per afgelegde kilometer voor de drie gewesten daarentegen wel erg gelijkaardig** is. Dit wil zeggen dat het aantal verkeersdoden in Wallonië op basis van het aantal afgelegde kilometers vergelijkbaar is met Vlaanderen, maar dat het aantal letselongevallen per afgelegde kilometer bijna de helft lager is in Wallonië dan in Vlaanderen. Het gelijkaardige overlijdensrisico in beide gewesten, in combinatie met het gevoelig lagere ongevalsrisico in Wallonië, resulteert in een hogere ongevallenernst voor Wallonië.

Ten slotte is het belangrijk in deze conclusie te benadrukken dat, in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt, de meeste verkeersdoden niet op kruispunten maar op **doorlopende weggedeeltes** vallen (80% van de verkeersdoden buiten bebouwde kom en 73% van de doden binnen bebouwde kom). Ook het aantal **eenzijdige letselongevallen** (i.e. letselongevallen zonder tegenpartij) worden onderschat. Deze letselongevallen representeren immers 61% van alle verkeersdoden op autosnelwegen, 45% van alle verkeersdoden buiten bebouwde kom en 35% van de doden binnen bebouwde kom.



TABELLEN

TABEL 1 :	De ongevallenstatistieken in één oogopslag (niet-gewogen cijfers).....	6
TABEL 2 :	Aantal gewogen politiezones per jaar.....	22
TABEL 3 :	Korte termijn evolutie van het aantal verkeersslachtoffers: 2008 tot en met 2010 (gewogen cijfers).....	32
TABEL 4 :	Korte termijn evolutie van het aantal letselongevallen: 2008 tot en met 2010 (gewogen cijfers).....	32
TABEL 5 :	Prognose van het aantal Belgische verkeersdoden in de jaren 2012 tot en met 2020.....	36
TABEL 6 :	Evolutie op lange termijn van de kerncijfers: slachtoffers.....	41
TABEL 7 :	Evolutie op lange termijn van de kerncijfers: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens.....	43
TABEL 8 :	Procentuele evolutie van de kerncijfers, jaar na jaar.....	44
TABEL 9 :	Evolutie van de letselongevallen en verkeersslachtoffers in verhouding tot de evolutie risicoblootstellingsgegevens.....	47
TABEL 10 :	Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2010.....	50
TABEL 11 :	Kerncijfers per maand – 2010 (gewogen).....	59
TABEL 12 :	Evolutie van het aantal letselongevallen per maand.....	61
TABEL 13 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per maand.....	61
TABEL 14 :	Kerncijfers van letselongevallen volgens de periode van de week – 2010 (gewogen).....	64
TABEL 15 :	Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010.....	67
TABEL 16 :	Aantal zwaargewonden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010 (gewogen).....	68
TABEL 17 :	Aantal lichtgewonden volgens leeftijdscategorie, geslacht en periode van de week – 2010 (gewogen).....	68
TABEL 18 :	Kerncijfers volgens de dag van de week– 2010 (gewogen).....	71
TABEL 19 :	Aandeel lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen volgens lichtgesteldheid voor voetgangers, fietsers en auto-inzittenden – 2010 (gewogen cijfers).....	74
TABEL 20 :	De kerncijfers van letselongevallen volgens de weersomstandigheden – 2010 (gewogen cijfers).....	75
TABEL 21 :	De kerncijfers van letselongevallen volgens de staat van het wegdek – 2010 (gewogen cijfers).....	75
TABEL 22 :	Kerncijfers van de wettelijke feestdagen – 2008-2009-2010 (gewogen cijfers).....	76
TABEL 23 :	Kerncijfers per gewest – 2010 (gewogen cijfers).....	80
TABEL 24 :	Evolutie van de letselongevallen in de 3 gewesten.....	81
TABEL 25 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten.....	81
TABEL 26 :	Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten.....	82
TABEL 27 :	Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten.....	83
TABEL 28 :	Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden in vergelijking met de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de gewestelijke doelstellingen.....	87
TABEL 29 :	Ongevallen per wegtype en per gewest – 2010 (gewogen).....	90
TABEL 30 :	Doden 30 dagen per wegtype en per gewest – 2010.....	90
TABEL 31 :	Ongevallenernst per wegtype en per gewest – 2010 (gewogen).....	91
TABEL 32 :	Doden 30 dagen per verplaatsingswijze en per gewest – 2010.....	91
TABEL 33 :	Zwaargewonden per verplaatsingswijze en per gewest – 2010 (gewogen).....	92
TABEL 34 :	Kerncijfers per provincie – 2010 (gewogen cijfers).....	93
TABEL 35 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies.....	94
TABEL 36 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Waalse provincies.....	95
TABEL 37 :	Kerncijfers per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom en op autosnelwegen) – 2010 (gewogen cijfers).....	96
TABEL 38 :	Evolutie van de kerncijfers op autosnelwegen.....	96
TABEL 39 :	Evolutie van de kerncijfers buiten de bebouwde kom.....	97
TABEL 40 :	Evolutie van de kerncijfers binnen de bebouwde kom.....	98
TABEL 41 :	Ongevalsrisico en overlijdensrisico op / buiten autosnelwegen (aantal ongevallen per miljard voertuigkilometers en aantal doden per miljard reizigerskilometers).....	99

TABEL 42 :	Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2010 (gewogen).....	100
TABEL 43 :	Kerncijfers per type kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen).....	100
TABEL 44 :	Aantal letselongevallen en doden 30 dagen op autosnelwegen volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen)	102
TABEL 45 :	Aantal letselongevallen en doden 30 dagen buiten bebouwde kom volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers).....	103
TABEL 46 :	Aantal letselongevallen en doden 30 dagen binnen bebouwde kom volgens aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers).....	103
TABEL 47 :	Kerncijfers volgens verplaatsingswijze, op autosnelwegen – 2010 (gewogen cijfers)	104
TABEL 48 :	Kerncijfers volgens verplaatsingswijze, buiten de bebouwde kom – 2010 (gewogen).....	105
TABEL 49 :	Kerncijfers per verplaatsingswijze, binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen cijfers).....	105
TABEL 50 :	Evolutie van de kerncijfers voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op autosnelwegen	106
TABEL 51 :	Evolutie van de kerncijfers voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg	107
TABEL 52 :	Kerncijfers volgens snelheidsregime – 2010 (gewogen)	108
TABEL 53 :	Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, totaal – 2010 (gewogen cijfers).....	116
TABEL 54 :	Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, mannen - 2010 (gewogen cijfers)	117
TABEL 55 :	Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie, vrouwen - 2010 (gewogen cijfers).....	118
TABEL 56 :	5Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype	121
TABEL 57 :	Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers)	123
TABEL 58 :	Evolutie van het aantal lichtgewonden volgens weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers)	127
TABEL 59 :	Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per leeftijdscategorie en verplaatsingswijze – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het gemiddelde 2008-2010 (niet-gewogen cijfers).....	127
TABEL 60 :	Aantal doden 30 dagen volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010	129
TABEL 61 :	Aantal zwaargewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers).....	131
TABEL 62 :	Aantal lichtgewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers).....	133
TABEL 63 :	Wie botst tegen wie? Aantal letselongevallen volgens de “botsingspartner” – 2010 (gewogen cijfers)	141
TABEL 64 :	Wie botst tegen wie? Procentueel aandeel letselongevallen volgens de “botsingspartner” - 2010 (gewogen cijfers)	141
TABEL 65 :	Evolutie van het aantal voetgangers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	143
TABEL 66 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, voetgangers – 2010 (gewogen cijfers)	144
TABEL 67 :	Aantal verkeersslachtoffers onder voetgangers naargelang de plaats van de voetganger op de weg – 2010 (gewogen cijfers)	146
TABEL 68 :	Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers).....	149
TABEL 69 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, fietsers – 2010 (gewogen cijfers).....	150
TABEL 70 :	Kerncijfers van fietsongevallen volgens het type fietspad – 2010 (gewogen cijfers).....	153
TABEL 71 :	Kerncijfers van types fietsongevallen – 2010 (gewogen cijfers).....	154
TABEL 72 :	Evolutie van het aantal bromfietzers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 bromfietser (niet-gewogen cijfers)	157
TABEL 73 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, bromfietzers – 2010 (gewogen cijfers)	158
TABEL 74 :	Kerncijfers van types bromfietsongevallen – 2010 (gewogen cijfers).....	160
TABEL 75 :	Evolutie van het aantal motorfietzers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser (opgesplitst in motorfietsen ≤ 400cc en > 400cc) (niet-gewogen cijfers)	163
TABEL 76 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, motorfietzers – 2010 (gewogen cijfers)	164
TABEL 77 :	Evolutie van het aantal inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)	168
TABEL 78 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijdscategorie en per geslacht, autobestuurders – 2010 (gewogen cijfers)	169

TABELLEN & FIGUREN

TABEL 79 :	Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autopassagiers – 2010 (gewogen cijfers)	170
TABEL 80 :	Aantal gewonde auto-inzittenden naargelang de zitplaats in de personenwagen – 2010 (gewogen cijfers) ...	172
TABEL 81 :	Evolutie van het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)	174
TABEL 82 :	Aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens (inzittenden en opponenten) volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)	175
TABEL 83 :	Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)	177
TABEL 84 :	Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen (inzittenden en opponenten) volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)	178
TABEL 85 :	Land van inschrijving van vrachtwagens en andere voertuigen betrokken in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers)	180
TABEL 86 :	Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (niet-gewogen cijfers)	187
TABEL 87 :	Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één bestuurder onder invloed, en van de ernst en het aantal slachtoffers in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)	190
TABEL 88 :	Het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen opgesplitst naar de verschillende weggebruikerstypes – 2010 (gewogen cijfers).....	191
TABEL 89 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën – 2010 (gewogen cijfers)	193
TABEL 90 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2010 (gewogen cijfers)	194
TABEL 91 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2010 (gewogen cijfers)	195
TABEL 92 :	Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles (2009) en het % autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers)	196
TABEL 93 :	Het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers).....	198
TABEL 94 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers).....	198
TABEL 95 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom of autosnelwegen – 2010 (gewogen cijfers)	201
TABEL 96 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers)	201
TABEL 97 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers).....	202
TABEL 98 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar provincie – 2010 (gewogen cijfers).....	204

FIGUREN

FIGUUR 1 :	De piramide van de verkeersveiligheidsindicatoren	13
FIGUUR 2 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2010	19
FIGUUR 3 :	Het “zwart cijfer” van de letselongevallen en de 3 problemen m.b.t. de kwaliteit van de ongevalgegevens	19
FIGUUR 4 :	Schematische voorstelling van het verlies aan informatie over letselongevallen	20
FIGUUR 5 :	Schematische vergelijking tussen de ongevalendatabank en de databank over ziekenhuisgegevens	21
FIGUUR 6 :	Vergelijking van de evolutie van auto-ongevallen (niet-gewogen politionele gegevens) met de burger-rechtelijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade	24
FIGUUR 7 :	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	35
FIGUUR 8 :	Evolutie van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers) in België	36
FIGUUR 9 :	Geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden in België met 68% betrouwbaarheidsinterval	37
FIGUUR 10 :	Evolutie van de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	38
FIGUUR 11 :	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers	44
FIGUUR 12 :	Evolutie van het ongevalsrisico (letselongevallen per miljard voertuigkilometers)	48
FIGUUR 13 :	Evolutie van het overlijdensrisico (doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers)	48
FIGUUR 14 :	Evolutie van het aantal zwaargewonden per miljard reizigerskilometers	49
FIGUUR 15 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2010	51
FIGUUR 16 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2010	52
FIGUUR 17 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers - 2010	53
FIGUUR 18 :	Daling van het aantal doden 30 dagen in 2010 ten opzichte van 2001	54
FIGUUR 19 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in België en buurlanden	54
FIGUUR 20 :	Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden van het jaar – gemiddelde 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	62
FIGUUR 21 :	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar, voor voetgangers, fietsers, motorfietsers en auto-inzittenden – gemiddelde 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	63
FIGUUR 22 :	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2010 (gewogen)	64
FIGUUR 23 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens de periode van de week	65
FIGUUR 24 :	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de periode van de week	65
FIGUUR 25 :	Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de periode van de week – 1991 = basis 100	66
FIGUUR 26 :	Aandeel van elke leeftijdscategorie ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden en de totale populatie, volgens de periode van de week – 2010	66
FIGUUR 27 :	Aandeel van elke leeftijdscategorie ten opzichte van het totaal aantal zwaargewonden en de totale populatie volgens de periode van de week – 2010 (gewogen)	67
FIGUUR 28 :	Aandeel van elke leeftijdsgroep binnen het totaal aantal autobestuurders op de weg (2009) en binnen het totaal aantal autobestuurders betrokken in ernstige letselongevallen (2010; gewogen cijfers), voor de vier periodes van de week	69
FIGUUR 29 :	Aandeel van elk geslacht binnen het totaal aantal autobestuurders op de weg (2009) en binnen het totaal aantal autobestuurders betrokken in ernstige letselongevallen (2010; gewogen cijfers), voor de vier periodes van de week	70
FIGUUR 30 :	Aandeel eenzijdige letselongevallen er periode van de week – 2010 (gewogen cijfers)	70
FIGUUR 31 :	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	72
FIGUUR 32 :	Spreiding van letselongevallen over de maanden en de dagen van een jaar en over de uren van een dag – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	73
FIGUUR 33 :	Weersomstandigheden en de staat van het wegdek – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	74
FIGUUR 34 :	Evolutie van de ongevallernst per gewest	84
FIGUUR 35 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometer per gewest	84
FIGUUR 36 :	Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Vlaams Gewest	89
FIGUUR 37 :	Regionale doelstellingen met betrekking tot de zwaargewonden in het Vlaams Gewest	89

FIGUUR 38 :	Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Waals Gewest.....	89
FIGUUR 39 :	Regionale doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen en zwaargewonden in het Waals Gewest 89	
FIGUUR 40 :	Doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en regionale doelstellingen) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	89
FIGUUR 41 :	Regionale doelstellingen met betrekking tot de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	89
FIGUUR 42 :	Regionale doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	89
FIGUUR 43 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per verplaatsingswijze en per gewest – 2010 (gewogen cijfers)	92
FIGUUR 44 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies	93
FIGUUR 45 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Waalse provincies	94
FIGUUR 46 :	Verdeling van de letselongevallen volgens aanrijdingstype, op autosnelwegen, buiten en binnen de bebouwde kom – 2010 (gewogen cijfers)	101
FIGUUR 47 :	De aard van het obstakel bij eenzijdige letselongevallen op autosnelwegen tegen een obstakel buiten de rijbaan (eerste aanrijding) – 2010 (ernst berekend over de laatste 10 jaar)	102
FIGUUR 48 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per snelheidsregime	108
FIGUUR 49 :	Evolutie van het aantal letselongevallen per snelheidsregime	109
FIGUUR 50 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen per snelheidsregime	109
FIGUUR 51 :	De belangrijkste doodoorzaken bij mannen volgens leeftijdscategorie – 2008.....	114
FIGUUR 52 :	De belangrijkste doodoorzaken bij vrouwen volgens leeftijdscategorie – 2008.....	114
FIGUUR 53 :	Aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2000/2010 (niet-gewogen cijfers).....	115
FIGUUR 54 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)	119
FIGUUR 55 :	Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)	122
FIGUUR 56 :	Evolutie van het aantal lichtgewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 (niet-gewogen cijfers)	124
FIGUUR 57 :	Aandeel van elk weggebruikerstype in het totaal aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij mannen en bij vrouwen – 2010 (gewogen cijfers).....	134
FIGUUR 58 :	Totale ongevallenernst volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)	135
FIGUUR 59 :	Aantal doden 30 dagen bij de opvolgers van elk weggebruikerstype – 2010	136
FIGUUR 60 :	Totale overlijdensrisico volgens weggebruikerstype - 2010	137
FIGUUR 61 :	Ongevalsrisico volgens weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)	137
FIGUUR 62 :	Procentuele verdeling van elk aanrijdingstype per weggebruikerstype – 2010 (gewogen cijfers)	138
FIGUUR 63 :	Aandeel eenzijdige letselongevallen volgens weggebruikerstype - 2010 (gewogen cijfers).....	139
FIGUUR 64 :	Evolutie van het aantal voetgangers als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	142
FIGUUR 65 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, voetgangers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	144
FIGUUR 66 :	Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan, opgesplitst per leeftijdscategorie – 2001-2010 (niet-gewogen cijfers)	146
FIGUUR 67 :	Spreiding van ernstige voetgangersongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers)	148
FIGUUR 68 :	Evolutie het aantal fietsslachtoffers en van het aantal letselongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers).....	148
FIGUUR 69 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, fietsers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	150
FIGUUR 70 :	Vergelijking van de ernst van fietsongevallen binnen en buiten bebouwde kom, volgens het type fietspad – 2010 (gewogen cijfers)	152
FIGUUR 71 :	Spreiding van ernstige fietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	155
FIGUUR 72 :	Evolutie van het aantal bromfietzers klasse A als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens één bromfietser klasse A (niet-gewogen cijfers)	156
FIGUUR 73 :	Evolutie van het aantal bromfietzers klasse B als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens één bromfietser klasse B (niet-gewogen cijfers)	157

FIGUUR 74 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, bromfietzers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	158
FIGUUR 75 :	Spreiding van ernstige bromfietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	161
FIGUUR 76 :	Evolutie van het aantal motorfietzers ($\leq 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser ($\leq 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers).....	162
FIGUUR 77 :	Evolutie van het aantal motorfietzers ($> 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 motorfietser ($> 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers).....	162
FIGUUR 78 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, motorfietzers – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	164
FIGUUR 79 :	Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers en het totaal aantal verkeersslachtoffers – 2010 (gewogen cijfers).....	165
FIGUUR 80 :	Spreiding van ernstige motorfietsongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	166
FIGUUR 81 :	Evolutie van het aantal inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van het aantal ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers).....	167
FIGUUR 82 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, personenwagens – 2010 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	169
FIGUUR 83 :	Spreiding van ernstige auto-ongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	172
FIGUUR 84 :	Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers).....	173
FIGUUR 85 :	Aantal ongevallen met lichte vrachtwagens volgens aanrijdingstype en wegtype – 2010 (gewogen cijfers)	175
FIGUUR 86 :	Spreiding van ernstige ongevallen met lichte vrachtwagens over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	176
FIGUUR 87 :	Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers).....	177
FIGUUR 88 :	Aantal ongevallen met vrachtwagens volgens aanrijdingstype en wegtype – 2010 (gewogen cijfers)	179
FIGUUR 89 :	Spreiding van ernstige vrachtwagenongevallen over de maanden van een jaar en over de uren van een dag – 2010 (gewogen cijfers).....	179
FIGUUR 90 :	Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders in letselongevallen (niet-gewogen cijfers).....	188
FIGUUR 91 :	Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle letselongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2010 (gewogen cijfers).....	189
FIGUUR 92 :	Het percentage positief bevonden bestuurders naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2010 (gewogen cijfers).....	189
FIGUUR 93 :	Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers).....	191
FIGUUR 94 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst volgens verschillende leeftijdscategorieën – 2010 (gewogen cijfers).....	193
FIGUUR 95 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2010 (gewogen cijfers).....	194
FIGUUR 96 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2010 (gewogen cijfers).....	195
FIGUUR 97 :	Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles (2009) en het % autobestuurders onder invloed in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers).....	196
FIGUUR 98 :	Graad van de bloedalcoholconcentratie (BAC) van autobestuurders bij aselectieve alcoholcontroles langs de kant van de weg, per leeftijdsgroep - 2011.....	197
FIGUUR 99 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar leeftijdscategorie en naar het tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers) ..	199
FIGUUR 100 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens het tijdstip van de week – 2010 (gewogen cijfers).....	199
FIGUUR 101 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen volgens de maand van het jaar – 2010 (gewogen cijfers).....	200
FIGUUR 102 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) – 2010 (gewogen cijfers).....	202
FIGUUR 103 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers).....	203
FIGUUR 104 :	Het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen opgesplitst naar aanrijdingstype (eerste aanrijding) en kruispunttype – 2010 (gewogen cijfers).....	203

