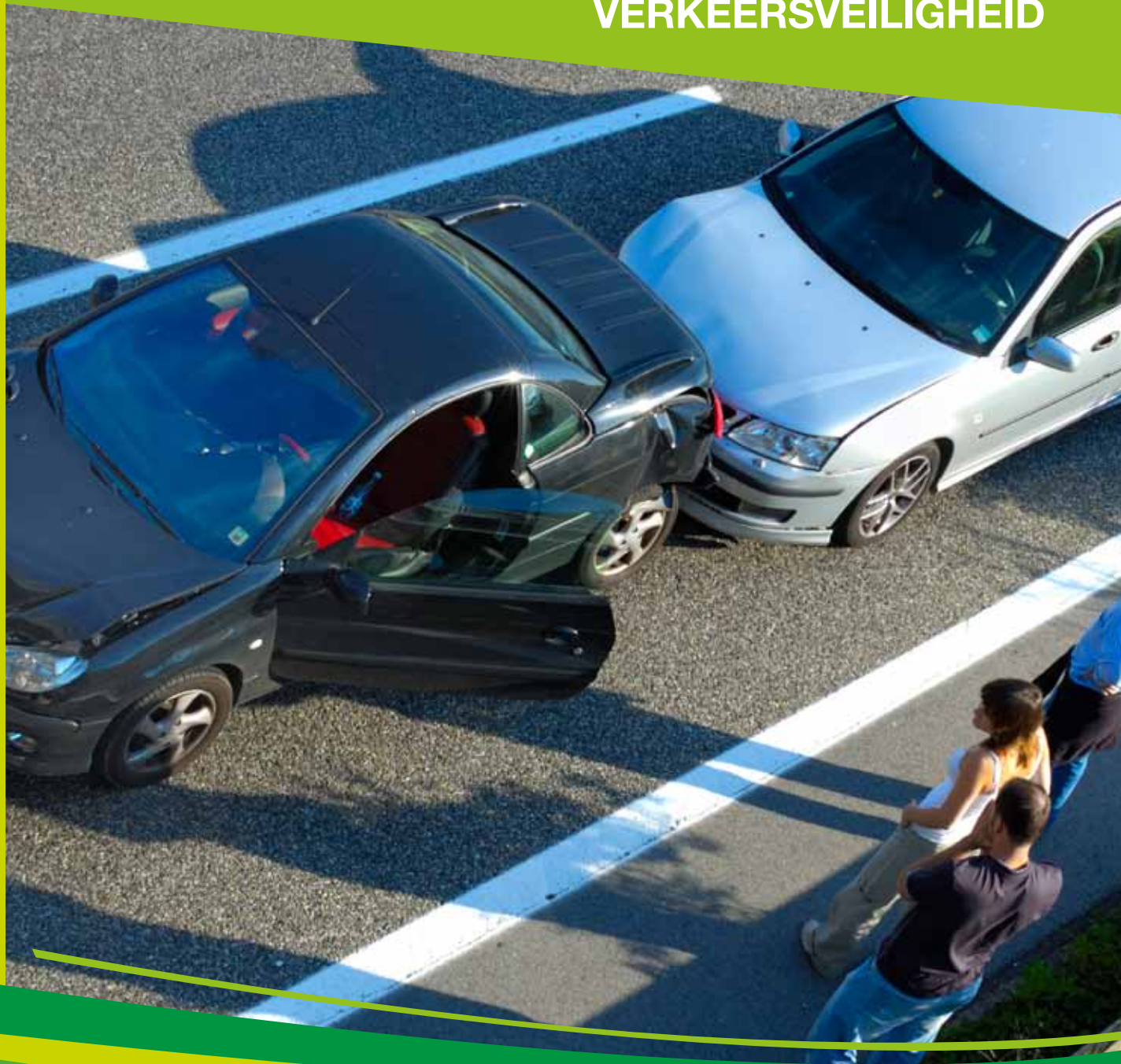




BIVV

STATISTISCHE ANALYSE VAN
VERKEERSONGEVALLen 2011

INHOUDSTABEL

1	SYNTHETISCHE ANALYSE VAN VERKEERSONGEVALLENS-STATISTIEKEN 2011	5
1.1	Evolutie	6
1.1.1	Kerncijfers van 2011	6
1.1.2	Evolutie ten opzichte van 2010	6
1.1.3	Evolutie op middellange en lange termijn	6
1.1.4	Doelstelling 2020	6
1.2	Tijd	7
1.2.1	Volgens maand	7
1.2.2	Volgens de periode van de week	7
1.2.3	Volgens dag en uur	8
1.3	Plaats	8
1.3.1	Volgens gewest	8
1.3.2	Volgens provincie	9
1.3.3	Volgens snelheid	9
1.4	Soorten ongevallen	10
1.4.1	Ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is	10
1.4.2	Verplaatsingswijzen en soorten aanrijdingen	10
1.5	Slachtoffers	11
1.5.1	Volgens leeftijd en geslacht	11
1.5.2	Volgens verplaatsingswijze	11
1.5.3	Evolutie volgens verplaatsingswijze	12
1.5.4	Evolutie van de leeftijd en het geslacht van de slachtoffers volgens verplaatsingswijze	12
1.6	Rijden onder invloed van alcohol	13
1.6.1	Methodologie	13
1.6.2	Kerncijfers 2011	13
1.6.3	Evolutie	13
1.6.4	Naar type voertuig	14
1.6.5	Naar leeftijd	14
1.6.6	Naar geslacht, soort ongeval en gewest	14
1.7	Attitudes en gedrag van de weggebruikers	14
1.7.1	Gordeldracht	14
1.7.2	Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	15
1.7.3	Snelheid	15
1.7.4	Rijden onder invloed van alcohol	16
1.7.5	Meningen en gevoelens van weggebruikers aangaande verkeersveiligheid	16
2	ONGEVALLENCIJFERS 2011	19
2.1	Overzicht van het jaar 2011	20
2.2	Het jaar 2011 in tijdsperspectief	22

Gelieve naar dit document te refereren als :

Focant, N. (2013) Statistische analyse van verkeersongevallen 2011. Brussel, België:
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid

D/2013/0799/34

Auteur: Nathalie Focant

Met medewerking van: Ankatrien Boulanger, Yvan Casteels, Heike Martensen, François Riguelle, Mathieu Roynard en Peter Silverans
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

© BIVV, Kenniscentrum verkeersveiligheid, Brussel, 2013

INHOUDSTABEL

- 2.3 Europese vergelijking..... 25
- 2.4 Volgens het tijdstip 26
 - 2.4.1 Volgens de maand..... 26
 - 2.4.2 Volgens het tijdstip van de week 27
 - 2.4.3 Volgens dag en uur..... 29
 - 2.4.4 Volgens de verplaatsingsomstandigheden..... 30
- 2.5 Volgens de locatie 32
 - 2.5.1 Volgens het gewest..... 32
 - 2.5.2 Volgens de provincie..... 38
 - 2.5.3 Volgens het wegtype 40
 - 2.5.4 Volgens het snelheidsregime 42
- 2.6 Ongevalstypen 43
- 2.7 Slachtoffers 47
 - 2.7.1 Volgens de leeftijd en het geslacht..... 47
 - 2.7.2 Volgens de verplaatsingswijze..... 49
- 2.8 Rijden onder invloed van alcohol..... 60
- 3 GEDRAG EN ATTITUDES VAN WEGGEBRUIKERS 65
 - 3.1 Gordeldracht..... 66
 - 3.2 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 67
 - 3.3 Snelheid 68
 - 3.4 Rijden onder invloed van alcohol..... 71
 - 3.5 Attitudes van weggebruikers 72
- 4 DEFINITIES EN AFKORTINGEN..... 75
 - 4.1 Algemeen..... 76
 - 4.2 Tijdstip 78
 - 4.3 Verplaatsingswijzes 78
 - 4.4 Rijden onder invloed van alcohol..... 79
- 5 TABELLEN EN FIGUREN 81



SYNTHETISCHE ANALYSE VAN VERKEERSONGEVALLENS- STATISTIEKEN 2011

1.1 Evolutie

1.1.1 Kerncijfers van 2011

De onveiligheid op de Belgische wegen had in 2011 47 924 letselongevallen tot gevolg. 858 mensen stierven ten gevolge van deze ongevallen (wat neerkomt op meer dan 2 verkeersdoden per dag), 6 146 mensen raakten zwaargewond en 56 639 mensen lichtgewond. Deze hoge cijfers geven nochtans slechts gedeeltelijk de realiteit weer, aangezien niet alle ongevallen en slachtoffers geregistreerd worden. Naar schatting ontbreekt een tiende van de verkeersdoden, de helft van de zwaargewonden en twee derde van de lichtgewonden in de statistieken.

1.1.2 Evolutie ten opzichte van 2010

2010 was een erg goed jaar voor de verkeersveiligheid. De resultaten van 2011 zijn echter minder gunstig: alle indicatoren stijgen opnieuw. Ten opzichte van 2010 stijgt het aantal verkeersdoden met 2,0% (17 verkeersdoden meer), het aantal zwaargewonden met 3,0% (+182), het aantal lichtgewonden met 4,2% (+2 258) en het aantal letselongevallen met 4,4% (+2 006). Een gelijksoortige stijging is niet in alle Europese landen merkbaar, maar wel in onze buurlanden (in Nederland neemt het aantal verkeersdoden met 4% toe, in Duitsland met 9%, in het Verenigd Koninkrijk met 6% en in Luxemburg met 13% (CARE – Europese Commissie DG Mobiliteit en Vervoer)).

De laatste stijging van het aantal verkeersdoden dateert van 2001. Het jaar 2011 breekt dus met de dalende tendens van het aantal verkeersdoden van de laatste tien jaar. Deze recente stijging lijkt niettemin eerder de weerbots van de uitstekende resultaten van 2010 (die te danken waren aan een winter met veel sneeuw, waardoor het aantal zeer ernstige ongevallen afnam) dan een echte verslechtering van de situatie. De evolutie van het aantal verkeersdoden tussen 2009 en 2011 ondersteunt deze hypothese: het aantal verkeersdoden daalt van 943 naar 858 en neemt dus met 9,0% af. Hetzelfde geldt voor het aantal zwaargewonden, dat met 7,3% daalt.

1.1.3 Evolutie op middellange en lange termijn

Ondanks deze stijging in 2011 is de evolutie van de veiligheidsindicatoren erg gunstig op lange termijn. Ten opzichte van 1973 is het aantal verkeersdoden met 71% gedaald en het aantal zwaargewonden met 75%. Het aantal lichtwonden neemt slechts met 32% af, maar deze evolutie blijft positief rekening houdende met het verkeer dat blijft toenemen op het Belgische wegennet. Het aantal afgelegde kilometers is in deze periode bijna verdrievoudigd en het aantal motorvoertuigen is meer dan verdubbeld. Deze langdurige daling van de indicatoren is de laatste jaren jammer genoeg afgezwakt: ten opzichte van 2005 is het aantal slachtoffers (doden 30 dagen + zwaargewonden + lichtgewonden) met slechts 4% verminderd. De afzwakking van de daling, die in 2004 lijkt te zijn begonnen, betreft vooral de groep zwaargewonden en is in alle drie de gewesten van het land merkbaar. Enkel het aantal verkeersdoden blijft even sterk dalen: -21% ten opzichte van 2005. Gezien de voortdurende verkeerstoename is het ongevals- en overlijdensrisico gelukkig nog altijd aan het dalen.

1.1.4 Doelstelling 2020

De vastgestelde stijging in 2011 brengt ons helaas verder af van de tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bepaalde doelstelling voor 2020, namelijk het aantal verkeersdoden halveren ten opzichte van 2010 (d.w.z. maximaal 420 verkeersdoden in 2020). De jaarlijkse, voor deze doelstelling vereiste vermindering van het aantal verkeersdoden met 42 is op zich niet onbereikbaar aangezien een gelijksoortige daling

in het laatste decennium werd verwezenlijk. Volgens de schattingen lijken we in 2012 terug op de goede weg met ongeveer 750 doden 30 dagen. Om dit tempo een decennium lang vol te houden, moeten er echter nog meer inspanningen worden geleverd. Als de waargenomen tendens van de laatste jaren zich voortzet, zal het aantal verkeersdoden volgens de schattingen in 2020 in de buurt komen van 510, wat 90 verkeersdoden meer is dan het vooropgestelde maximale aantal.

1.2 Tijd

1.2.1 Volgens maand

De resultaten van 2011 met betrekking tot het tijdstip van de ongevallen liggen in de lijn van de traditioneel waargenomen tendensen.

De verdeling van de ongevallen over de maanden bevestigt de gewoonlijke cyclus: een toename in de lente, een dal tijdens de grote vakantie en een progressieve afname in de herfst. De Belgische mobiliteit, en dus ook de verdeling van de ongevallen, wordt sterk beïnvloed door twee elementen: de schoolvakanties en het weer. De invloed van de weersomstandigheden op bepaalde verplaatsingswijzen uit zich in het feit dat bepaalde types weggebruikers meer of minder ongevallen hebben in bepaalde seizoenen. Terwijl de auto-ongevallen min of meer gelijkmatig verdeeld zijn over de maanden, is er bij de motor- of fietsongevallen een opvallende piek in de lente.

Twee andere voorbeelden illustreren de indirecte impact van het weer op het aantal ongevallen. In 2011 hebben een schitterende lente die alle weerrecords brak (sinds 1833 de meest zonnige lente en de op een na warmste en op drie na droogste) en een erg druilerige zomer (weinig zon en vrij lage temperaturen in juli en veel neerslag in augustus) geleid tot een groter aandeel ongevallen in april en mei en een kleiner aandeel in juli en augustus. Dit werd eerder ook al in 2005 en 2010 vastgesteld. Een tweede voorbeeld: in december 2011 worden 45% meer ongevallen geregistreerd dan in december 2010 omdat er niet zo veel sneeuwdagen waren (23 in 2010 en 5 in 2011). Wat betreft verkeersveiligheid hebben we in december 2011 dus minder voordeel gehaald uit het 'beschermende' effect van sneeuwval. Bovendien neemt de ernst van de ongevallen toe met 19,3 doden op 1 000 letselongevallen ten opzichte van slechts 14,4 verkeersdoden in december 2010.

1.2.2 Volgens de periode van de week

Een andere traditionele problematiek die in 2011 nog steeds speelt, heeft betrekking op de ongevallen die tijdens weekendnachten gebeuren. Hoewel de meerderheid van de ongevallen (66%) en de slachtoffers (65%) op weekdays worden geregistreerd, zijn het de weekendnachten die de 'gevaarlijkste' periode vormen. Tijdens deze periode wordt het grootste aantal verkeersdoden per uur (12,5 verkeersdoden/100 u), de hoogste ongevallenernst (37,4 verkeersdoden/1 000 ongevallen) en het hoogste overlijdensrisico opgetekend. Bovendien bevindt de traditionele oververtegenwoordiging van jonge bestuurders (voornamelijk 18-25 jaar) en van (in mindere mate) mannen in de groep autobestuurders die bij een ernstig ongeluk betrokken zijn, zich op haar hoogtepunt tijdens weekendnachten. Zo vormt de groep jongeren tussen 18 en 25 jaar 39% van de autobestuurders die bij een ernstig weekendnachtongeval betrokken zijn, terwijl ze nochtans slechts 17% uitmaken van alle autobestuurders die op dat moment rondrijden. 83% van de autobestuurders die bij een weekendnachtongeval betrokken zijn, zijn mannen, terwijl deze slechts 67% uitmaken van alle autobestuurders die op dat moment rondrijden.

Hoewel minder uitgesproken, gelden weeknachten ook als 'gevaarlijke' periodes. In

totaal komt een verkeersdode op drie 's nachts om het leven terwijl tijdens de nacht slechts 9% van de kilometers worden afgelegd. Ten opzichte van 2005 laat de evolutie van het aantal doden en de ernst van de ongevallen gelukkig betere resultaten zien voor de nachten (ongeveer -30%) dan voor de dagen (ongeveer -15%).

1.2.3 Volgens dag en uur

De resultaten van de ongevallenanalyse volgens dag en uur beantwoorden ook aan de verwachtingen: de verdeling van de letselongevallen hangt nauw samen met de verdeling van het verkeer per uur. Op vrijdag gebeuren de meeste ongevallen (16,2%) en ook in de spitsuren van maandag tot en met vrijdag (met minder ongevallen tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits) doen zich veel ongevallen voor. Op zaterdag en zondag wordt echter het grootste aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen vastgesteld: de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag tellen een groter aantal verkeersslachtoffers dan wat ze zouden moeten hebben op basis van het aantal ongevallen.

1.3 Plaats

1.3.1 Volgens gewest

Bij de ruimtelijke analyse van verkeersongevallen komen de grote verschillen tussen de gewesten wat betreft de ernst van de ongevallen sterk tot uiting. Terwijl slechts 28% van de letselongevallen in het Waals Gewest voorvallen, worden hier 47% van de verkeersdoden geregistreerd. Men telt in dit gewest dus 30 dodelijke verkeersslachtoffers per 1 000 letselongevallen. In het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen we het omgekeerde vast: in deze gewesten is het aandeel verkeersdoden (respectievelijk 50% en 3%) kleiner dan het aandeel ongevallen (respectievelijk 64% en 8%), wat zich uit in lagere ernst van de ongevallen (respectievelijk 14,1 en 6,4). Hieruit blijkt dus (nog steeds) dat de ernst van de ongevallen in Wallonië twee keer hoger ligt dan in Vlaanderen en dat deze in Vlaanderen twee keer hoger ligt dan in Brussel. Dit aanzienlijke verschil tussen de gewesten, dat zowel op autosnelwegen als in de bebouwde kom en erbuiten merkbaar is, is ongetwijfeld te verklaren door de verschillende gewestspecifieke verplaatsingswijzen (zo zijn er bijvoorbeeld meer fietsers in Vlaanderen) en door verschillen in de verstedelijkingsgraad, bevolkingsdichtheid, weginfrastructuur en procedures op het gebied van repressie. Het overlijdensrisico per voertuigkilometer (gegevens 2010) ligt in de drie gewesten niettemin dicht bij elkaar en varieert van 5,4 doden per miljard voertuigkilometers in Vlaanderen tot 6,3 in Wallonië.

Net zoals op nationaal niveau is er in de drie gewesten een stijging van het aantal ongevallen ten opzichte van vorig jaar. Het aantal verkeersdoden stijgt echter enkel in Wallonië (+8%), terwijl de twee andere gewesten er in slagen om dit aantal nog te laten dalen. Wallonië is dus als enig gewest verantwoordelijk voor de stijging van het aantal verkeersdoden in België. Het verschil in de ernst van verkeersongevallen tussen Wallonië en de rest van het land neemt hierdoor nog meer toe.

In het Vlaams Gewest wordt de dalende tendens van het aantal verkeersdoden voortgezet: in 2011 worden er 430 verkeersdoden geregistreerd. Hiermee bereikt het gewest de voor 2010 vooropgestelde doelstelling (transpositie van de federale doelstelling) met slechts een jaar vertraging, namelijk een maximum van 435 verkeersdoden. Vlaanderen is erin geslaagd om het aantal doden met een vierde te verminderen ten opzichte van 2005. In die zin is het dus niet onmogelijk dat het gewest haar aandeel (max. 315 doden in 2015) van de volgende federale doelstelling kan realiseren. Er zijn echter bijkomende inspanningen nodig als Vlaanderen haar eigen doelstelling van maximaal

250 verkeersdoden in 2015 wil bereiken. De resultaten zijn eerder matig wat betreft de zwaargewonden omdat deze groep niet meer evolueert sinds 2004 en ten opzichte van 2005 met 'slechts' 6,2% daalt. Aan deze slachtoffers moet vanaf nu bijzondere aandacht worden besteed omdat het gewest zich door deze stabilisatie ver van haar doelstelling van maximaal 2 000 zwaargewonden in 2015 bevindt.

Het aantal verkeersdoden evolueert in Wallonië al verschillende jaren met 'ups en downs', maar het gewest stelt niettemin een daling van bijna een vijfde vast ten opzichte van 2005. In 2011 vielen er in het Waals Gewest 403 dodelijke verkeersslachtoffers. Om de federale doelstelling voor 2015 te bereiken, mogen in Wallonië in dit jaar (2015), omgerekend naar gewestelijk niveau, maximaal 273 verkeersdoden worden geregistreerd. Zelf wil Wallonië het aantal verkeersdoden in 2015 terugbrengen tot maximaal 250. Als Wallonië aan deze doelstellingen wil voldoen, moeten er meer inspanningen worden geleverd op het vlak van verkeersveiligheid. In tegenstelling tot Vlaanderen stellen we in Wallonië wel een mooie daling vast van het aantal zwaargewonden tussen 2005 en 2011 (-31%), maar dit resultaat is te danken aan een opvallend hoog aantal zwaargewonden in 2005 en een uitzonderlijk laag aantal in 2011. In realiteit bleef het aantal zwaargewonden stabiel tussen 2006 en 2009. De eerstvolgende statistieken zullen aantonen of de in de laatste twee jaren waargenomen daling standhoudt.

In het Brussels Hoofdstedelijk gewest worden 25 verkeersdoden geregistreerd in 2011, wat het kleinste ooit vastgestelde aantal is voor dit gewest. Ten opzichte van vorig jaar zijn dit 6 doden minder, maar dit is een weinig betekenisvolle evolutie gezien evoluties in zulke kleine aantallen op toeval kunnen berusten. In die zin is het moeilijk om te zeggen of het gewest haar doelstelling (transpositie van de federale doelstelling) van maximaal 23 doden in 2015 zal bereiken. Net als in de andere twee gewesten blijft het aantal zwaargewonden in Brussel min of meer stabiel sinds 2004. Met 201 zwaargewonden (niet-gewogen cijfer) in 2011 is Brussel ver verwijderd van haar eigen doelstelling van maximaal van 68 zwaargewonden in 2020.

1.3.2 Volgens provincie

De tegenstelling tussen Noord en Zuid wat betreft de ernst van ongevallen is ook op het niveau van de provincies terug te vinden: de laagste waardes worden in de Vlaamse provincies vastgesteld. Het contrast is zo groot dat zelfs de Waalse provincie met de laagste ongevallenernst (Luik: 23,8 doden/1 000 ongevallen) nog altijd slechter scoort dan de Vlaamse provincie met de hoogste ongevallenernst (Limburg: 17,6). De beste evoluties van het aantal verkeersdoden en van de ernst van de ongevallen ten opzichte van 2005 vinden we niettemin aan beide kanten van de taalgrens terug (-50% verkeersdoden in Vlaams-Brabant, -37% in Namen, -36% in Luxemburg; -46% wat betreft de ernst van de ongevallen in Vlaams-Brabant, -33% in Limburg en -30% in Namen).

1.3.3 Volgens snelheid

Snelheid is een van de belangrijkste factoren die het plaatsvinden van ongevallen en de ernst ervan bepalen. Uit de statistieken, die enkel informatie bevatten over de maximale toegestane snelheid op de plaats van het ongeval (en geen informatie bevatten over de effectieve snelheid van de weggebruikers), blijkt duidelijk dat de meest ernstige ongevallen gebeuren in de zones waar de hoogste snelheden zijn toegestaan. Deze vaststelling kan gedaan worden op basis van de snelheidslimiet (30 km/u < 50 km/u < 70 km/u < 90 km/u en meer), het soort weg (in bebouwde kom < buiten bebouwde kom < op de autosnelweg) en het type kruispunt (op een kruispunt < op een baanvak). Hoewel letselongevallen op autosnelwegen vaker dodelijk zijn, zorgen de kenmerken van dit soort wegen (veiligere infrastructuur, eenrichtingsverkeer, minder zwakke weggebruikers, kleine snelheidsverschillen enz.) ervoor dat het risico om in een ongeval betrokken te raken en het risico eraan te sterven kleiner zijn dan op andere wegen.

1.4 Soorten ongevallen

1.4.1 Ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is

Van de 47 924 geregistreerde letselongevallen in 2011 waren er 11 572 waarbij slechts één weggebruiker betrokken was, wat neerkomt op een ongeval op vier (24%). Als je enkel de ernstige ongevallen bekijkt, bestaat zelfs 34% van de ongevallen uit het verlies van controle over het voertuig. Het aanzienlijke 'gevaar' van eenzijdige ongevallen komt tot uiting in de indicator 'ernst van de ongevallen'. In totaal hebben 11 572 eenzijdige ongevallen de dood van 353 personen veroorzaakt, wat neerkomt op 31 doden/1000 ongevallen. Dit type ongeval telt dus het hoogste aantal ernstige ongevallen. Botsingen tegen een obstakel buiten de rijbaan zijn goed voor 63% van de eenzijdige ongevallen en bevinden zich met een ernst van 39 bovenaan het klassement. Ter vergelijking: bij de ongevallen waarbij minstens twee weggebruikers betrokken zijn, worden 13 doden per 1 000 ongevallen geregistreerd.

Het aandeel van eenzijdige ongevallen varieert sterk naargelang de omstandigheden en de kenmerken van de bestuurder en zijn voertuig. Zo is meer dan de helft van de nachtelijke letselongevallen (zowel tijdens het weekend als tijdens de week) eenzijdige ongevallen. Het aandeel eenzijdige ongevallen is ook groter bij jonge, mannelijke bestuurders. Zo kan het recordaantal ernstige nachtongevallen op naam geschreven worden van jonge, mannelijke autobestuurders tussen 18 en 24 jaar oud: bij 63% van deze ongevallen is de jonge autobestuurder de enige betrokken bestuurder in het ongeval. Het aandeel eenzijdige (letsel)ongevallen bedraagt 45% op de autosnelwegen (waar dit type ongeval het vaakst voorkomt) terwijl het buiten de bebouwde kom 32% en in de bebouwde kom 17% bedraagt. Als we kijken naar het type weggebruiker, blijkt dat het verlies van controle over een voertuig vooral bij motorrijders (25% van de ongevallen) en autobestuurders (20%) vaak voorkomt.

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

1.4.2 Verplaatsingswijzen en soorten aanrijdingen

Zoals kan worden verwacht is bij de overgrote meerderheid (83%) van de ongevallen (enkel de eerste aanrijding wordt in overweging genomen) een auto betrokken. Van deze auto-ongevallen zijn 26% ongevallen tussen twee auto's, 16% ongevallen waarbij de automobilist de controle over zijn voertuig verliest (eenzijdig ongeval, met of zonder obstakel) en 11% aanrijdingen met een fietser.

Zoals eerder al werd vermeld komen eenzijdige ongevallen het vaakst voor bij motor-

rijders (1 ongeval op 4) en bij automobilisten (1 ongeval op 5). Laterale botsingen lijken typisch voor tweewielers (meer dan 45% van de aanrijdingen met fietsers, bromfietzers en motorfietsen). Bovendien vormen ze ook bijna een derde van de botsingen met andere weggebruikers. Aanrijdingen met een voetganger komen vooral vaak voor bij autobussen en autocars, terwijl aanrijdingen langs achteren of naast elkaar vaker voorkomen bij vrachtwagens (43%) en lichte vrachtwagens (30%).

1.5 Slachtoffers

1.5.1 Volgens leeftijd en geslacht

De gegevens van 2011 tonen opnieuw aan dat jongeren het meest gevaar lopen in het verkeer: de indicator van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners piekt nog altijd bij de groep 20- tot 24-jarigen (vooral bij de mannen). Volgens de recentst beschikbare gegevens van 2008 zijn verkeersongevallen bovendien de belangrijkste doodsoorzaak voor mannen tussen 10 en 24 jaar en voor vrouwen tussen 15 en 19 jaar. We merken overigens op dat in het verkeer drie keer meer mannen dan vrouwen omkomen als je alle leeftijden samen bekijkt. Bij de 20- tot 24-jarigen staan tegenover elke verkeersdode van het vrouwelijk geslacht bijna 6 dodelijke slachtoffers van het mannelijke geslacht.

Uit de analyse van de leeftijd van de verkeersslachtoffers blijkt echter dat de situatie vooral voor senioren in de verkeerde richting evolueert: terwijl het aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners afneemt bij alle leeftijdsgroepen tot en met 64 jaar, blijft dit aantal sinds 2004 stabiel bij de 65-jarigen en 65-plussers. Een onderzoek volgens verplaatsingswijze toont inderdaad aan dat het aantal oudere verkeersdoden en zwaargewonden (per 100 000 inwoners) niet echt afneemt voor twee van de drie belangrijkste verplaatsingswijzen van deze personen (met de auto en te voet) en zelfs toeneemt voor de derde verplaatsingswijze (met de fiets). Hoewel een grondige studie nodig is om de redenen hiervoor te bepalen, kunnen we wel stellen dat deze stagnatie waarschijnlijk te maken heeft met de toenemende mobiliteit van oudere mensen (en met hun grotere belangstelling voor de fiets).

1.5.2 Volgens verplaatsingswijze

De verdeling van slachtoffers volgens verplaatsingswijze is zoals vorig jaar een weerspiegeling van de meest gebruikte verplaatsingswijzen. Op nationaal niveau zijn 55,9% van de slachtoffers auto-inzittenden. 70% hiervan zijn bestuurders. Op de tweede plaats komen de tweewielers met 29,3% (13,9% fietsers, 8,4% bromfietzers en 7,0% motorrijders) en op grote afstand volgen de voetgangers met 7,6% van de slachtoffers. Gezien de gewestelijke voorkeuren voor bepaalde vervoerswijzen, is het niet vreemd dat Vlaanderen meer fietsslachtoffers telt dan de andere gewesten (19,1%), dat Wallonië meer 'auto-inzittenden' als slachtoffers heeft (67,0%) en dat Brussel een groter aandeel voetgangers als slachtoffer telt (23,1%). De verdeling van slachtoffers over de verschillende soorten wegen geeft eveneens treffend weer welke weggebruikers er het vaakst voorkomen: meer auto's en (lichte) vrachtwagens op de autosnelwegen; meer voetgangers, fietsers en bromfietzers in de bebouwde kom.

De indeling van verplaatsingswijzen volgens de ernst van de ongevallen ziet er vanzelfsprekend helemaal anders uit. De ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, hebben de hoogste ernst: per 1 000 vrachtwagenongevallen komen 50 betrokkenen om het leven (een verkeersdode per 20 letselongevallen). Vrachtwagenongevallen worden gevolgd door ongevallen waarbij een motorfietser betrokken is (32,0 doden/1 000 ongevallen) en ongevallen met een voetganger (23,8%). Contra-intuïtief blijken brom-

fietsongevallen (4,0) en fietsongevallen (8,2) de laagste ongevalleerndst te kennen. Het feit dat deze weggebruikers hoofdzakelijk in de bebouwde kom rijden (75% van de ongevallen waarbij een (brom)fietsers is betrokken, wordt hier geregistreerd), een zone waar minder snel wordt gereden en waar potentiële opponenten minder vaak gemo-toriseerde voertuigen zijn, zou hiervoor een reden kunnen zijn. Toch zijn bromfietsers en fietsers net als voetgangers en motorrijders kwetsbare weggebruikers: ze vormen meer dan 90% van de geregistreerde verkeersdoden in de ongevallen waarbij ze be-trokken zijn. Dat motorrijden gevaarlijk is, blijkt ook uit de volgende vaststelling: hoewel motorrijders slechts 1% van de totale afgelegde afstand in België afleggen, vertegen-woordigen zij 6% van de lichtgewonden, 13% van de zwaargewonden en 15% van de verkeersdoden in België. Het ongevalsrisico is dus 6 keer hoger met de motor als met de auto en het overlijdensrisico is zelfs 14 keer hoger.

1.5.3 Evolutie volgens verplaatsingswijze

Aangaande de evolutie van het aantal slachtoffers volgens verplaatsingswijze wordt voor lichte vrachtwagens, vrachtwagens en autobussen/-cars de evolutie van het aan-tal slachtoffers onder de inzittenden samengeteld bij de evolutie van het aantal slacht-offers onder de opponenten. Voor de andere weggebruikertypes wordt de evolutie van het aantal slachtoffers onder de opponenten niet meegeteld.

De stijging van het totale aantal slachtoffers tussen 2010 en 2011 (+4,0%) is bijna uit-sluitend het gevolg van een stijging van de slachtoffers onder de kwetsbare weggebrui-kers: +8,8% voor de voetgangers, + 13,3% voor de fietsers, +13,2% voor de bromfiets-sers en +10,2% voor de motorrijders. Voor deze vier weggebruikers vormt deze sterke stijging een breuk met de voordien vastgestelde tendensen, namelijk een dalende ten-dens bij bromfietsers en een zekere stabiliteit voor de drie andere verplaatsingswijzen.

Globaal bekeken vormen voetgangers, fietsers en motorfietsers een groep waarvan alle indicatoren (ongevallen, doden, gewonden en ernst) niet geëvolueerd zijn in verge-lijking met 2005. De evolutiepercentages liggen ongeveer tussen +10% en - 10%. Bij de ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is en bij bromfietsers, evolueren de indicatoren op een gelijkaardige wijze: bij deze groepen dalen de indicatoren conse-quent ten opzichte van 2005. De percentages liggen in de buurt van -20%; het aantal doden neemt zelfs af met -30%. De indicatoren met betrekking tot auto's, ongevallen met lichte vrachtwagens en met autobussen/autocars evolueren ook gunstig: het aan-tal doden en zwaargewonden daalt met ongeveer 20%, ondanks het eerder stabiele aantal ongevallen.

1.5.4 Evolutie van de leeftijd en het geslacht van de slachtoffers volgens verplaatsingswijze

Kinderen en (vooral) senioren zijn het sterkst vertegenwoordigd in de groep omgeko-men en zwaargewonde voetgangers en fietsers (berekend per 100 000 inwoners). Dit heeft waarschijnlijk te maken met hun vele verplaatsingen te voet en met de fiets, met een risicogedrag dat vaker voorkomt bij jonge voetgangers/fietsers en met de grotere kwetsbaarheid van oudere mensen. De verdeling volgens leeftijd is niet echt geëvolu-eerd ten opzichte van 2005, tenzij dan wat betreft de groep jonge fietsers: deze groep telde in 2011 minder doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners dan in 2005.

Het leeftijdsprofiel van gewonde en omgekomen bromfietsers is niet ingrijpend veran-derd sinds 2005: de 15- tot 19-jarigen zijn ook nu de voornaamste slachtoffers (doordat ze ook de grootste gebruikers zijn). Toch zijn er in 2011 in de leeftijdsgroep van 15 tot 19 jaar de helft minder slachtoffers per 100.000 inwoners als in 2005 (zowel bij mannen als vrouwen). Deze vermindering kan een weerspiegeling zijn van het feit dat er minder bromfietsers op de weg zijn, of dat de ongevallen waarbij ze betrokken raken minder

erg zijn (er is vaker alleen materiële schade).

Wat de motorrijders betreft, is het aantal doden en zwaargewonden bij mannen zeer aanzienlijk: zij verplaatsen zich immers vaker met de motorfiets dan vrouwen. Tussen 2005 en 2011 heeft een nivellering van de leeftijdscurve plaatsgevonden: de piek van de leeftijdsgroep 25-29 jaar in 2005 is afgevlakt en het aantal zwaargewonde veertigers en vijftigers is gestegen. Er is nu sprake van een afgeplatte curve die zich uitstrekt van 20 tot 54 jaar. Deze evolutie is al minstens sinds 1991 merkbaar en kan verschillende oorzaken hebben die elkaar aanvullen: motorrijders worden ouder, jongeren voelen zich minder aangetrokken tot motorrijden terwijl het tegenovergestelde geldt voor 40- tot 60-jarigen, motorrijden wordt minder gevaarlijk enz.

Wat de autobestuurders betreft, vertoont de curve van het aantal doden en ernstig gewonden per 100 000 inwoners een piek in de leeftijdscategorie 20-24. Bij mannen ligt deze piek 3 keer hoger als bij vrouwen. Onervarenheid zorgt, mogelijk in combinatie met een minder voorzichtige rijstijl, voor een groter aantal slachtoffers. Voor ongevallen met lichte vrachtwagens of vrachtwagens zien we soortgelijke curves (weliswaar met veel kleinere absolute waarden); na de piek daalt de curve echter langzamer. In alle gevallen is de indicator in vergelijking met 2005 sterk gedaald in de categorieën onder de 70 jaar, maar de situatie lijkt te stagneren boven deze leeftijd (vooral bij de mannen). Het zou niet verwonderlijk zijn mocht dit een weerspiegeling zijn van een grotere mo-biliteit bij ouderen.

1.6 Rijden onder invloed van alcohol

1.6.1 Methodologie

De analyse van het rijden onder invloed van alcohol is gebaseerd op ademtests uitge-voerd bij bestuurders die betrokken zijn geraakt bij een letselongeval. De analyse is op twee manieren beperkt: ten eerste worden ademtests zelden uitgevoerd bij zwaarge-wonden of doden, en ten tweede zijn de resultaten van eventuele bloedproeven niet gekend. Helaas blijkt dat bestuurders die omkomen of ernstig gewond raken, vaker onder invloed van alcohol rijden dan bestuurders die ongedeerd zijn of slechts lichtge-wond raken. De gegevens met betrekking tot het rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen zijn dus een onderschatting.

1.6.2 Kerncijfers 2011

In 2011 werd 61,8% van de bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval on-derworpen aan een ademtest: 10,6% van hen was daadwerkelijk onder invloed van al-cohol. De overgrote meerderheid van de bestuurders onder invloed (89%) overschreed ruim de toegelaten limiet van 0,5 g/l en haalde een alcoholpromillage van 0,8 g/l of meer. Dit percentage positieve bestuurders in letselongevallen is veel hoger dan het percentage positieve bestuurders bij aselectieve alcoholtests buiten een ongevalscon-text (2,4% positief in 2012).

1.6.3 Evolutie

Hoewel slechts twee derde van de bestuurders na een letselongeval worden getest, is de situatie veel beter dan in 2005, toen slechts een derde werd getest (35,2%). Het percentage geteste bestuurders lijkt evenwel een plafond te hebben bereikt aangezien de stijging elk jaar kleiner wordt. Het percentage positieve bestuurders is dan weer relatief stabiel sinds 2005. Na een kleine stijging in 2009-2010 bevindt het zich weer op het niveau van 2006.

1.6.4 Naar type voertuig

Het percentage geteste en positieve bestuurders bij letselongevallen varieert sterk naargelang het type voertuig. Bestuurders van auto's en lichte vrachtwagens rijden het vaakst onder invloed van alcohol (respectievelijk 12,2% en 11,2%). Beroepschauffeurs zoals bestuurders van autobussen/autocars en vrachtwagenchauffeurs testen slechts in uitzonderlijke gevallen positief (0,5% en 1,7%). Fietzers en vooral voetgangers worden zelden onderworpen aan een ademtest (42,2% en 17,4%), waarschijnlijk omdat ze vaak de zwaarst gewonde partij in een letselongeval zijn.

1.6.5 Naar leeftijd

In tegenstelling tot wat algemeen wordt gedacht, rijden jonge autobestuurders minder vaak onder invloed van alcohol dan oudere bestuurders: het percentage positieve tests bedraagt 0,4% bij de 17- tot 19-jarigen en 1,7% in de groep 20-24 jaar, tegenover minstens 2,2% in de oudere leeftijdsgroepen. Jonge bestuurders testen nochtans even vaak (of zelfs vaker) positief dan oudere bestuurders wanneer zij betrokken zijn in verkeersongevallen: 11,0% van de 17- tot 19-jarigen en 14,9% van de 20- tot 24-jarigen die na een verkeersongeval worden getest, zijn onder invloed van alcohol. In de categorieën boven de 30 jaar bedraagt dit percentage minder dan 12%. Dit fenomeen kan enerzijds worden verklaard door het specifieke alcoholconsumptiegedrag van sommige jongeren ('binge drinking') en anderzijds door een grotere impact van alcohol op het rijgedrag van minder ervaren autobestuurders in vergelijking met ervaren autobestuurders. Overigens blijkt het percentage automobilisten onder invloed van alcohol in alle leeftijdsgroepen groter te zijn 's nachts, en dat vooral in het weekend.

1.6.6 Naar geslacht, soort ongeval en gewest

Naast jongeren verdienen ook mannen en eenzijdige ongevallen bijzondere aandacht, in die zin dat deze groepen hoge percentages autobestuurders onder invloed van alcohol bevatten. Van de mannen die getest worden na een letselongeval is 16% positief, tegenover slechts 5% van de vrouwen. 40% van de bestuurders die 'alleen' bij een ongeval betrokken zijn, overschrijden de wettelijke limiet, tegenover 8% van de autobestuurders die betrokken raken bij een ongeval 'met tegenpartij'. Op gewestelijk niveau komt de tegenstelling tussen het noorden en het zuiden van het land opnieuw tot uitdrukking: in het Waals gewest testen meer bestuurders positief (16,5%) dan in het Vlaams gewest (10,6%). Dit blijkt ook op provinciaal niveau: zelfs de best scorende Waalse provincie (Luxemburg, met 14,9% positieve gevallen) haalt niet het niveau van de slechtst geklasseerde Vlaamse provincie (West-Vlaanderen, 12,0%).

1.7 Attitudes en gedrag van de weggebruikers

1.7.1 Gordeldracht

De veiligheidsgordel, die sinds 1975 vooraan in een voertuig verplicht is en sinds 1991 ook voor passagiers achterin, is een van de eenvoudigste, goedkoopste en meest doeltreffende systemen om de gevolgen van een ongeval te beperken. Toch dragen nog niet alle weggebruikers in België een veiligheidsgordel. Bij de laatste gedragsmeting, in 2012, had 'slechts' 86,4% van de bestuurders en de passagiers vooraan hun gordel om. Hoewel er een grote vooruitgang is in vergelijking met 2003, toen dit percentage 56,6% bedroeg, lijkt de gordeldracht de laatste jaren te stagneren: tegenwoordig laat nog 14% van de inzittenden vooraan na de gordel te dragen. Bovendien wijst de gedragsmeting van het BIVV uit 2009 uit dat het percentage gordeldragers achterin veel lager is dan voorin: nauwelijks de helft van de passagiers doet de gordel om (zelfgerapporteerd gedrag).

Het geslacht en de plaats in het voertuig (bestuurder of passagier vooraan) hebben een beperkte invloed op de gordeldracht. Mannen (85,3%) en voorin zittende passagiers (84,9%) zijn iets minder vaak geneigd de gordel om te doen dan vrouwen (87,6%) en bestuurders (87,0%). De gordeldracht wordt ook beïnvloed door de maximumsnelheid die geldt op de weg waar weggebruikers worden geobserveerd. Op wegen waar de maximumsnelheid 30 km/u is, dragen veel minder weggebruikers een gordel (77,8%) dan op andere wegen (86% tot 90%). Deze bevinding kan het gevolg zijn van het feit dat sommige autobestuurders eerder onachtzaam zijn bij korte trajecten en het risico op ongevallen en letsels bij ongevallen met lage snelheid onderschatten. De plaats waar het onderzoek wordt uitgevoerd, heeft echter de grootste invloed op het percentage. In Vlaanderen (89,2%) is de gordeldracht significant groter dan in Wallonië (82,5%). Brussel bevindt zich tussen de twee (83,9%).

1.7.2 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Talrijke internationale studies hebben aangetoond dat een kind minder gevaar loopt om gewond te raken of te overlijden als een kinderbeveiligingssysteem (correct) wordt gebruikt. De winst op het vlak van veiligheid schommelt in functie van het gebruikte systeem, maar is aanzienlijk hoger dan wanneer enkel de veiligheidsgordel wordt gebruikt. Om nog te zwijgen van de afwezigheid van enige vorm van beveiliging.

Helaas blijkt uit de gedragsmeting die het BIVV over deze kwestie heeft uitgevoerd dat het percentage (en de kwaliteit) van vastgeklepte kinderen veel lager ligt dan die van de personen die voorin zitten: minstens 1 op de 2 kinderen is niet correct beveiligd (het kind is niet of slecht vastgemaakt, de stoel is onaangepast of het kinderzitje wordt niet juist gebruikt), en 1 op de 10 kinderen is helemaal niet vastgemaakt.

Verschillende factoren hebben een invloed op de veiligheid van kinderen in de auto. Enkele van de belangrijkste zijn het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder, de sensibilisering voor de risico's op de weg, het krijgen van advies bij de aankoop van het KBS, de lengte en de frequentie van het traject. In gevallen waarbij de bestuurder zelf geen gordel draagt, is bijna 70% van de kinderen ook niet correct vastgemaakt. Van die 70% is zelfs bijna 1 op de 3 kinderen op geen enkele manier vastgemaakt. Uit de analyse per gewest blijkt globaal beschouwd een lager beveiligingsniveau voor de kinderen in Brussel dan in de overige gewesten. Zo bedraagt het percentage kinderen die worden vervoerd in geschikte KBS 67% in Brussel, 75% in Vlaanderen en 79% in Wallonië.

1.7.3 Snelheid

Zowel een te hoge snelheid (hoger dan de maximumsnelheid) als een onaangepaste snelheid (te snel in verhouding tot de weginfrastructuur of de verkeersomstandigheden) heeft een invloed op het risico en de ernst van ongevallen. Nochtans blijkt (opnieuw) uit de gedragsmeting van 2012 (2011 op de autosnelwegen) dat de gemiddelde snelheid van een autobestuurder die niet gehinderd wordt door het verkeer hoger ligt dan de wettelijke limiet. Dit wordt vastgesteld op alle types wegen, behalve op 90 km/u wegen en op autosnelwegen.

In een zone 30 zonder enige bijzondere infrastructurele inrichting ligt de gemiddelde snelheid het verst boven de limiet (wat niet verwonderlijk is gezien de metingen zijn uitgevoerd in snelheidszones 30 waar de infrastructuur helemaal niet is aangepast aan de lage opgelegde snelheidslimiet). 90% van de bestuurders rijdt daar dus te snel, van wie twee derde sneller dan 40 km/u. De gemiddelde snelheid op wegen met een snelheidslimiet van 50 of 70 km/u ligt relatief dicht bij de toegelaten snelheid, met respectievelijk 52,5 en 71,9 km/u. Dit betekent echter dat ook op wegen met deze snelheidslimieten meer dan de helft van de bestuurders te snel rijdt.

Op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u en op autosnelwegen ligt de gemiddelde snelheid onder de wettelijke limiet, met gemiddeld 82,1 km/u op wegen waar men 90 km/u mag rijden en 117,9 km/u op autosnelwegen. Niettemin rijdt respectievelijk een kwart (26%) en 40% van de bestuurders er te snel.

Op gewestelijk niveau zijn de grootste verschillen merkbaar op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u en 90 km/u, maar deze verschillen zijn niet significant (de gemiddelde snelheid in Vlaanderen is respectievelijk 4 en 3 km/u lager dan in Wallonië). Wat de tragere wegen betreft, onderscheidt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich door lagere snelheden. Hoewel dit resultaat verheugend is, is het waarschijnlijk gedeeltelijk het gevolg van het feit dat er in een verstedelijkte regio als Brussel minder wegen zijn die zich lenen tot hoge snelheden dan in Vlaanderen en Wallonië.

1.7.4 Rijden onder invloed van alcohol

Alcoholgebruik heeft een aanzienlijke invloed op de rijvaardigheid en verhoogt de kans op ongevallen en de ernst ervan. Rijden onder invloed is zo een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid.

Uit de gedragsmeting van 2012 blijkt dat 2,4% van de bestuurders onder invloed van alcohol rijdt (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie van alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l). Dat is een kleine verandering in vergelijking met 2009, toen 2,5% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed. Net als bij de vorige metingen is het aantal bestuurders met een hoog alcoholgehalte (meer dan 0,35 mg/l UAL) groter dan het aantal bestuurders met een middelmatig alcoholgehalte (tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL). Het aandeel bestuurders dat zwaar onder invloed is, stijgt zelfs opnieuw in 2012 (59% van de bestuurders onder invloed, tegen 55% in 2009 en 53% in 2007).

De prevalentie van ROI is 's nachts duidelijk hoger dan overdag, zowel door de week als in het weekend. De nachten in het weekend blijken het gevaarlijkst te zijn, met bijna 7,9% weggebruikers onder invloed van alcohol in 2012. Maar ook voor het rijden onder invloed tijdens weeknachten werd een hoge waarde gemeten (7,1%). Het aandeel bestuurders dat bovenmatig gedronken heeft ($\geq 0,35$ mg/l UAL) blijft niettemin veel groter tijdens weekendnachten (57% van de bestuurders die onder invloed zijn) dan in weeknachten (43%).

Er zijn verschillen naargelang leeftijd en gewest, maar deze zijn niet statistisch significant. Er is anderzijds geen twijfel over de hogere prevalentie van rijden onder invloed bij mannen, gezien 3,0% van de mannelijke bestuurders die een ademtest ondergingen daadwerkelijk onder invloed reden, tegenover 1,3% van de vrouwelijke bestuurders. Bovendien blijkt dat mannen vaker het gehalte 0,35 mg/l overschrijden dan vrouwen.

1.7.5 Mening en gevoelens van weggebruikers aangaande verkeersveiligheid

In 2012 peilde de nationale verkeersonveiligheidsenquête naar het onveiligheidsgevoel op de Belgische wegen. De antwoorden op de vraag 'In welke mate voelt u zich veilig tijdens een verplaatsing met de genoemde vervoermiddelen?' wijzen uit dat tweewielers zich het minst veilig voelen. Dat is waarschijnlijk het gevolg van de geringe bescherming die een fiets biedt bij een ongeval. Ook voetgangers zijn weinig beschermd, maar zij voelen zich veiliger, misschien omdat ze zich doorgaans verplaatsen zonder in direct contact te komen met de andere weggebruikers.

De ondervraagden van de attitudemeting uit 2009 duiden twee van de gevaarlijkste verkeersfactoren aan als belangrijke oorzaken van ongevallen. Het gaat om overdreven (of onaangepaste) snelheid en rijden onder invloed van alcohol. Volgens de onder-

vraagden spelen deze twee factoren elk in ongeveer de helft van de ongevallen een rol. In tegenstelling tot wat men op basis van deze resultaten zou denken, is slechts een derde van de ondervraagden van mening dat strengere maatregelen nodig zijn op het vlak van snelheid. Rijden onder invloed van drugs (slechts de 6e plaats in de lijst van factoren die volgens de ondervraagden tot een ongeval kunnen leiden), moet daarentegen volgens bijna 80% van de ondervraagde weggebruikers strenger bestraft worden.

Mogelijke maatregelen voor een groter veiligheidsgevoel op de weg hebben betrekking op infrastructuur (genoemd door 70% van de ondervraagden), repressie (meer dan 60% van de ondervraagden noemt de vermoedelijke doeltreffendheid van politiecontroles en onbemande camera's) en bewustmaking (sensibiliseringscampagnes, berichten over ongevallen en beelden van crash tests bereiken volgens meer dan 50% van de ondervraagde weggebruikers hun doel).





2

ONGEVALLENCIJFERS 2011

2.1 Overzicht van het jaar 2011

TABEL 1 :
De ongevallenstatistieken in één oogopslag (gewogen)

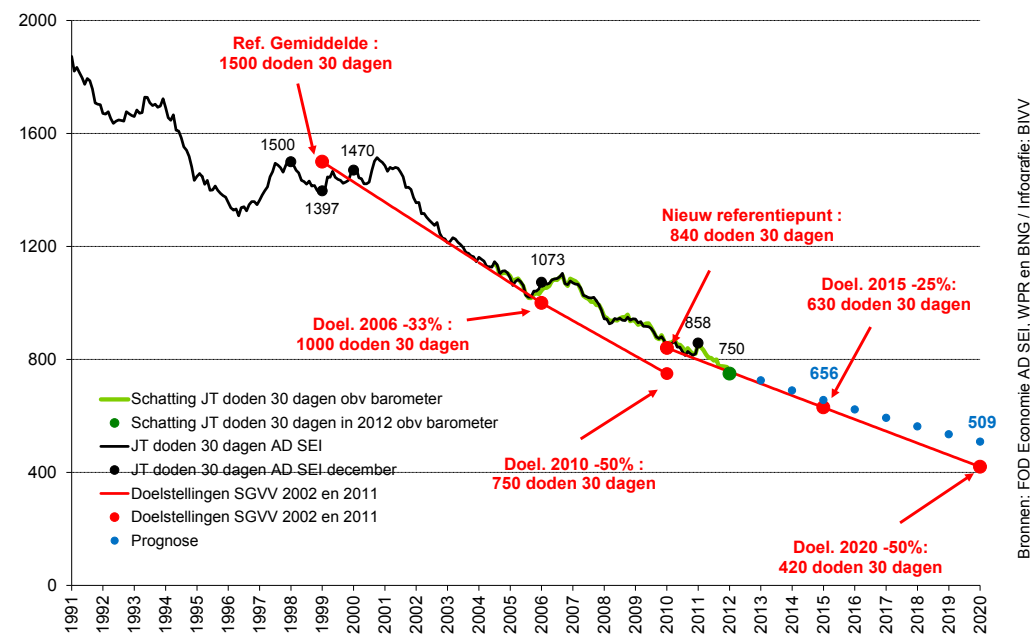
Gewogen			Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Totaal Slachtoffers	Letselongevallen
Totaal			858	6 164	56 639	63 660	47 924
Tijdstip	Periode van de week	Weekdag	443	3 525	37 148	41 116	31 563
		Weeknacht	87	451	2 859	3 397	2 662
		Weekenddag	171	1 389	11 696	13 256	9 496
		Weekendnacht	157	799	4 936	5 892	4 203
	Lichtgesteldheid	Dag	460	3 830	39 071	43 360	32 764
		Schemering	44	292	2 885	3 222	2 514
		Nacht	341	2 025	14 521	16 886	12 479
Plaats	Gewest	Vlaams Gewest	430	4 183	35 912	40 525	30 556
		Waals Gewest	403	1 742	16 212	18 357	13 443
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	25	239	4 515	4 778	3 926
	Provincie	Antwerpen	118	1 155	9 925	5184	8 421
		Vlaams-Brabant	40	483	4 661	1 661	3 968
		Waals-Brabant	31	120	1 510	7 900	1 284
		West-Vlaanderen	102	919	6 879	10 484	6 172
		Oost-Vlaanderen	100	1 033	9 352	6 595	8 012
		Henegouwen	159	629	5 807	5 749	4 771
		Luik	102	424	5 223	5 758	4 286
		Limburg	70	592	5 096	1 670	3 983
		Luxemburg	47	221	1 402	2 682	1 188
		Namen	64	348	2 270	4 778	1 914
	Wegtype	Autosnelwegen	122	926	3 858	4 906	3 366
		Buiten bebouwde kom	438	2 755	20 714	23 907	16 699
		Binnen bebouwde kom	280	2 480	32 063	34 823	27 836
	Kruispunttype	Buiten kruispunt	688	4 410	35 957	41 055	31 089
		Op kruispunt	163	1 679	19 966	21 808	16 166
		Op rotonde	7	75	715	797	669
	Snelheidszone	30 km/u of minder	16	212	2 354	2 582	2 182
		31 km/u - 50 km/u	265	2 402	30 193	32 860	26 191
		51 km/u - 70 km/u	212	1 412	13 048	14 671	10 275
		71 km/u - 90 km/u	228	1 251	7 548	9 027	6 197
		Meer dan 90 km/u	119	848	3 419	4 386	3 006
Slachtoffers	Verplaatsingswijze	Voetgangers	111	687	4 050	4 848	4 737
		Fietsers	68	1 027	7 754	8 849	8 586
		Bromfietsers	20	470	4 884	5 374	5 286
		Motorfietsers	127	802	3 532	4 461	4 283
		Personenwagens inzittenden	456	2 767	32 365	35 588	39 780
		Lichte vrachtwagens inzittenden	29	216	1 997	2 243	4 348
		Vrachtwagens inzittenden	15	74	504	593	2 440
		Autobussen/autocars inzittenden	1	19	613	633	771
	Geslacht	Mannen	655	3 832	32 647	37 134	41 247
		Vrouwen	189	1 768	23 332	25 289	26 535
	Leeftijd	0 tot 17 jaar	48	558	7 532	8 138	7 392
		18 tot 24 jaar	141	1 023	11 162	12 326	14 888
		25 tot 39 jaar	227	1 383	16 175	17 785	28 432
		40 tot 59 jaar	222	1 642	14 825	16 689	28 355
		60 jaar en ouder	210	996	6 424	7 629	16 962
Type	Ongevalstype	Tussen bestuurders	468	4 041	44 001	48 509	35 260
		Eenzijdige ongevallen	353	2 031	11 505	13 888	11 572
		Ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol*	45	632	7 219	7 896	5 822

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

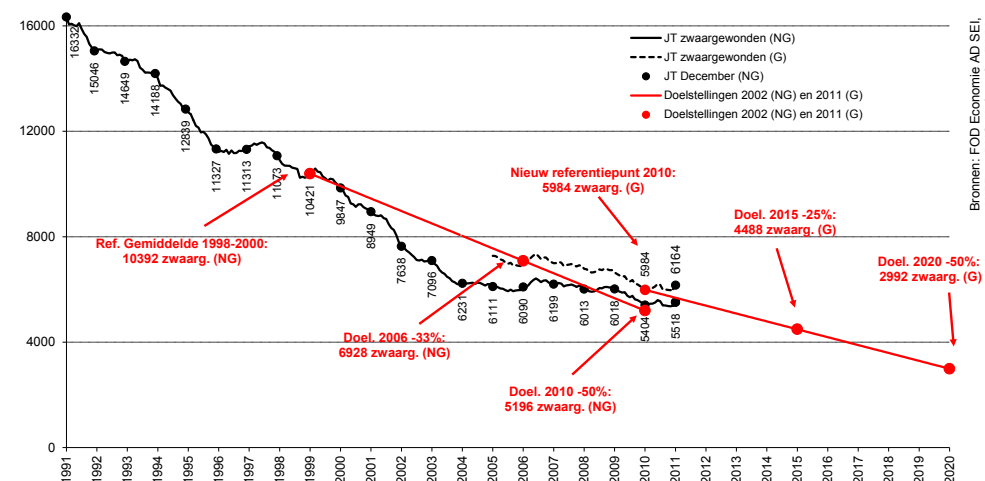
2.2 Het jaar 2011 in tijdsperspectief

FIGUUR 1 :
Geobserveerde en geschatte) Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid



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

FIGUUR 2 :
Evolutie van de zwaargewonden en doelstellingen



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

G = gewogen cijfers, NG = niet gewogen cijfers.

TABEL 2 :
Evolutie op lange termijn van de kerncijfers (niet gewogen)

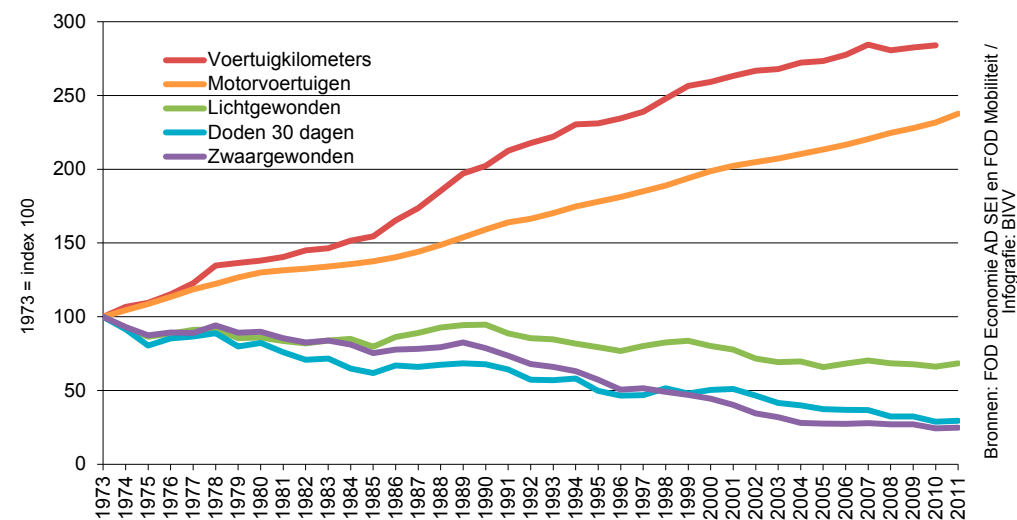
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Dodelijke ongevallen	Ernstige ongevallen	Letsel- ongevallen	Ernst van de ongevallen
1973	2 915	22 194	72 551	97 660	2 658	19 930	66 427	43,9
1974	2 665	20 654	67 167	90 486	2 393	18 899	63 539	41,9
1975	2 346	19 389	62 743	84 478	2 161	17 953	60 376	38,9
1976	2 488	19 813	64 250	86 551	2 264	18 321	62 548	39,8
1977	2 522	19 764	66 054	88 340	2 298	18 128	63 123	40,0
1978	2 589	20 911	66 363	89 863	2 372	19 017	63 814	40,6
1979	2 326	19 803	61 976	84 105	2 071	17 821	60 212	38,6
1980	2 396	19 929	62 375	84 700	2 173	18 088	60 758	39,4
1981	2 216	18 975	60 613	81 804	2 018	17 109	59 024	37,5
1982	2 064	18 313	59 380	79 757	1 870	16 471	57 407	36,0
1983	2 090	18 603	60 794	81 487	1 891	16 755	58 776	35,6
1984	1 893	18 019	61 659	81 571	1 732	16 203	58 659	32,3
1985	1 801	16 732	57 782	76 315	1 660	14 947	54 826	32,8
1986	1 951	17 239	62 622	81 812	1 786	15 550	58 515	33,3
1987	1 922	17 361	64 573	83 856	1 770	15 579	59 669	32,2
1988	1 967	17 604	67 247	86 818	1 771	15 800	61 756	31,9
1989	1 993	18 308	68 368	88 669	1 800	16 315	62 982	31,6
1990*	1 976	17 479	68 705	88 160	1 737	15 601	62 446	31,6
1991	1 873	16 332	64 323	82 528	1 680	14 645	58 223	32,2
1992	1 671	15 081	62 026	78 778	1 553	13 666	55 438	30,1
1993	1 660	14 630	61 385	77 675	1 517	13 197	54 933	30,2
1994	1 692	14 003	59 335	75 030	1 564	12 724	53 018	31,9
1995	1 449	12 717	57 588	71 754	1 337	11 604	50 744	28,6
1996	1 356	11 221	55 682	68 259	1 237	10 360	48 750	27,8
1997	1 364	11 432	58 111	70 907	1 255	10 484	50 078	27,2
1998	1 500	10 909	59 851	72 260	1 345	10 129	51 167	29,3
1999	1 397	10 421	60 725	72 543	1 299	9 760	51 601	27,1
2000	1 470	9 847	58 114	69 431	1 356	9 346	49 065	30,0
2001**	1 486	8 949	56 345	66 780	1 378	8 697	47 444	31,3
2002	1 355	7 638	51 910	60 903	1 264	7 604	43 740	31,0
2003	1 213	7 096	50 230	58 539	1 142	7 171	43 853	27,7
2004	1 162	6 231	50 583	57 976	1 096	6 446	43 565	26,7
2005	1 089	6 111	47 802	55 002	997	6 223	40 592	26,8
2006	1 073	6 090	49 506	56 669	1 001	6 275	41 863	25,6
2007	1 071	6 199	51 001	58 271	1 006	6 416	43 239	24,8
2008	944	6 013	49 630	56 587	869	6 059	42 115	22,4
2009	943	6 018	49 162	56 123	884	6 099	41 976	22,5
2010	841	5 404	48 013	54 258	787	5 477	40 593	20,7
2011	858	5 518	49 624	56 000	796	5 620	42 050	20,4

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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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



*Uitgezonderd bromfietsen.

**De gegevens uit 2011 aangaande de voertuigkilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend.

TABEL 3 :
Evolutie op korte termijn van de kerncijfers (gewogen)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal	Dodelijke ongevallen	Ernstige ongevallen	Letsel-ongevallen	Ernst van de ongevallen
2005	1 089	7 272	58 114	66 476	997	7 274	49 313	22,1
2006	1 073	6 999	58 274	66 346	1 001	7 096	49 182	21,8
2007	1 071	6 997	58 847	66 915	1 006	7 148	49 815	21,5
2008	944	6 782	57 655	65 382	869	6 764	48 827	19,3
2009	943	6 647	56 073	63 664	884	6 682	47 798	19,7
2010	841	5 982	54 381	61 203	787	6 010	45 918	18,3
2011	858	6 164	56 639	63 660	796	6 217	47 924	17,9
Evolutie 2005-2011	-21,2%	-15,2%	-2,5%	-4,2%	-20,2%	-14,5%	-2,8%	-18,9%
Evolutie 2010-2011	+2,0%	+3,0%	+4,2%	+4,0%	+1,1%	+3,4%	+4,4%	-2,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 4 :
Evolutie op korte termijn van het overlijdensrisico en het ongevalsrisico (gewogen)

	Overlijdensrisico	Ongevalsrisico
2005	7,7	519
2006	7,4	510
2007	7,2	504
2008	6,5	501
2009	6,5	487
2010	5,8	465

De gegevens uit 2011 aangaande de voertuigkilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is de overlijdens- en ongevalsrisico's te berekenen, alsook de evolutie hiervan tot 2011.

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

2.3 Europese vergelijking

TABEL 5 :
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 reizigerskilometers	
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	841	CY	75	CY	10,0
19	PT	937	CZ	76	PT	11,0
20	EL	1 258	BE	78	EL	11,9
21	UK	1 905	PT	88	CZ	12,0
22	RO	2 377	LT	91	LV	12,9
23	ES	2 479	LV	97	PL	12,9
24	DE	3 648	PL	102	SK	13,5
25	PL	3 908	BG	103	HU	13,7
26	FR	3 992	RO	111	BG	16,2
27	IT	4 090	EL	111	RO	30,3
EU27	EU27	31 030	EU27	62	EU27	6,4

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

Om gegevens te kunnen vergelijken is het overlijdensrisico hier uitzonderlijk berekend volgens de methode van het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer, d.w.z. enkel rekening houdend met de (personen-)kilometers afgelegd met personenwagens en motorfietsen. Het officiële overlijdensrisico gebaseerd op de personenkilometers afgelegd met motorfietsen, vrachtwagens, lichte vrachtwagens, autobussen, autocars en bijzondere voertuigen bedraagt 5,8.

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

2.4 Volgens het tijdstip

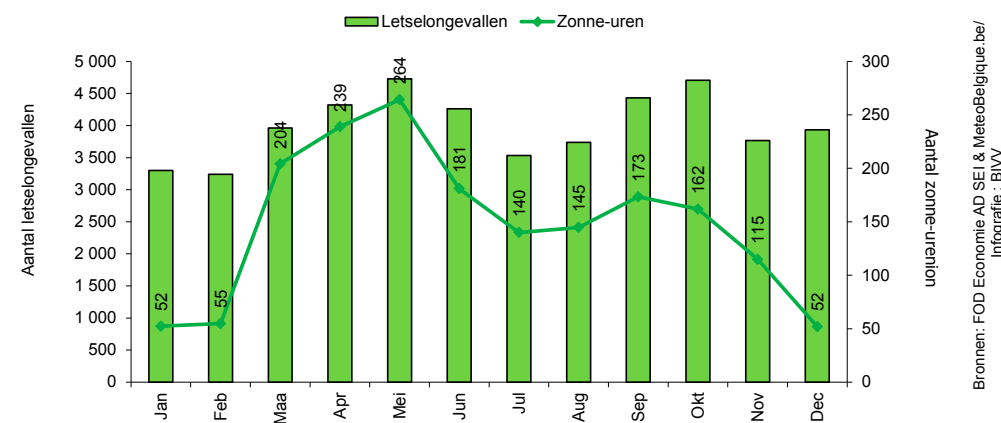
2.4.1 Volgens de maand

TABEL 6 :
Kerncijfers per maand – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	70	8,2%	445	7,2%	3 856	6,8%	4 371	6,9%	3 300	6,9%	21,2
Februari	64	7,5%	389	6,3%	3 796	6,7%	4 249	6,7%	3 239	6,8%	19,8
Maart	73	8,5%	482	7,8%	4 748	8,4%	5 303	8,3%	3 963	8,3%	18,4
April	61	7,1%	608	9,9%	5 169	9,1%	5 839	9,2%	4 322	9,0%	14,1
Mei	79	9,2%	661	10,7%	5 488	9,7%	6 229	9,8%	4 729	9,9%	16,7
Juni	66	7,7%	562	9,1%	5 153	9,1%	5 781	9,1%	4 261	8,9%	15,5
Juli	66	7,7%	488	7,9%	4 282	7,6%	4 836	7,6%	3 534	7,4%	18,7
Augustus	87	10,1%	494	8,0%	4 467	7,9%	5 047	7,9%	3 738	7,8%	23,3
September	68	7,9%	561	9,1%	5 122	9,0%	5 751	9,0%	4 431	9,2%	15,3
Oktober	72	8,4%	520	8,4%	5 678	10,0%	6 270	9,8%	4 707	9,8%	15,3
November	76	8,9%	483	7,8%	4 343	7,7%	4 902	7,7%	3 766	7,9%	20,2
December	76	8,9%	471	7,6%	4 536	8,0%	5 084	8,0%	3 934	8,2%	19,3
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

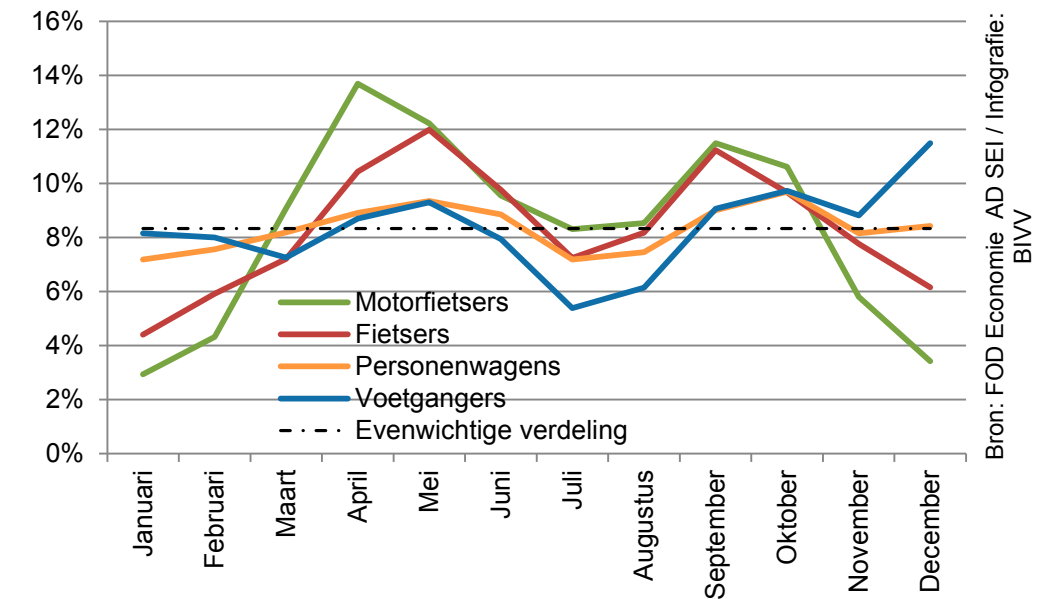
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 4 :
Aantal letselongevallen per maand en zonne-uren – 2011 (gewogen)



Bronnen: FOD Economie AD SEI & MétéoBelgique.be / Infografie: BIVV

FIGUUR 5 :
Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar, voor verschillende verplaatsingswijzen – 2011 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

2.4.2 Volgens het tijdstip van de week

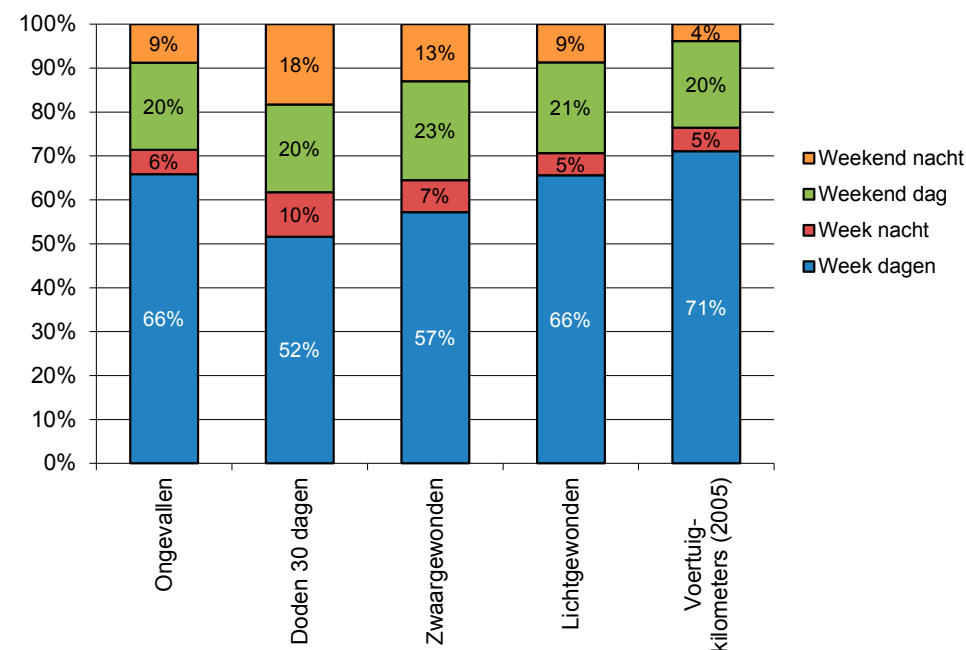
TABEL 7 :
Kerncijfers per periode van de week – 2011 (gewogen)

		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	443	52%	3 525	57%	37 148	66%	41 116	65%	31 563	66%	14,0
Week	Nacht	87	10%	451	7%	2 859	5%	3 397	5%	2 662	6%	32,7
Weekend	Dag	171	20%	1 389	23%	11 696	21%	13 256	21%	9 496	20%	18,0
Weekend	Nacht	157	18%	799	13%	4 936	9%	5 892	9%	4 203	9%	37,4
Totaal		858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 6 :

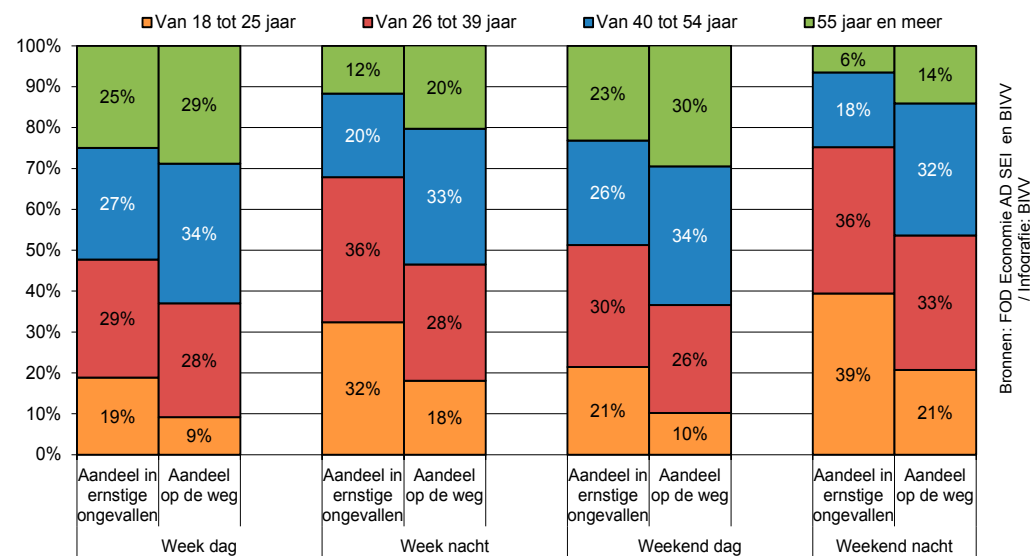
Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2011 (gewogen)



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

FIGUUR 7 :

Verdeling van autobestuurders per leeftijdsgroep: vergelijking binnen ernstige ongevallen (2011, gewogen) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week

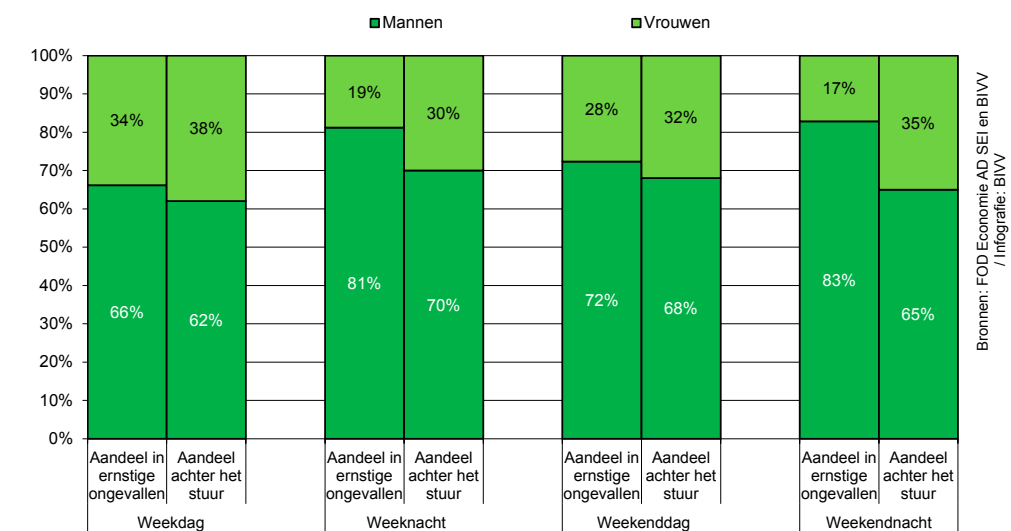


Bronnen: FOD Economie AD SEI en BIVV / Infografie: BIVV

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

FIGUUR 8 :

Verdeling van autobestuurders per geslacht: vergelijking binnen ernstige ongevallen (2011, gewogen) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week



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

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

2.4.3 Volgens dag en uur

TABEL 8 :

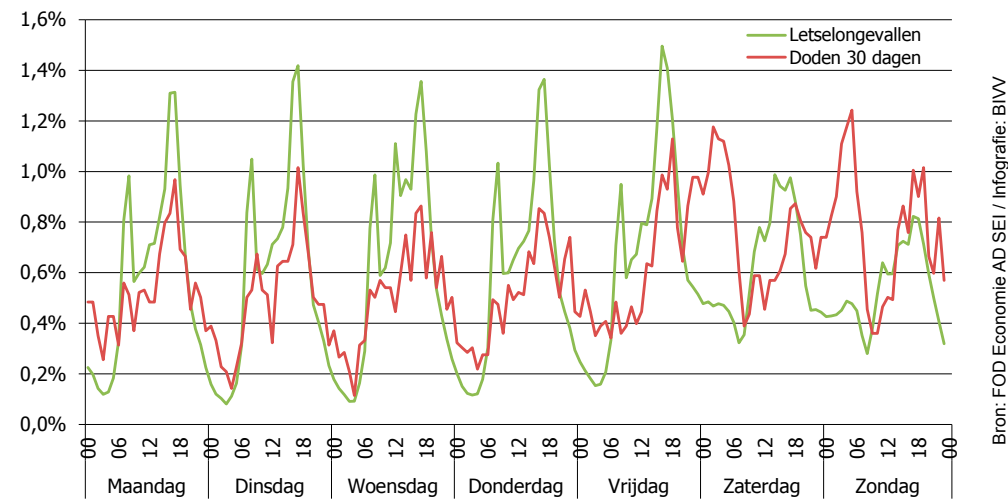
Kerncijfers per dag – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	104	12%	794	13%	7 726	14%	8 624	14%	6 623	14%	15,7
Dinsdag	101	12%	766	12%	7 936	14%	8 803	14%	6 807	14%	14,8
Woensdag	106	12%	823	13%	8 163	14%	9 093	14%	6 966	15%	15,2
Donderdag	108	13%	802	13%	7 980	14%	8 891	14%	6 885	14%	15,7
Vrijdag	138	16%	957	16%	9 190	16%	10 285	16%	7 829	16%	17,6
Zaterdag	160	19%	1 012	16%	8 427	15%	9 598	15%	6 966	15%	23,0
Zondag	141	16%	1 009	16%	7 217	13%	8 367	13%	5 848	12%	24,1
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 9 :

Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2002-2011 (niet gewogen)



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

2.4.4 Volgens de verplaatsingsomstandigheden

TABEL 9 :

Kerncijfers per lichtgesteldheid – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Dag	460	54%	3 830	62%	39 071	69%	43 360	68%	32 764	68%	14,0
Dageraad of schemering	44	5%	292	5%	2 885	5%	3 222	5%	2 514	5%	17,5
Nacht	341	40%	2 025	33%	14 521	26%	16 886	27%	12 479	26%	27,3
Onbekend	13	2%	17	0%	162	0%	192	0%	167	0%	78,0
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 10 :

Kerncijfers volgens de weeromstandigheden – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normaal	721	84%	5 376	87%	48 586	86%	54 683	86%	41 153	86%	17,5
Regen	72	8%	556	9%	5 563	10%	6 191	10%	4 587	10%	15,7
Mist (zichtbaarheid kleiner dan 100 m)	5	1%	50	1%	288	1%	343	1%	257	1%	19,4
Hevige wind, rukwinden	5	1%	18	0%	172	0%	195	0%	155	0%	32,2
Sneeuwval	1	0%	11	0%	183	0%	195	0%	148	0%	6,8
Hagel	2	0%	3	0%	19	0%	25	0%	25	0%	81,1
Andere (dichte rook, ...)	6	1%	27	0%	234	0%	267	0%	207	0%	28,9
Onbekend	49	6%	130	2%	1 659	3%	1 839	3%	1 455	3%	33,7
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

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 2011 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 11 :

Kerncijfers per staat van het wegdek – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Droog	546	64%	4 297	70%	37 334	66%	42 177	66%	31 750	66%	17,2
Vochtig, nat, plassen	170	20%	1 160	19%	10 721	19%	12 050	19%	8 855	18%	19,2
IJzel, sneeuw	6	1%	83	1%	737	1%	826	1%	634	1%	9,5
Proper	222	26%	1 421	23%	12 504	22%	14 147	22%	10 491	22%	21,2
Vuil (zand, grint, bladeren...)	6	1%	42	1%	381	1%	429	1%	350	1%	17,2
Onbekend	37	4%	79	1%	1 171	2%	1 288	2%	1 050	2%	35,3
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

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 2011 geregistreerde ongevallen (dat aangegeven wordt in de rij "Totaal").

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

2.5 Volgens de locatie

2.5.1 Volgens het gewest

TABEL 12 :
Kerncijfers per gewest – 2011 (gewogen)

	Dodens 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst	Overlijdens- risico (2010)*
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Vlaams Gewest	430	50%	4 183	68%	35 912	63%	40 525	64%	30 556	64%	14,1	5,4
Waals Gewest	403	47%	1 742	28%	16 212	29%	18 357	29%	13 443	28%	30,0	6,3
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	25	3%	239	4%	4 515	8%	4 778	8%	3 926	8%	6,4	5,7
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9	5,8

*De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is het overlijdensrisico te berekenen.

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

TABEL 13 :
Evolutie van de kerncijfers in het Vlaams Gewest

	Dodens 30 dagen	Zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdens- risico*
	NG / G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	566	3 737	4 457	30 972	36 879	35 275	41 902	26 378	31 457	21,5	18,0	7,2
2006	544	3 963	4 600	31 880	37 266	36 387	42 410	27 008	31 578	20,1	17,2	6,8
2007	528	3 970	4 506	32 736	37 574	37 234	42 608	27 844	31 935	19,0	16,5	6,4
2008	495	3 882	4 418	31 616	36 655	35 993	41 569	27 057	31 341	18,3	15,8	6,2
2009	479	3 817	4 269	30 592	34 927	34 888	39 675	26 332	30 024	18,2	16,0	5,9
2010	437	3 453	3 879	29 822	34 137	33 712	38 453	25 477	29 120	17,2	15,0	5,4
2011	430	3 697	4 183	31 123	35 912	35 250	40 525	26 521	30 556	16,2	14,1	/
Evolutie 2005-2011	-24,0%	-1,1%	-6,2%	+0,5%	-2,6%	-0,1%	-3,3%	+0,5%	-2,9%	-24,4%	-21,8%	/
Evolutie 2010-2011	-1,6%	+7,1%	+7,8%	+4,4%	+5,2%	+4,6%	+5,4%	+4,1%	+4,9%	-5,5%	-6,2%	/

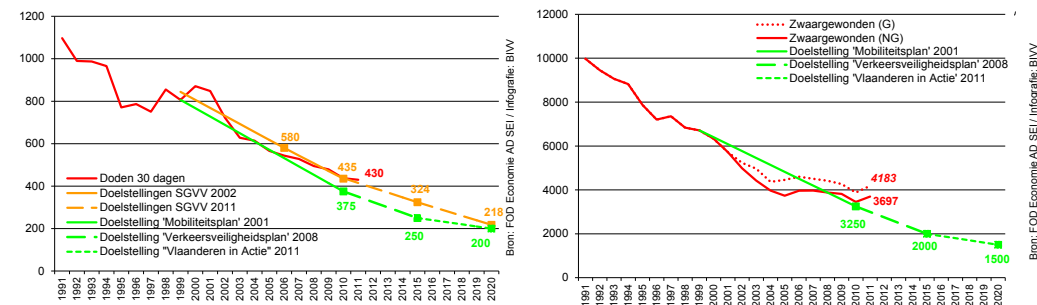
G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.

*De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is het overlijdensrisico te berekenen.

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

FIGUUR 10 :

Evolutie van de doden 30 dagen en van de zwaargewonden ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Veiligheidsplan en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen, Vlaams Gewest



G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.

TABEL 14 :

Evolutie van de kerncijfers in het Waals Gewest

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdens-risico*
	NG / G		NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	495		2 195	2 526	13 968	16 535	16 658	19 557	11 810	13 918	41,9	35,6	8,6
2006	503		1 975	2 191	14 290	16 187	16 768	18 881	12 089	13 638	41,6	36,9	8,6
2007	512		2 044	2 249	14 673	16 421	17 229	19 181	12 364	13 802	41,4	37,1	8,5
2008	414		1 954	2 142	14 262	16 205	16 630	18 761	11 925	13 489	34,7	30,7	7,1
2009	434		2 051	2 184	14 981	16 339	17 466	18 957	12 586	13 691	34,5	31,7	7,3
2010	373		1 753	1 873	14 428	15 766	16 554	18 013	11 936	13 016	31,3	28,7	6,3
2011	403		1 620	1 742	14 713	16 212	16 736	18 357	12 232	13 443	32,9	30,0	/
Evolutie 2005-2011	-18,6%		-26,2%	-31,0%	+5,3%	-2,0%	+0,5%	-6,1%	+3,6%	-3,4%	-21,4%	-15,7%	/
Evolutie 2010-2011	+8,0%		-7,6%	-7,0%	+2,0%	+2,8%	+1,1%	+1,9%	+2,5%	+3,3%	+5,4%	+4,6%	/

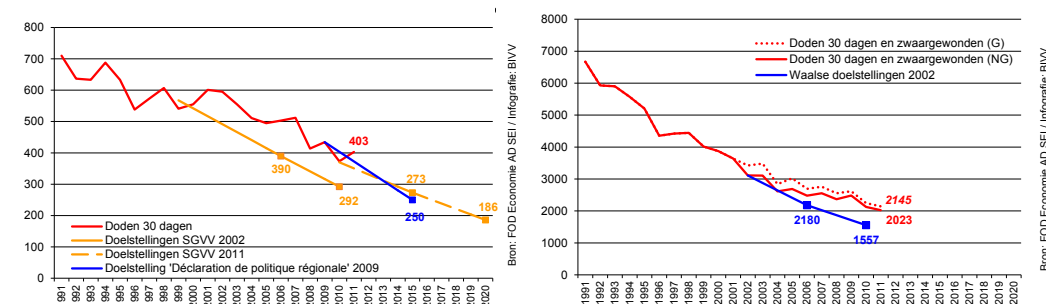
G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.

*De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is het overlijdensrisico te berekenen.

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

FIGUUR 11 :

Evolutie van de doden 30 dagen en van de zwaargewonden te opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Veiligheidsplan en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen, Waals Gewest



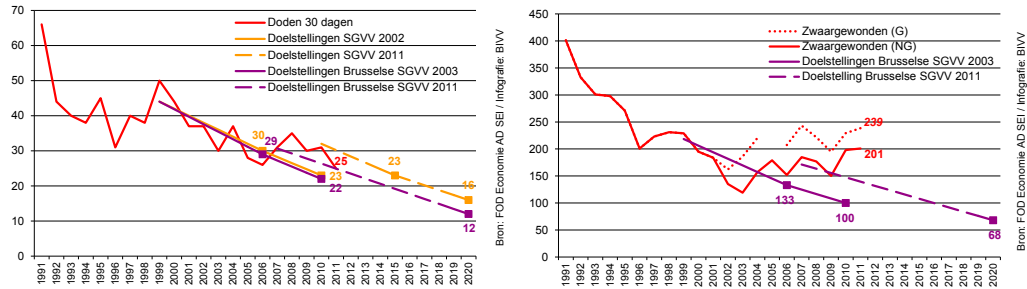
G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.

TABEL 15 :
Evolutie van de kerncijfers in Brussels Hoofdstedelijk Gewest

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal Slachtoffers		Letselongevallen		Ernst		Overlijdensrisico*
	NG / G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG	G	NG / G
2005	28	179	/	2 862	/	3 069	/	2 404	/	11,6	/	5,0
2006	26	152	207	3 336	4 821	3 514	5 055	2 766	3 966	9,4	6,6	4,6
2007	31	185	243	3 592	4 852	3 808	5 126	3 031	4 078	10,2	7,6	5,4
2008	35	177	222	3 752	4 795	3 964	5 052	3 133	3 997	11,2	8,8	6,4
2009	30	150	195	3 589	4 807	3 769	5 032	3 058	4 083	9,8	7,3	5,5
2010	31	198	229	3 763	4 477	3 992	4 738	3 180	3 782	9,7	8,2	5,7
2011	25	201	239	3 788	4 515	4 014	4 778	3 297	3 926	7,6	6,4	/
Evolutie** 2006-2011	-3,8%	+32,2%	+15,0%	+13,5%	-6,4%	+14,2%	-5,5%	+19,2%	-1,0%	-19,3%	-2,9%	/
Evolutie 2010-2011	-19,4%	+1,5%	+4,1%	+0,7%	+0,8%	+0,6%	+0,9%	+3,7%	+3,8%	-22,2%	-22,3%	/

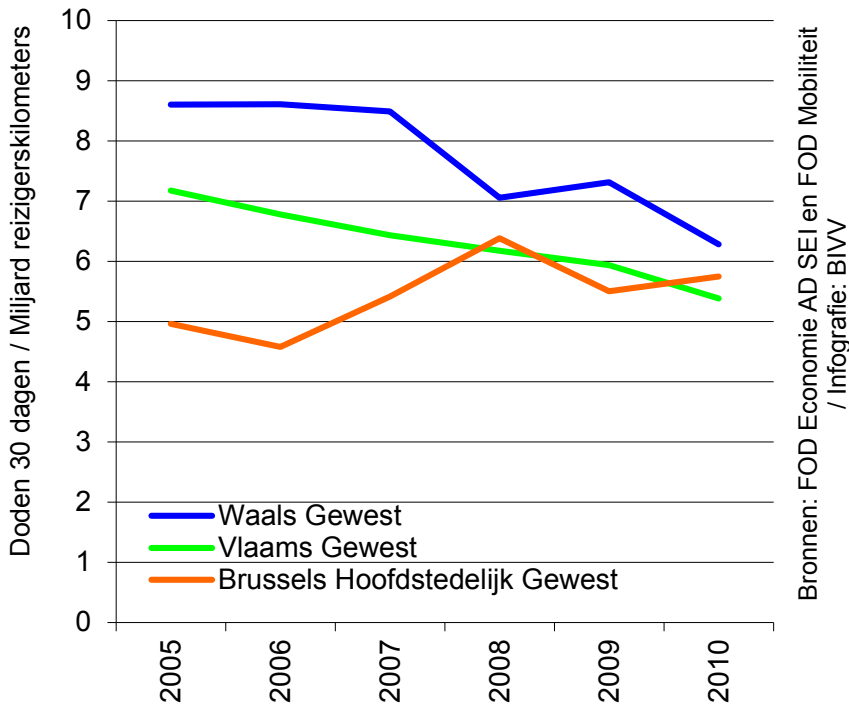
G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.
*De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is het overlijdensrisico te berekenen.
**Omwille van een groot verschil tussen de gewogen en de niet-gewogen gegevens voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2005 zijn de gewogen gegevens van 2005 niet verrekend in de tabel, en werd het jaar 2006 uitzonderlijk gekozen als referentie voor berekeningen van de evolutie.
Bronnen: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

FIGUUR 12 :
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, Brussels Hoofdstedelijk Gewest



G= gewogen cijfers, NG= niet gewogen cijfers.
Omwille van een groot verschil tussen de gewogen en de niet-gewogen gegevens voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2005 is het gewogen aantal ernstig gewonden in 2005 niet verrekend in deze grafiek.

FIGUUR 13 :
Evolutie van het overlijdensrisico per gewest (gewogen)



De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is het overlijdensrisico te berekenen.

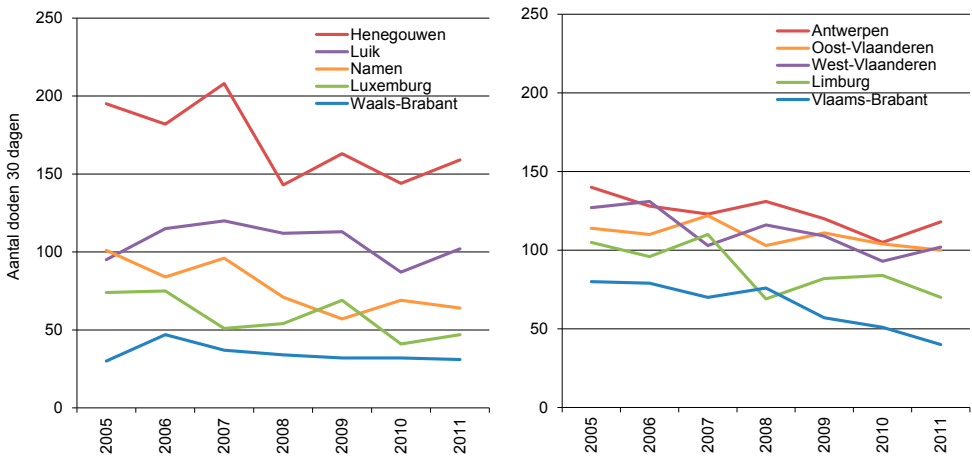
2.5.2 Volgens de provincie

TABEL 16 :
Kerncijfers per provincie – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	118	14%	1 155	19%	9 925	18%	11 198	18%	8 421	18%	14,0
Vlaams-Brabant	40	5%	483	8%	4 661	8%	5 184	8%	3 968	8%	10,1
Waals-Brabant	31	4%	120	2%	1 510	3%	1 661	3%	1 284	3%	24,1
West-Vlaanderen	102	12%	919	15%	6 879	12%	7 900	12%	6 172	13%	16,5
Oost-Vlaanderen	100	12%	1 033	17%	9 352	17%	10 484	16%	8 012	17%	12,5
Henegouwen	159	19%	629	10%	5 807	10%	6 595	10%	4 771	10%	33,3
Luik	102	12%	424	7%	5 223	9%	5 749	9%	4 286	9%	23,8
Limburg	70	8%	592	10%	5 096	9%	5 758	9%	3 983	8%	17,6
Luxemburg	47	5%	221	4%	1 402	2%	1 670	3%	1 188	2%	39,6
Namen	64	7%	348	6%	2 270	4%	2 682	4%	1 914	4%	33,4
Brussels H. G.	25	3%	239	4%	4 515	8%	4 778	8%	3 926	8%	6,4
België	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

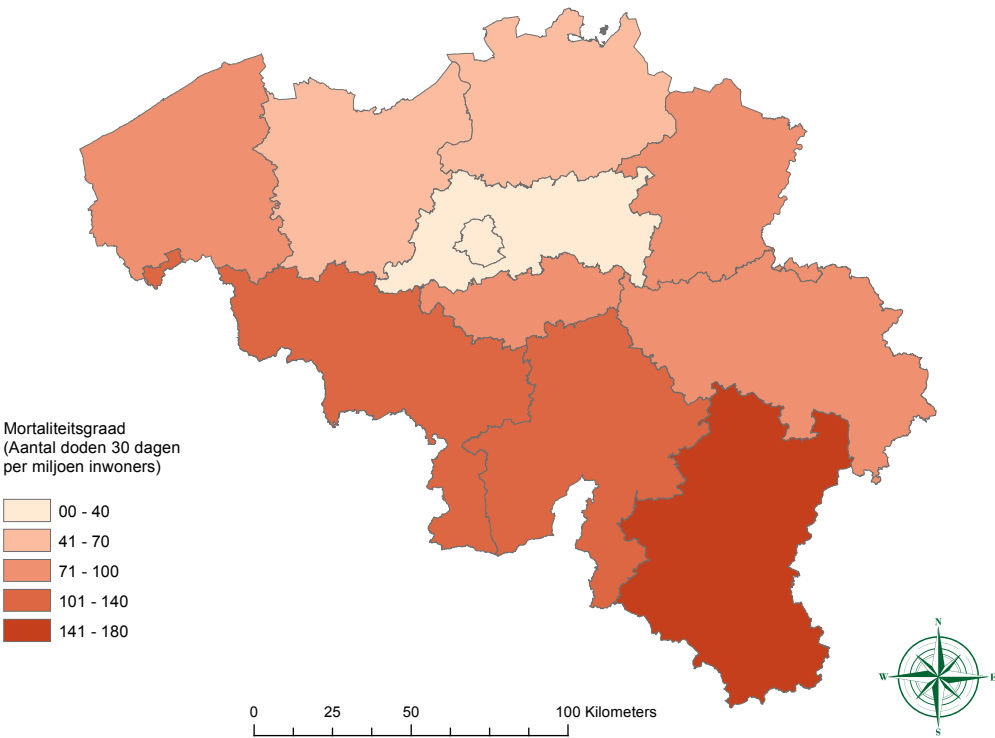
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 14 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de verschillende provincies



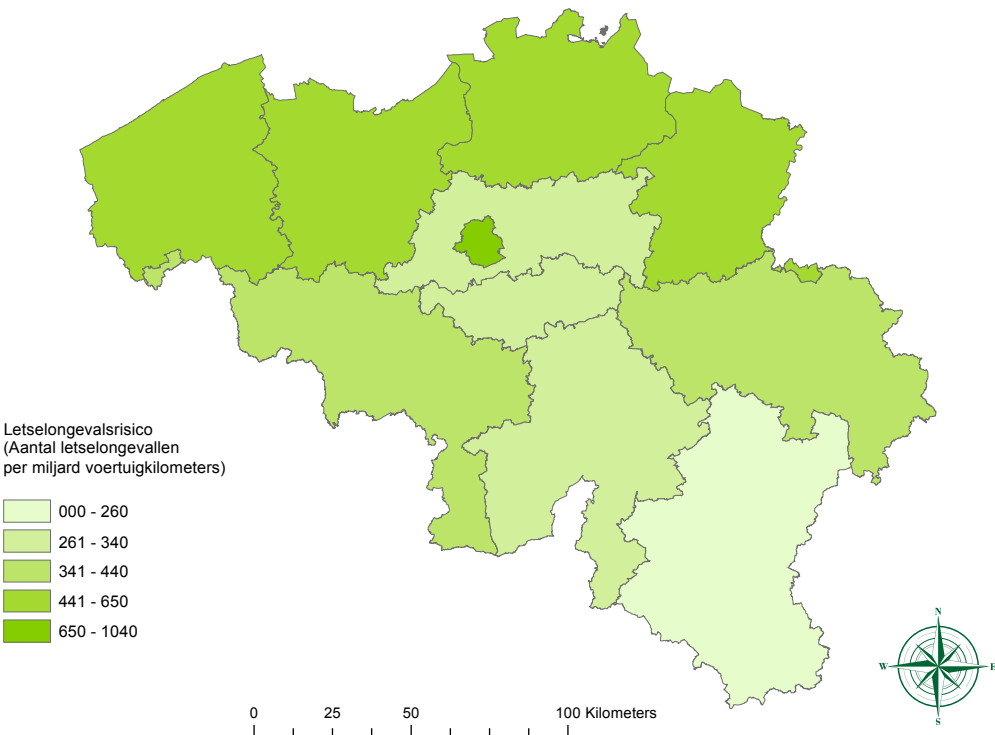
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 15 :
Mortaliteitsgraad in de verschillende provincies – 2011



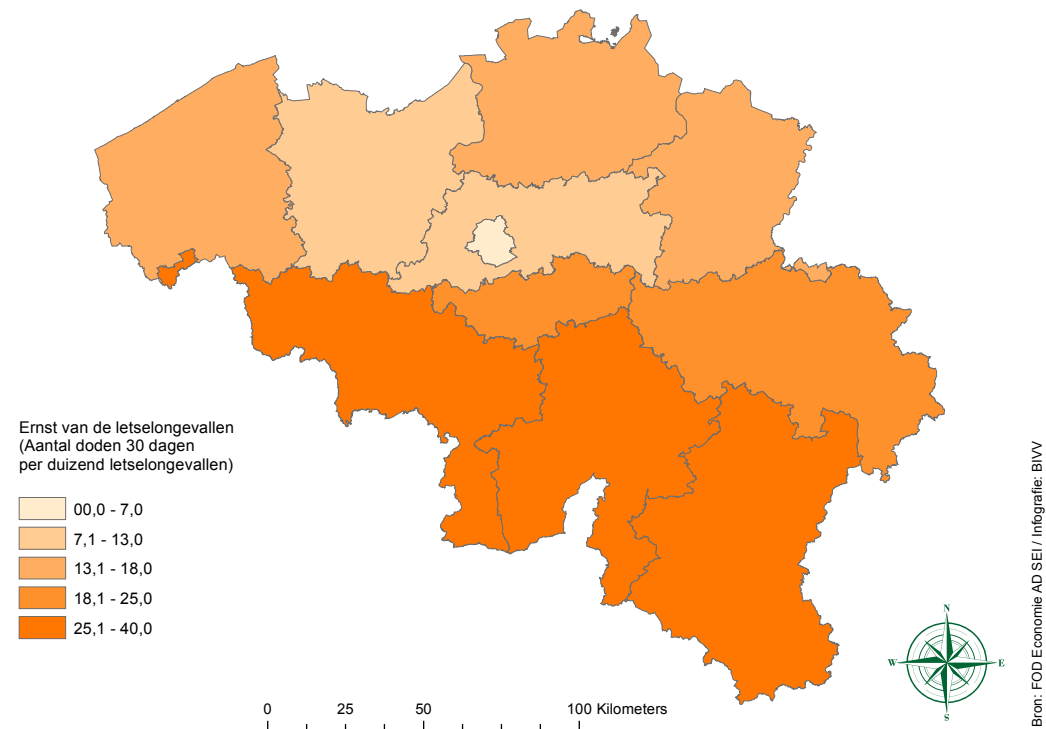
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 16 :
Letselongevalsrisico in de verschillende provincies – 2011 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 17 :
Ernst van de letselongevallen in de verschillende provincies – 2011 (gewogen)



2.5.3 Volgens het wegtype

TABEL 17 :
Kerncijfers per wegtype – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autosnelwegen	122	14%	926	15%	3 858	7%	4 906	8%	3 366	7%	36,2
Buiten de bebouwde kom	438	51%	2 755	45%	20 714	37%	23 907	38%	16 699	35%	26,2
Binnen de bebouwde kom	280	33%	2 480	40%	32 063	57%	34 823	55%	27 836	58%	10,1
Onbekend	18	2%	2	0%	4	0%	25	0%	23	0%	797,2
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 18 :
Ongevallen, doden 30 dagen en ernst van de ongevallen per wegtype en gewest – 2011 (gewogen)

	Vlaams Gewest			Waals Gewest			Brussels Hoofdstedelijk Gewest		
	Doden 30 dagen	Letsel-ongevallen	Ernst	Doden 30 dagen	Letsel-ongevallen	Ernst	Doden 30 dagen	Letsel-ongevallen	Ernst
Autosnelwegen	53	2 085	25,4	69	1 234	55,9	0	48	0,0
Buiten de bebouwde kom	241	12 466	19,3	197	4 208	46,8	0	25	0,0
Binnen de bebouwde kom	127	15 993	7,9	132	7 994	16,5	21	3 848	5,5
Onbekend	9	11	792,3	5	7	692,5	4	4	1000,0
Totaal	430	30 556	14,1	403	13 443	30,0	25	3 926	6,4

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 19 :
Ongevalsrisico en overlijdensrisico op en buiten autosnelwegen

	Autosnelwegen		Buiten autosnelwegen	
	Ongevals- risico	Overlijdens- risico	Ongevals- risico	Overlijdens- risico
2005	110	3,3	737	9,4
2006	114	3,4	726	9,2
2007	106	2,9	730	9,1
2008	106	2,7	728	8,1
2009	103	2,9	708	8,0
2010	99	2,0	677	7,4

*De gegevens uit 2011 aangaande de voertuigkilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend, waardoor het onmogelijk is de overlijdens- en ongevalsrisico's te berekenen.

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

TABEL 20 :
Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	348	79%	1 896	69%	13 190	64%	15 434	65%	10 989	66%	44,8
Op kruispunt	87	20%	826	30%	7 280	35%	8 193	34%	5 481	33%	22,9
Op rotonde	3	1%	33	1%	243	1%	279	1%	229	1%	25,9
Totaal	438	100%	2 755	100%	20 714	100%	23 907	100%	16 699	100%	37,1

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 21 :
Kerncijfers per kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Op doorlopend weggedeelte	202	72%	1 595	64%	18 944	59%	20 740	60%	16 747	60%	14,7
Op kruispunt	74	26%	845	34%	12 647	39%	13 566	39%	10 649	38%	9,0
Op rotonde	4	1%	40	2%	472	1%	517	1%	439	2%	7,8
Totaal	280	100%	2 480	100%	32 063	100%	34 823	100%	27 836	100%	12,3

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

2.5.4 Volgens het snelheidsregime

TABEL 22 :
Kerncijfers per snelheidsregime – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Letsel-ongevallen		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/u	16	1,9%	212	3,4%	2 354	4,2%	2 582	4,1%	2 182	4,6%	11,1
50 km/u	265	30,9%	2 402	39,0%	30 193	53,3%	32 860	51,6%	26 191	54,7%	12,6
70 km/u	212	24,7%	1 412	22,9%	13 048	23,0%	14 671	23,0%	10 275	21,4%	26,6
90 km/u	228	26,6%	1 251	20,3%	7 548	13,3%	9 027	14,2%	6 197	12,9%	48,4
Meer dan 90 km/u	119	13,9%	848	13,8%	3 419	6,0%	4 386	6,9%	3 006	6,3%	43,6
Onbekend	18	2,1%	39	0,6%	77	0,1%	134	0,2%	74	0,2%	73,3
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	24,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

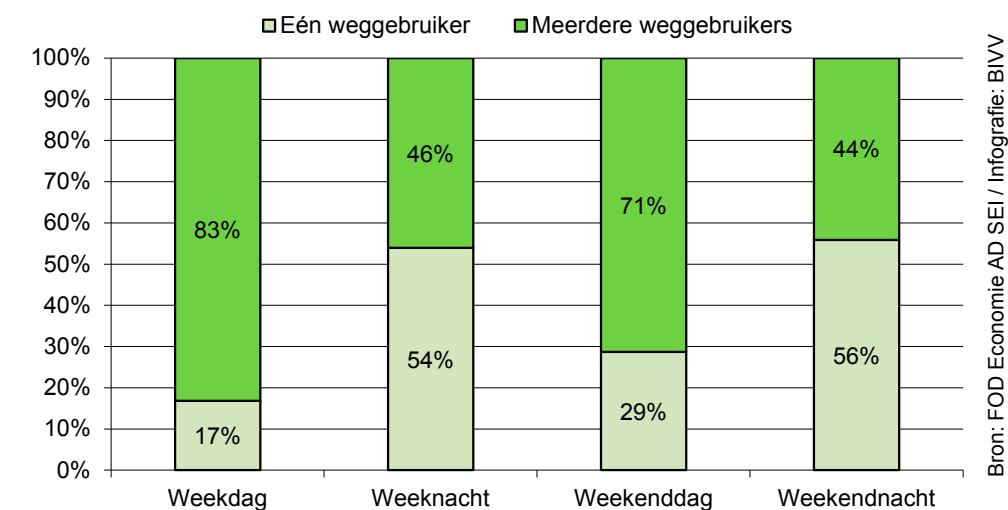
2.6 Ongevalstypen

TABEL 23 :
Kerncijfers per aanrijdingstype (eerst aanrijding) – 2011 (gewogen)

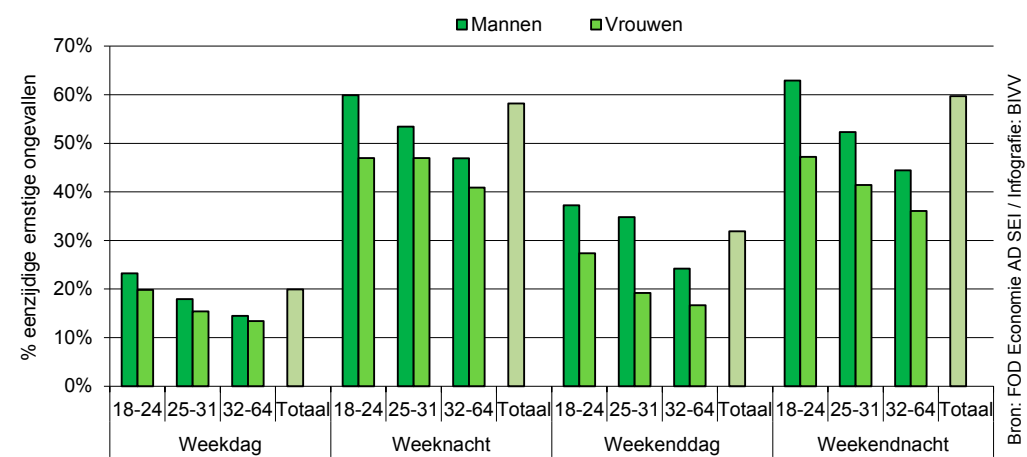
		Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal Slachtoffers	Letsel-ongevallen	Ernst
Tussen bestuurders	kettingbotsing	4	48	780	832	358	0,7%
	frontale botsing of bij het kruisen	127	776	6 618	7 521	4 863	10,1%
	langs achteren of naast elkaar	80	843	12 641	13 564	9 210	19,2%
	langs opzij	151	1 681	19 767	21 599	16 381	34,2%
Met een voetganger		106	693	4 195	4 994	4 449	9,3%
Slechts één weggebruiker	tegen een hindernis op rijbaan	26	205	1 309	1 540	1 307	2,7%
	tegen hindernis buiten rijbaan	281	1 398	7 262	8 941	7 270	15,2%
	geen hindernis	46	428	2 933	3 407	2 994	6,2%
	Andere of onbekend	37	92	1 133	1 262	1 092	2,3%
Tussen bestuurders		468	4 041	44 001	48 509	35 260	73,6%
Slechts één weggebruiker		353	2 031	11 505	13 888	11 572	24,1%
Andere of onbekend		37	92	1 133	1 262	1 092	2,3%
Totaal		858	6 164	56 639	63 660	47 924	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

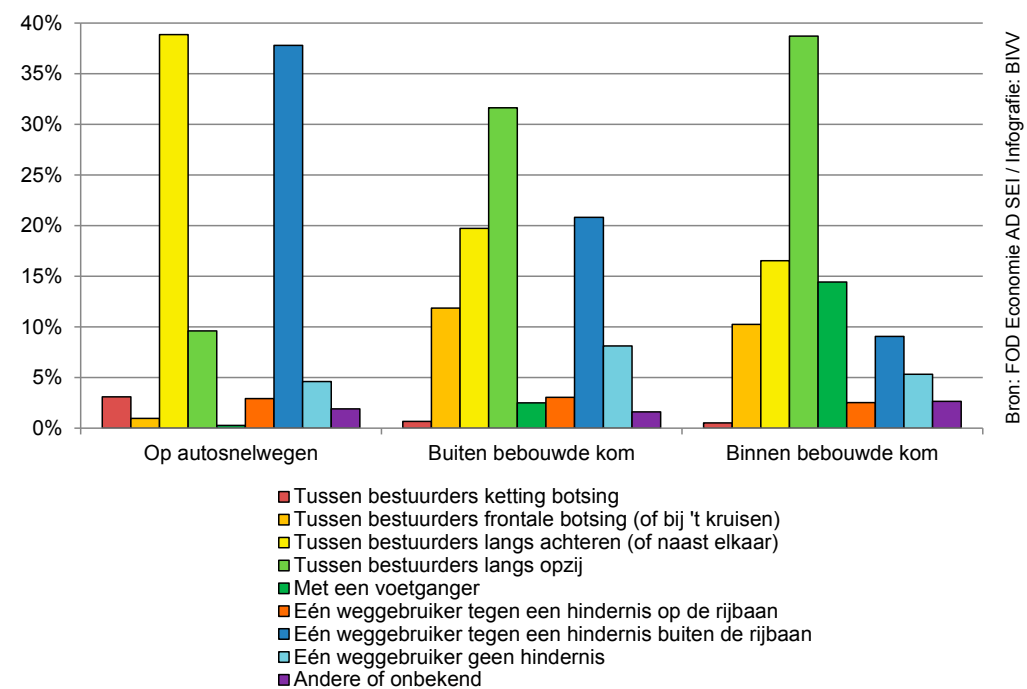
FIGUUR 18 :
Aandeel eenzijdige letselongevallen per periode van de week – 2011 (gewogen)



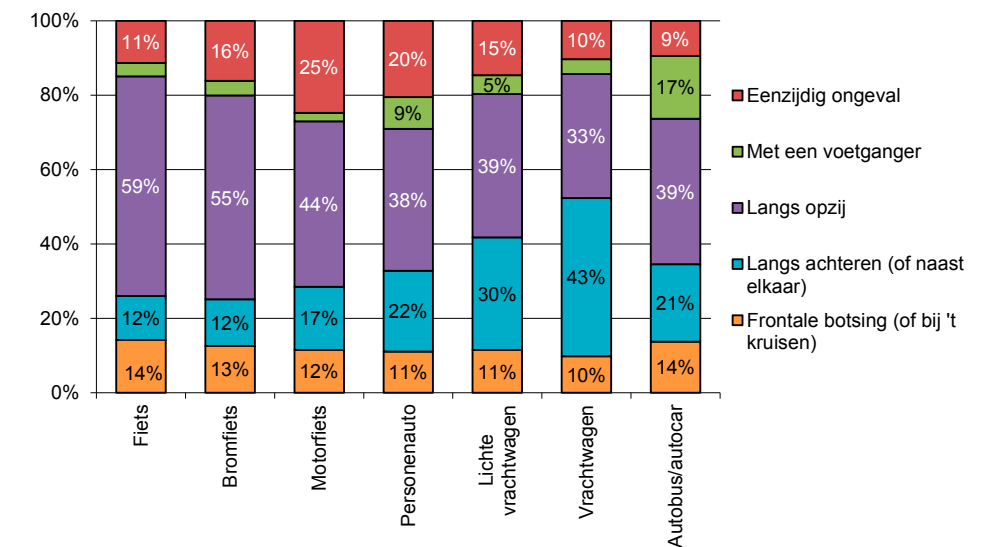
FIGUUR 19 :
Percentage eenzijdige ongevallen onder de ernstige auto-ongevallen, per leeftijd en geslacht van de bestuurder en per periode van de week – 2007-2011 (gewogen)



FIGUUR 20 :
Type van de eerste aanrijding, per wegtype – 2011 (gewogen)



FIGUUR 21 :
Type van de eerste aanrijding, per weggebruikerstype – 2011 (gewogen)



TABEL 24 :
Aantal en percentage letselongevallen (eerste aanrijding) volgens de “botsingspartners” – 2011
(gewogen)

	Voet- ganger	Fietser	Brom- fietser	Motor- fietser	Wagen	Lichte vracht- wagen	Vracht- wagen	Bus / car	Andere/ Onbekend	Geen botsings- partner
Voet- ganger	0,0% 2*	0,6%	0,4%	0,2%	6,9%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	
Fietser	306	1,1% 522	0,7%	0,2%	11,3%	1,0%	0,4%	0,2%	0,2%	1,9%
Brom- fietser	203	328	0,1% 58	0,1%	7,1%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	1,7%
Motor- fietser	95	106	33	0,1% 52	5,5%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	2,1%
Wagen	3 321	5 432	3 388	2 637	26,5% 1 2673	4,1%	2,6%	0,7%	1,5%	16,3%
Lichte vracht- wagen	209	500	268	177	1 942	0,3% 141	0,3%	0,1%	0,1%	1,2%
Vracht- wagen	92	212	82	72	1245	156	0,3% 157	0,0%	0,1%	0,4%
Bus /car	127	81	25	15	352	31	20	0,0% 12	0,0%	0,1%
Andere/ Onbekend	163	114	52	60	700	48	35	15	0,1% 33	0,3%
Geen botsings- partner		914	828	1 005	7 826	556	189	60	135	0,1% 71
Totaal 100% **47 877										

*Het gaat bij deze 2 ongevallen om een botsing tussen een voetganger en een persoon in een rolstoel. In principe worden botsingen tussen 2 'voetgangers' (rolstoelgebruikers worden als zodanig beschouwd) niet opgenomen in de verkeersongevallenstatistieken.

**De 47 ongevallen die ontbreken om aan het totale in 2011 opgetekende aantal ongevallen te komen (precies 47 924) betreffen eenzijdige ongevallen van voetgangers. Dergelijke ongevallen hoeven in principe niet te worden opgenomen in de verkeersongevallenstatistieken; ze zijn bijgevolg niet verrekend in de tabel.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

2.7 Slachtoffers

2.7.1 Volgens de leeftijd en het geslacht

TABEL 25 :
Aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie en geslacht – 2011 (gewogen)

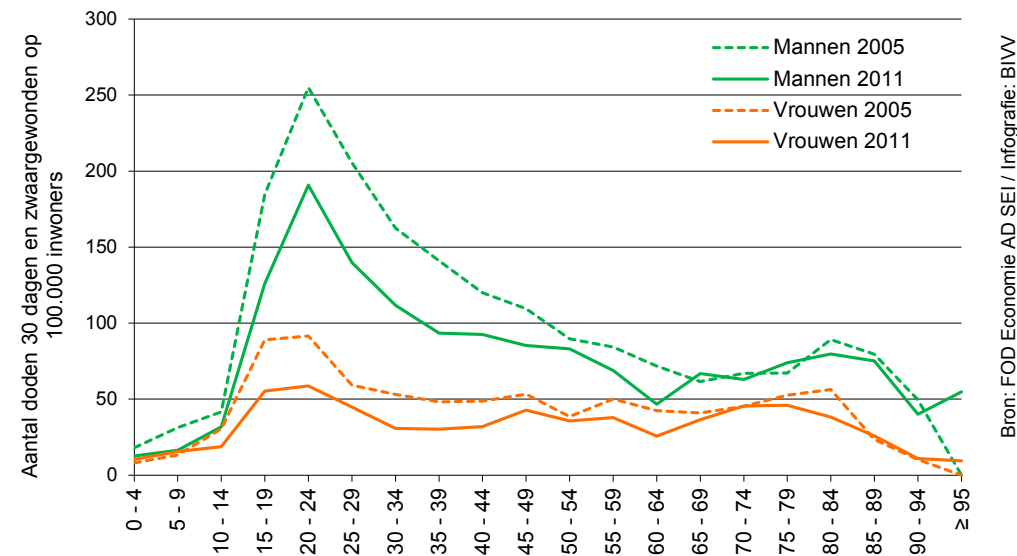
	Doden 30 dagen			Zwaargewonden			Lichtgewonden			Totaal Slachtoffers		
	♂	♀	Totaal*	♂	♀	Totaal*	♂	♀	Totaal*	♂	♀	Totaal*
0 tot 4 jaar	1	5	9	40	28	70	544	413	994	585	446	1 073
5 tot 9 jaar	5	9	14	46	37	82	739	602	1 347	789	648	1 443
10 tot 14 jaar	8	3	11	91	53	145	1 081	906	1 993	1 180	962	2 149
15 tot 19 jaar	37	11	48	378	164	543	4 019	2 404	6 436	4 433	2 579	7 027
20 tot 24 jaar	91	16	107	558	182	741	4 815	3 073	7 924	5 464	3 271	8 772
25 tot 29 jaar	86	16	102	397	140	537	3 726	2 540	6 311	4 209	2 696	6 949
30 tot 34 jaar	60	8	69	342	102	444	3 026	2 154	5 198	3 428	2 264	5 711
35 tot 39 jaar	49	7	56	299	103	403	2 684	1 972	4 666	3 032	2 082	5 124
40 tot 44 jaar	52	6	58	318	118	435	2 681	1 858	4 559	3 051	1 982	5 052
45 tot 49 jaar	48	17	65	308	158	467	2 459	1 753	4 234	2 815	1 928	4 766
50 tot 54 jaar	46	9	55	279	130	408	2 095	1 474	3 579	2 420	1 613	4 043
55 tot 59 jaar	30	14	44	211	119	331	1 406	1 037	2 453	1 647	1 170	2 828
60 tot 64 jaar	19	8	27	131	77	207	1 004	843	1 853	1 154	928	2 088
65 tot 69 jaar	26	10	36	128	81	209	672	692	1 368	826	783	1 613
70 tot 74 jaar	31	12	43	98	98	198	617	586	1 209	746	697	1 450
75 tot 79 jaar	35	17	52	92	89	182	472	509	981	599	615	1 215
80 tot 84 jaar	22	9	31	70	63	133	342	311	654	434	384	818
85 tot 89 jaar	7	11	18	37	21	57	158	148	306	202	179	381
90 tot 94 jaar	2	1	3	3	3	7	29	20	49	35	24	59
95 en meer	0	0	0	1	1	3	1	4	5	3	5	7
Leeftijd onbekend	0	0	10	6	2	562	76	34	522	82	36	1 093
Totaal	655	189	858	3 832	1768	6 164	32 647	23 332	56 639	37 134	25 289	63 660

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 22 :

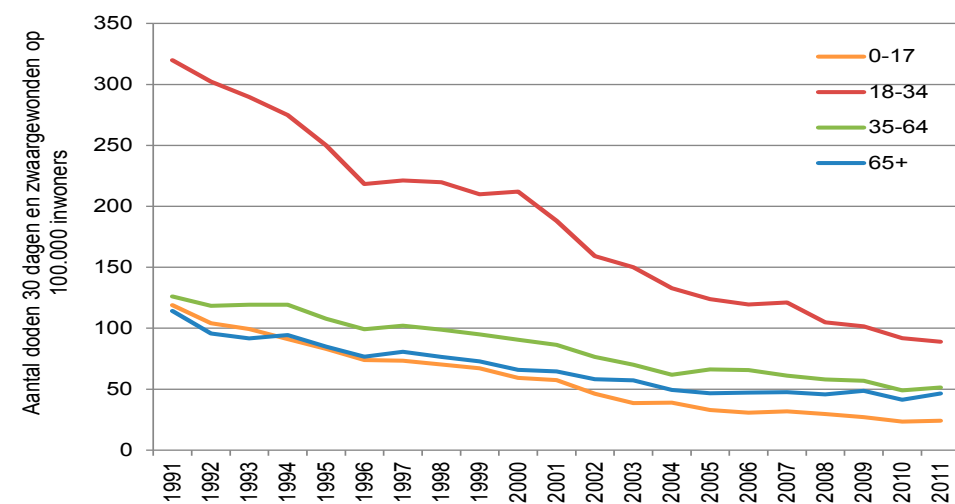
Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2005/2011 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 23 :

Evolutie van de indicator “zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners” volgens de leeftijdscategorie (niet gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

2.7.2 Volgens de verplaatsingswijze

TABEL 26 :

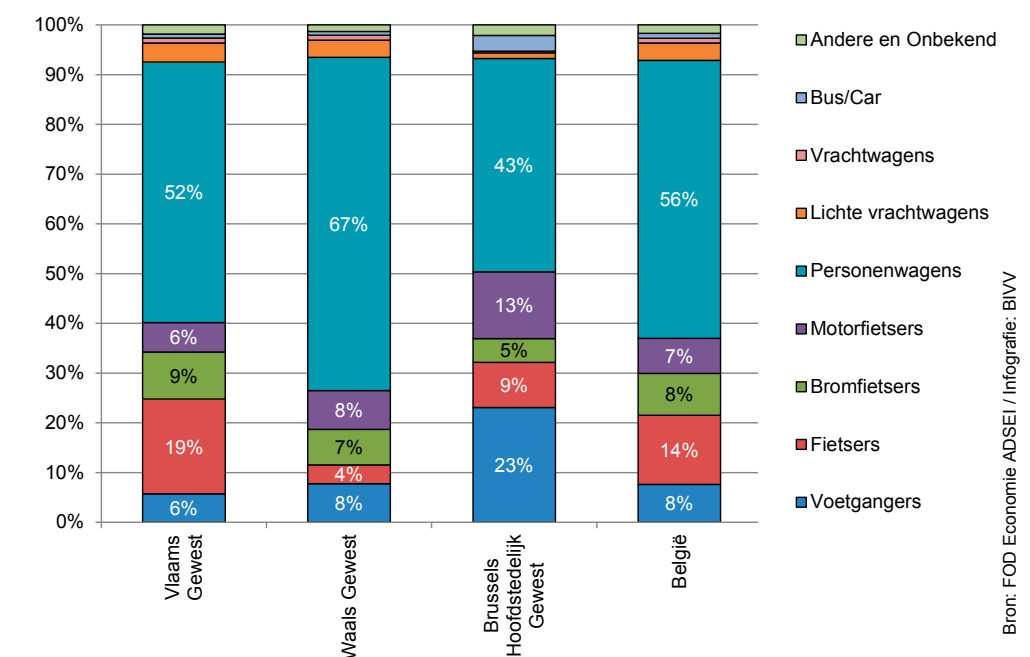
Kerncijfers per verplaatsingswijze – 2011 (gewogen)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Totaal Slachtoffers		Ongevallen met ten minste één ...	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger	111	12,9%	687	11,2%	4 050	7,2%	4 848	7,6%	4 737	9,9%
Fietser	68	7,9%	1 027	16,7%	7 754	13,7%	8 849	13,9%	8 586	17,9%
Bromfietser - Totaal	20	2,3%	470	7,6%	4 884	8,6%	5 374	8,4%	5 286	11,0%
Bromfietser A	10	1,2%	213	3,5%	2 288	4,0%	2 511	3,9%	2 428	5,1%
Bromfietser B	10	1,2%	248	4,0%	2 559	4,5%	2 817	4,4%	2 822	5,9%
Bromfietser 3-4 wielen	0	0,0%	9	0,1%	37	0,1%	46	0,1%	53	0,1%
Motorfietser - Totaal	127	14,8%	802	13,0%	3 532	6,2%	4 461	7,0%	4 283	8,9%
Motorfietser <400cc	20	2,3%	197	3,2%	1 195	2,1%	1 412	2,2%	1 362	2,8%
Motorfietser ≥400cc	107	12,5%	605	9,8%	2 337	4,1%	3 049	4,8%	2 925	6,1%
Personenwagen inzittende - Totaal	456	53,1%	2 767	44,9%	32 365	57,1%	35 588	55,9%	39 780	83,0%
Autobestuurder	352	41,0%	1 656	26,9%	22 794	40,2%	24 802	39,0%	39 780	83,0%
Autopassagier	104	12,1%	1 111	18,0%	9 571	16,9%	10 786	16,9%	7 895	16,5%
Lichte vrachtwagen inzittende	29	3,4%	216	3,5%	1 997	3,5%	2 243	3,5%	4 348	9,1%
Vrachtwagen inzittende	15	1,7%	74	1,2%	504	0,9%	593	0,9%	2 440	5,1%
Autobus / autocar inzittende	1	0,1%	19	0,3%	613	1,1%	633	1,0%	771	1,6%
Andere	7	0,8%	55	0,9%	619	1,1%	681	1,1%	/	/
Onbekend	24	2,8%	46	0,7%	320	0,6%	389	0,6%	/	/
Totaal	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

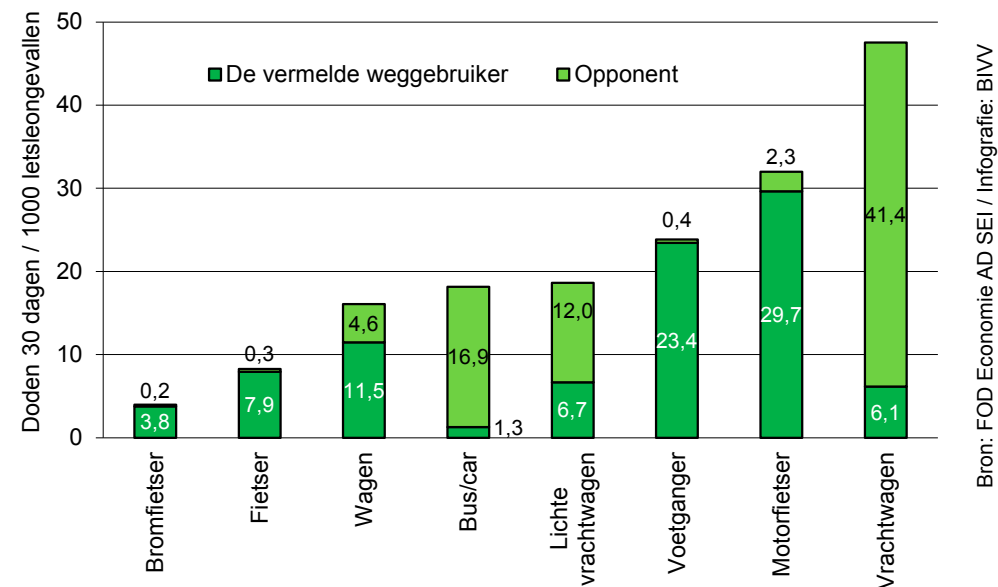
FIGUUR 24 :

Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de gewesten – 2011 (gewogen)



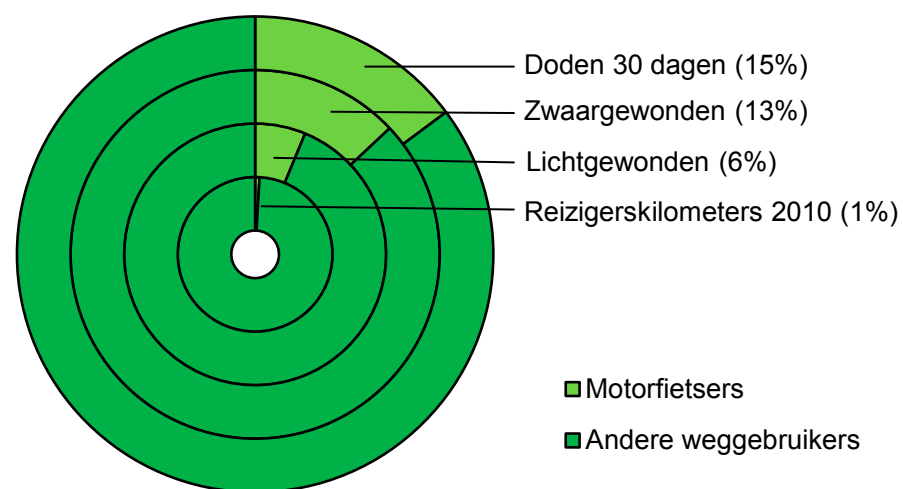
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 25 :
Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype – 2011 (gewogen)



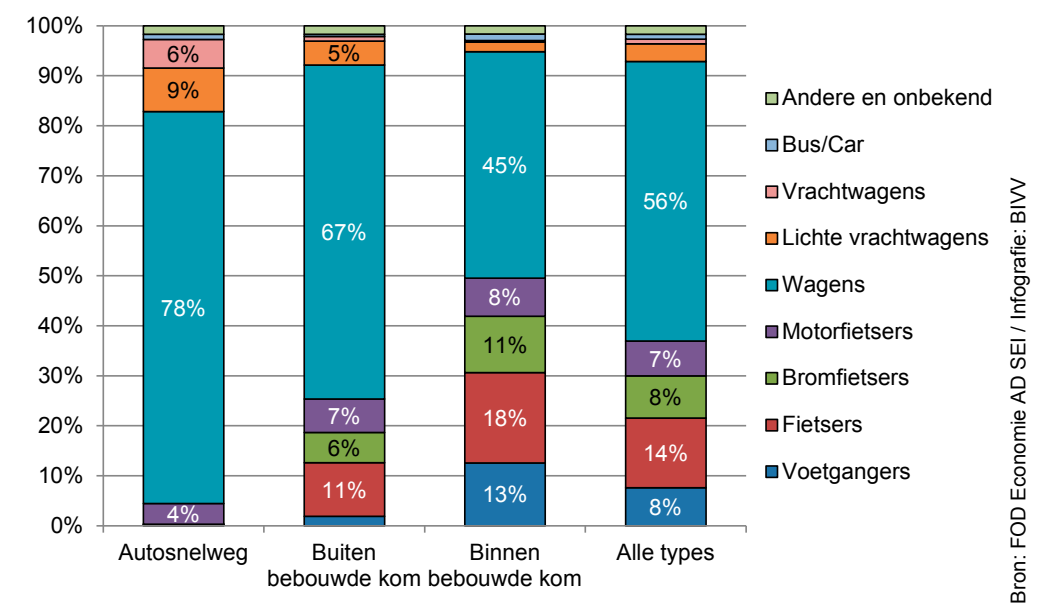
De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het donkergroene deel heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie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

FIGUUR 26 :
Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers (2010) en het totaal aantal verkeersslachtoffers – 2011 (gewogen)

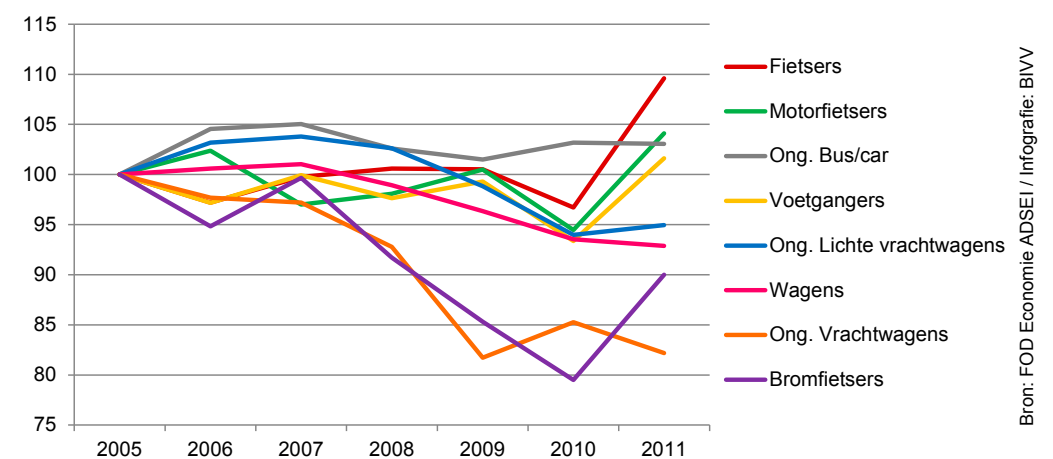


De gegevens uit 2011 aangaande de afgelegde kilometers zijn bij de voltooiing van dit rapport nog niet gekend.

FIGUUR 27 :
Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de wegtypes – 2011 (gewogen)



FIGUUR 28 :
Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze (gewogen)



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

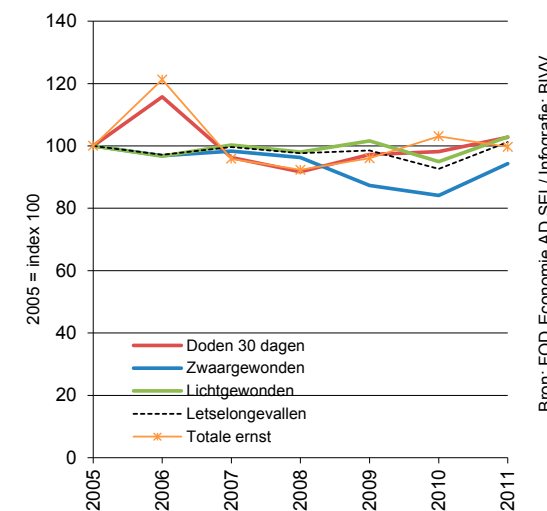
FIGUUR 29 :

Evolutie van de kerncijfers en van de indicator “Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners” volgens de verplaatsingswijze (gewogen)

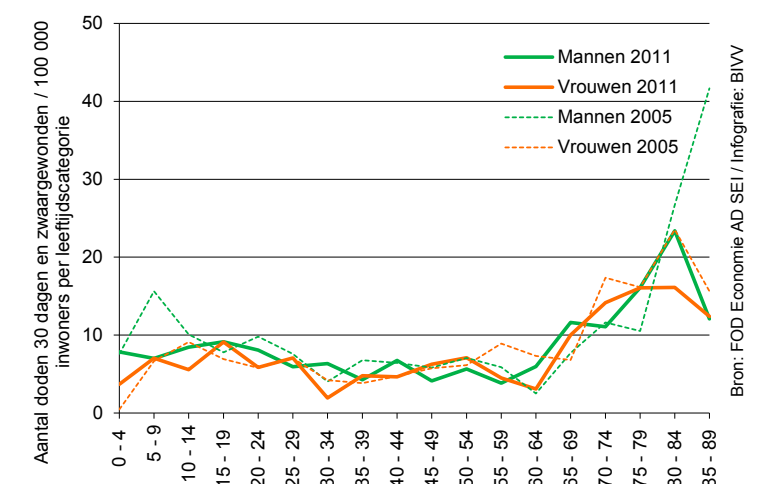
Voetgangers

	D30 Voet-gangers	ZG Voet-gangers	LG Voet-gangers	Slacht. Voet-gangers	Ongevallen	Totale ernst
2005	108	729	3 935	4 771	4 680	23,9
2006	125	706	3 805	4 636	4 548	29,0
2007	104	717	3 947	4 768	4 664	22,9
2008	99	702	3 858	4 658	4 570	22,1
2009	105	636	3 997	4 738	4 612	23,0
2010	106	613	3 736	4 455	4 337	24,7
2011	111	687	4 050	4 848	4 737	23,9
Evolutie 2005-2011	+2,8%	-5,7%	+2,9%	+1,6%	+1,2%	-0,3%
Evolutie 2010-2011	+4,7%	+12,2%	+8,4%	+8,8%	+9,2%	-3,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

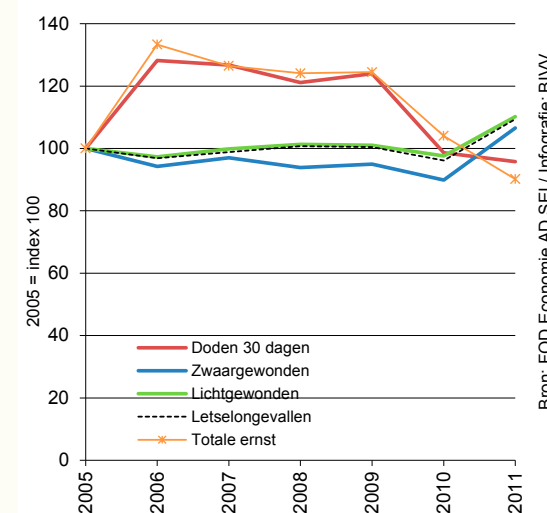


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

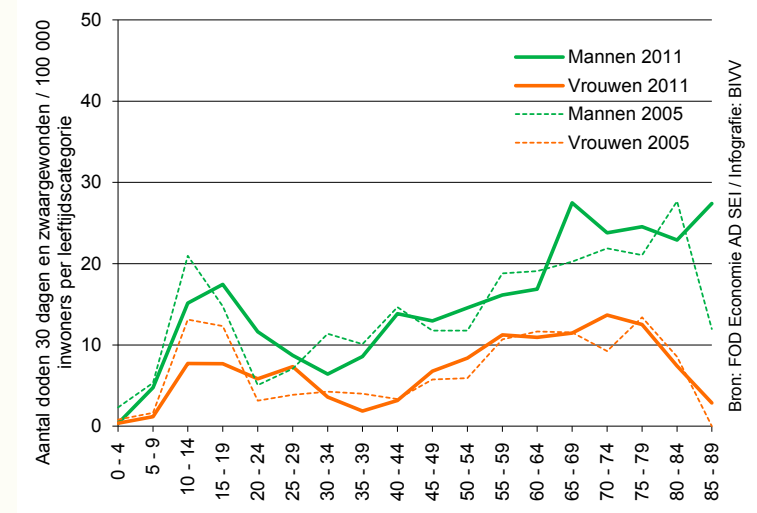
Fietzers

	D30 Fietzers	ZG Fietzers	LG Fietzers	Slacht. Fietzers	Ongevallen	Totale ernst
2005	71	964	7 038	8 073	7 850	9,2
2006	91	909	6 848	7 848	7 606	12,2
2007	90	936	7 028	8 054	7 760	11,6
2008	86	905	7 131	8 122	7 908	11,4
2009	88	915	7 112	8 115	7 883	11,4
2010	70	867	6 871	7 807	7 546	9,5
2011	68	1 027	7 754	8 849	8 586	8,3
Evolutie 2005-2011	-4,2%	+6,5%	+10,2%	+9,6%	+9,4%	-9,8%
Evolutie 2010-2011	-2,9%	+18,5%	+12,9%	+13,3%	+13,8%	-13,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

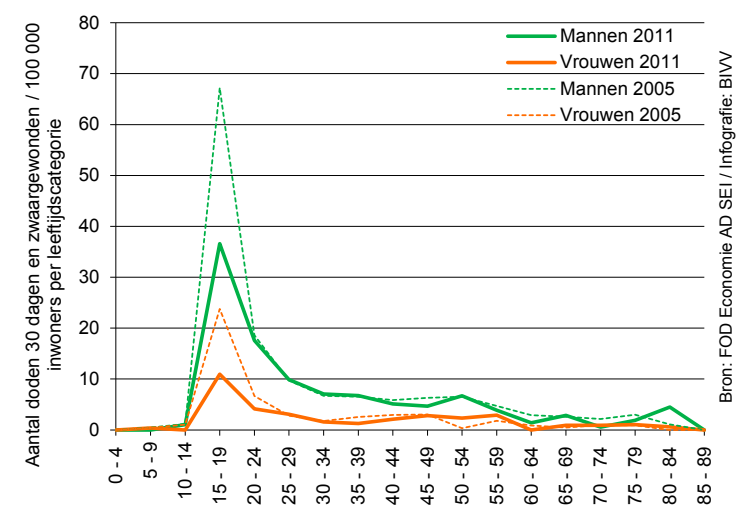
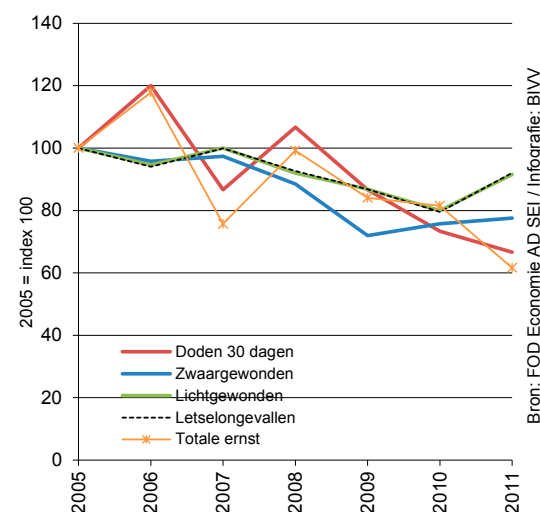


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Bromfietzers

	D30 Brom-fietzers	ZG Brom-fietzers	LG Brom-fietzers	Slacht. Brom-fietzers	Ongevallen	Totale ernst
2005	30	606	5 335	5 971	5 739	6,4
2006	36	581	5 046	5 663	5 397	7,6
2007	26	591	5 335	5 951	5 736	4,9
2008	32	536	4 907	5 475	5 319	6,4
2009	26	436	4 631	5 093	4 982	5,4
2010	22	459	4 265	4 747	4 566	5,3
2011	20	470	4 884	5 374	5 286	4,0
Evolutie 2005-2011	-33,3%	-22,4%	-8,5%	-10,0%	-7,9%	-38,4%
Evolutie 2010-2011	-9,1%	+2,4%	+14,5%	+13,2%	+15,8%	-24,4%

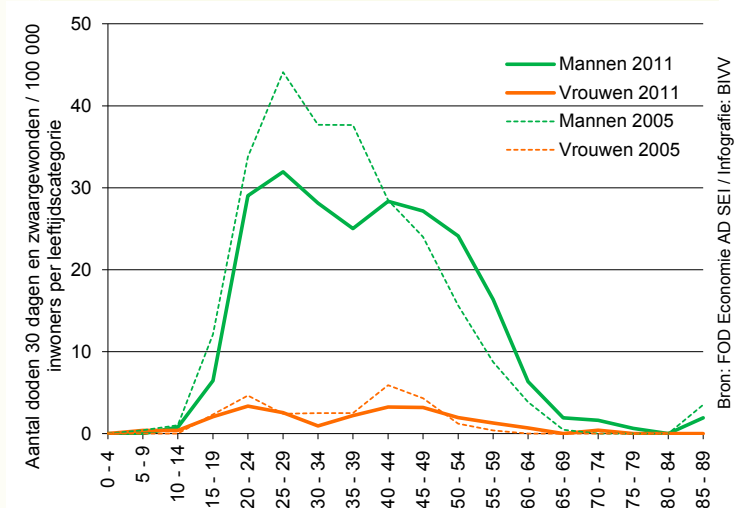
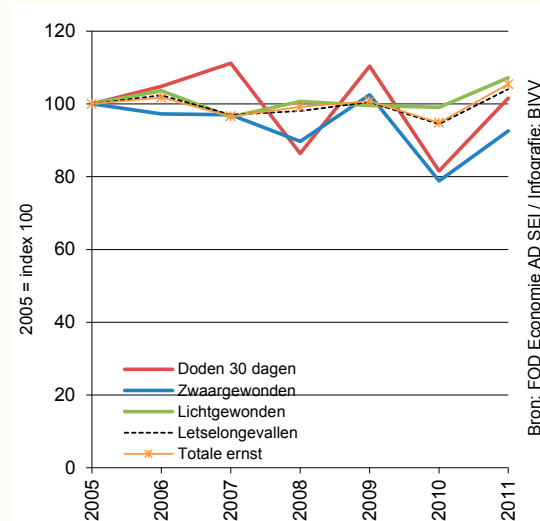
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Motorfietzers

	D30 Motor-fietzers	ZG Motor-fietzers	LG Motor-fietzers	Slacht. Motor-fietzers	Ongevallen	Totale ernst
2005	125	866	3 295	4 285	4 062	32,7
2006	131	842	3 414	4 387	4 132	35,3
2007	139	840	3 178	4 157	3 923	37,2
2008	108	777	3 318	4 203	4 029	28,5
2009	138	888	3 281	4 306	4 093	35,4
2010	102	683	3 264	4 049	3 853	28,3
2011	127	802	3 532	4 461	4 283	32,0
Evolutie 2005-2011	+1,6%	-7,4%	+7,2%	+4,1%	+5,5%	-2,3%
Evolutie 2010-2011	+24,5%	+17,5%	+8,2%	+10,2%	+11,2%	+13,1%

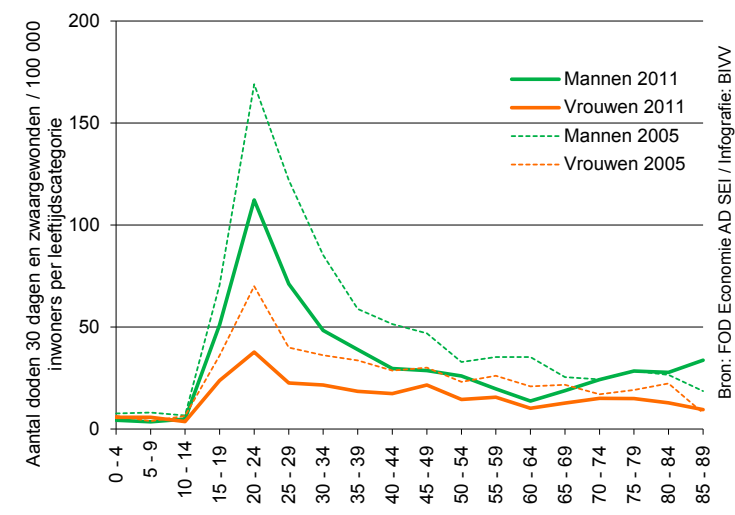
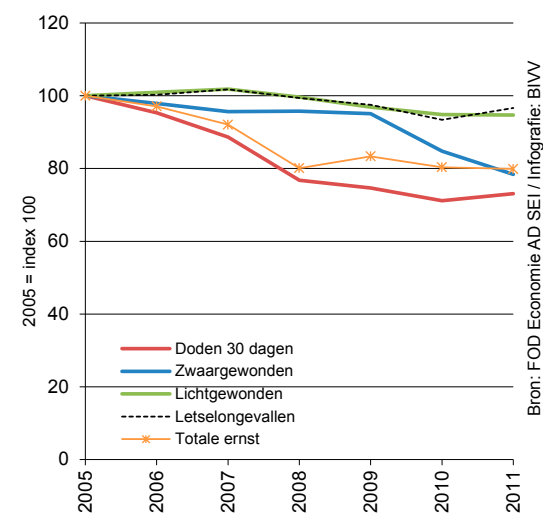
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Personenwagens inzittenden

	D30 Wagens	ZG Wagens	LG Wagens	Slacht. Wagens	Ongevallen	Totale ernst
2005	624	3 530	34 168	38 322	41 161	20,1
2006	595	3 455	34 500	38 550	41 272	19,6
2007	553	3 375	34 789	38 718	41 897	18,5
2008	479	3 381	34 052	37 912	40 906	16,1
2009	466	3 355	33 102	36 924	40 151	16,8
2010	444	2 991	32 411	35 847	38 431	16,2
2011	456	2 767	32 365	35 588	39 780	16,1
Evolutie 2005-2011	-26,9%	-21,6%	-5,3%	-7,1%	-3,4%	-20,1%
Evolutie 2010-2011	+2,7%	-7,5%	-0,1%	-0,7%	+3,5%	-0,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

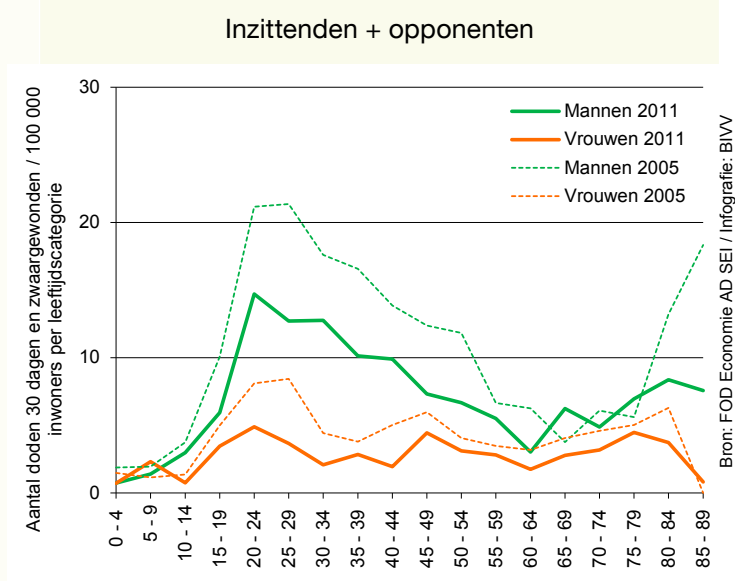
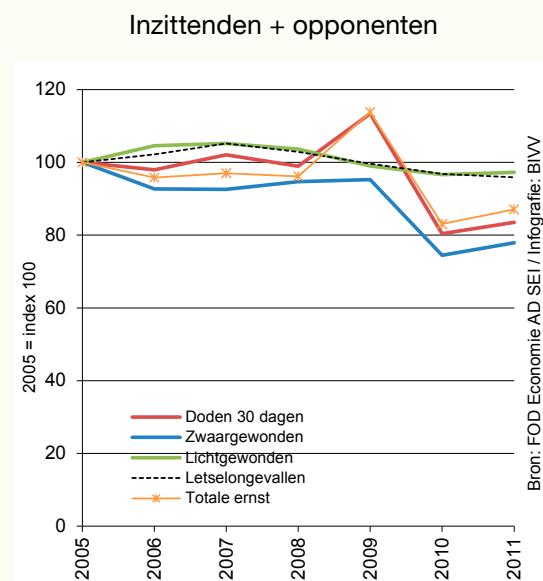


Ongevallen met een lichte vrachtwagen

Inzittenden + opponenten

	D30 Totaal	ZG Totaal	LG Totaal	Slacht. Totaal	Ongevallen	Totale ernst
2005	97	705	5 699	6 501	4 534	21,4
2006	95	653	5 960	6 708	4 635	20,5
2007	99	652	5 997	6 748	4 771	20,7
2008	96	667	5 907	6 671	4 666	20,6
2009	110	671	5 644	6 426	4 519	24,3
2010	78	525	5 507	6 110	4 389	17,8
2011	81	549	5 543	6 173	4 348	18,6
Evolutie 2005-2011	-16,5%	-22,1%	-2,7%	-5,0%	-4,1%	-12,9%
Evolutie 2010-2011	+3,8%	+4,6%	+0,7%	+1,0%	-0,9%	+4,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



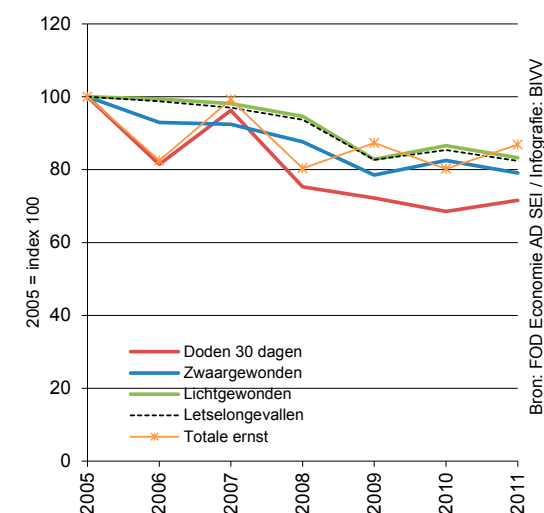
Ongevallen met een vrachtwagen

Inzittenden + opponenten

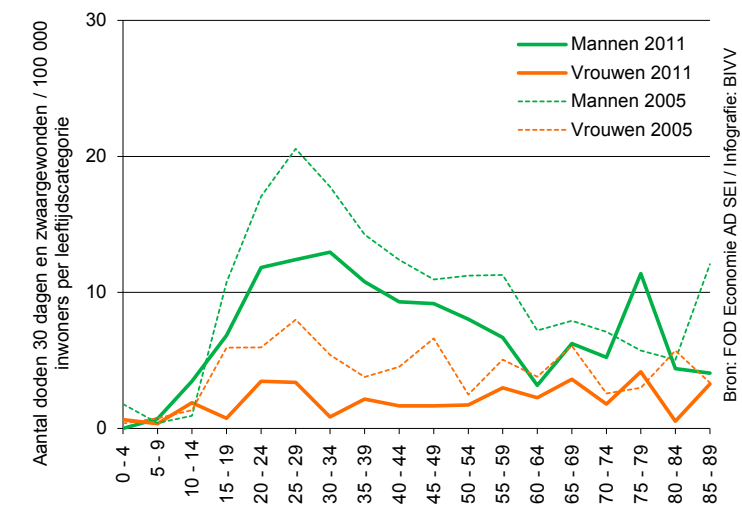
	D30 Totaal	ZG Totaal	LG Totaal	Slacht. Totaal	Ongevallen	Totale ernst
2005	162	605	3 216	3 982	2 961	54,7
2006	132	562	3 196	3 890	2 924	45,1
2007	156	559	3 156	3 871	2 873	54,3
2008	122	530	3 043	3 695	2 775	44,0
2009	117	475	2 663	3 255	2 449	47,8
2010	111	499	2 785	3 395	2 529	43,9
2011	116	478	2 678	3 273	2 440	47,5
Evolutie 2005-2011	-28,4%	-20,9%	-16,7%	-17,8%	-17,6%	-13,1%
Evolutie 2010-2011	+4,5%	-4,2%	-3,8%	-3,6%	-3,5%	+8,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Inzittenden + opponenten



Inzittenden + opponenten



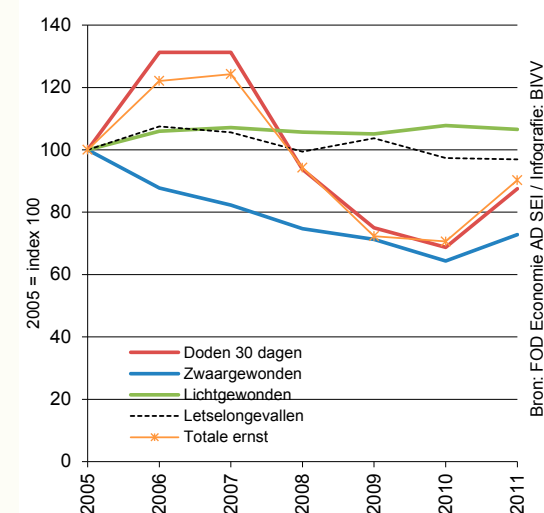
Ongevallen met een autobus/autocar

Inzittenden + opponenten

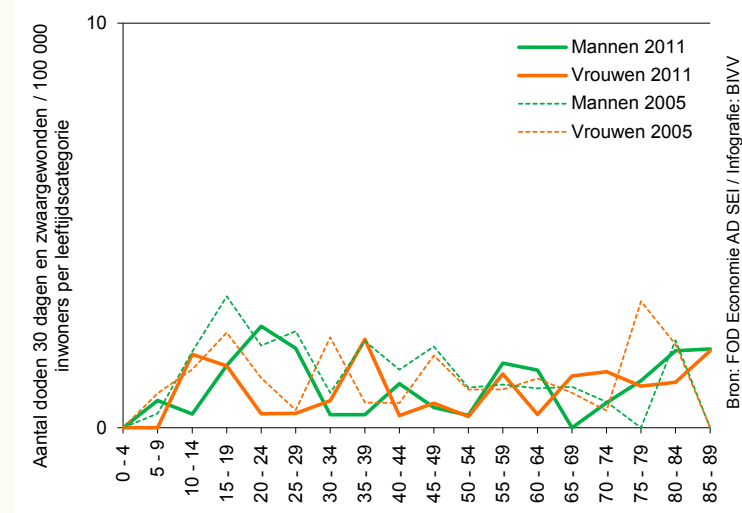
	D30 Totaal	ZG Totaal	LG Totaal	Slacht. Totaal	Ongevallen	Totale ernst
2005	16	121	1 129	1 266	796	20,1
2006	21	106	1 196	1 324	855	24,6
2007	21	100	1 209	1 330	840	25,0
2008	15	91	1 193	1 299	791	19,0
2009	12	86	1 186	1 285	825	14,5
2010	11	78	1 217	1 306	775	14,2
2011	14	88	1 203	1 305	771	18,2
Evolutie 2005-2011	-12,5%	-27,2%	+6,5%	+3,1%	-3,1%	-9,7%
Evolutie 2010-2011	+27,3%	+13,1%	-1,2%	-0,1%	-0,5%	+27,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Inzittenden + opponenten



Inzittenden + opponenten



2.8 Rijden onder invloed van alcohol

TABEL 27 :

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

	Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders	% bestuurders onder invloed
2005	93 257	32 804	3 755	35,2%	11,4%
2006	93 067	39 861	4 216	42,8%	10,6%
2007	94 474	46 118	4 941	48,8%	10,7%
2008	92 385	52 457	5 582	56,8%	10,6%
2009	90 202	52 644	6 307	58,4%	12,0%
2010	86 764	53 443	6 231	61,6%	11,7%
2011	91 180	56 393	5 960	61,8%	10,6%
Evolutie 2005-2011	-2,2%	+71,9%	+58,7%	+75,8%	-7,7%
Evolutie 2010-2010	+5,1%	+5,5%	-4,3%	+0,4%	-9,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 28 :

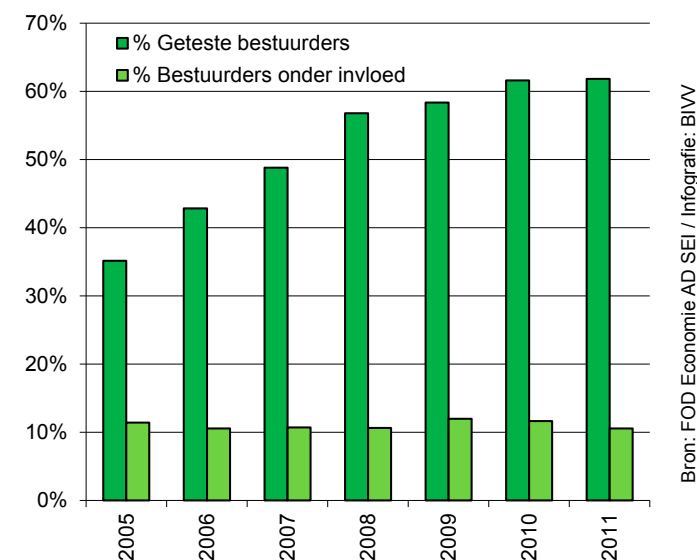
Alcoholgehalte van de bestuurders onder invloed in letselongevallen – 2011 (gewogen)

Geweigerde alcoholtest	129	2%
0,5-0,79	552	9%
≥0,8	5 280	89%
Totaal	5 960	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 30 :

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



TABEL 29 :

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

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal Slachtoffers	Letsel-ongevallen	Ernst
2005	38	512	4 650	5 200	3 678	10,3
2006	54	450	5 311	5 815	4 115	13,1
2007	60	540	6 118	6 718	4 836	12,4
2008	54	588	6 842	7 483	5 457	9,9
2009	55	704	7 590	8 349	6 142	9,0
2010	49	659	7 591	8 299	6 054	8,1
2011	45	632	7 219	7 896	5 822	7,7
Evolutie 2005-2011	+18,4%	+23,5%	+55,3%	+51,9%	+58,3%	-25,2%
Evolutie 2010-2011	-8,2%	-4,1%	-4,9%	-4,9%	-3,8%	-4,5%

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 30 :

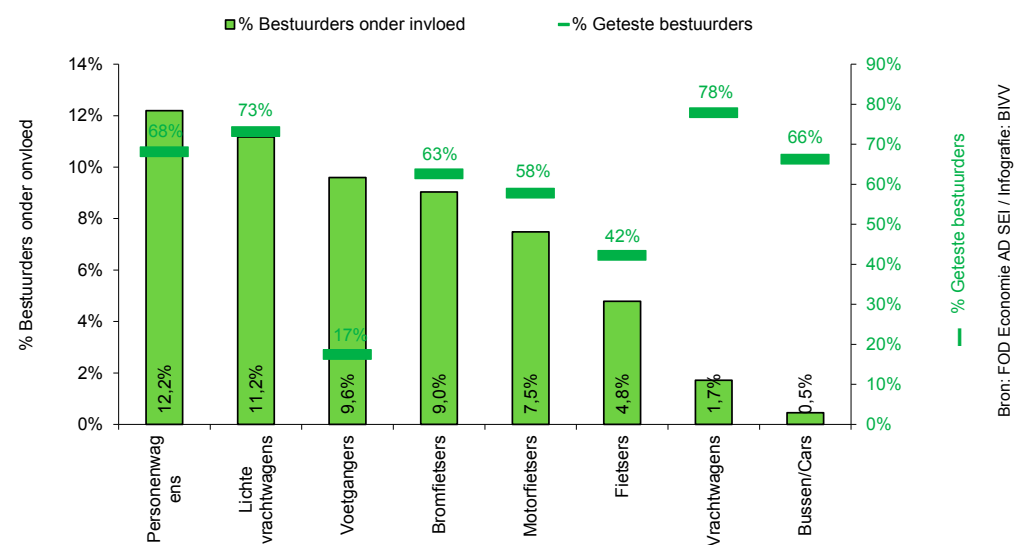
Aantal/percentage geteste bestuurders en aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens het weggebruikerstype – 2011 (gewogen)

	Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders	% bestuurders onder invloed
Voetgangers	5 059	881	85	17,4%	9,6%
Fietzers	9 394	3 962	190	42,2%	4,8%
Bromfietzers	5 366	3 357	303	62,6%	9,0%
Motorfietzers	4 368	2 521	189	57,7%	7,5%
Personenwagens	57 139	38 915	4 747	68,1%	12,2%
Lichte vrachtwagens	4 588	3 356	375	73,1%	11,2%
Vrachtwagens	2 722	2 119	36	77,9%	1,7%
Autobussen/ autocars	784	520	2	66,2%	0,5%
Andere	1 091	635	21	58,2%	3,3%
Onbekend	669	127	13	18,9%	9,9%
Totaal	91 180	56 393	5 960	17,4%	10,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 31 :

Percentage geteste bestuurders en percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens de verplaatsingswijze – 2011 (gewogen)



TABEL 31 :

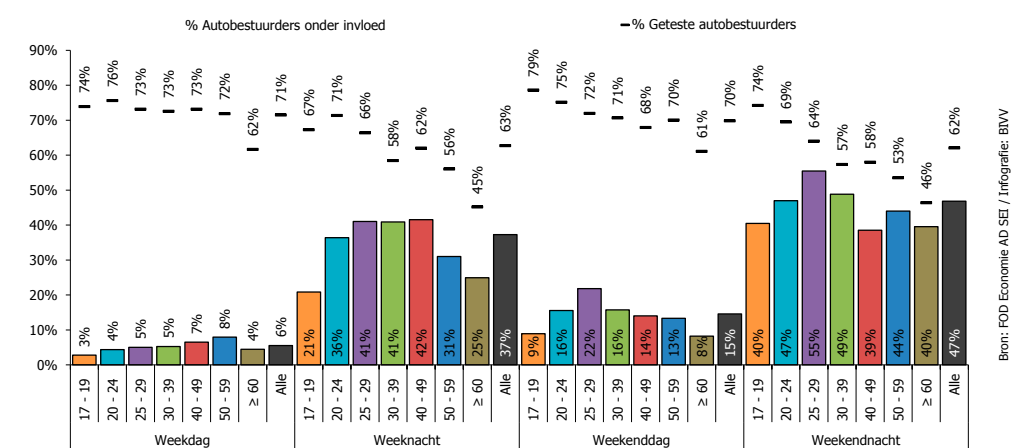
Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd – 2011 (gewogen)

	Betrokken auto-bestuurders	Geteste auto-bestuurders	Auto-bestuurders onder invloed	% geteste auto-bestuurders	% auto-bestuurders onder invloed
17 tot 19 jaar	2 300	1 711	188	74,4%	11,0%
20 tot 24 jaar	8 304	6 166	920	74,3%	14,9%
25 tot 29 jaar	7 318	5 213	859	71,2%	16,5%
30 tot 39 jaar	12 381	8 661	1 059	70,0%	12,2%
40 tot 49 jaar	10 692	7 533	852	70,5%	11,3%
50 tot 59 jaar	7 102	4 958	561	69,8%	11,3%
60 jaar en meer	7 458	4 526	290	60,7%	6,4%
Onbekend	1 556	130	13	8,4%	9,9%
Totaal	57 111	38 898	4 744	68,1%	12,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

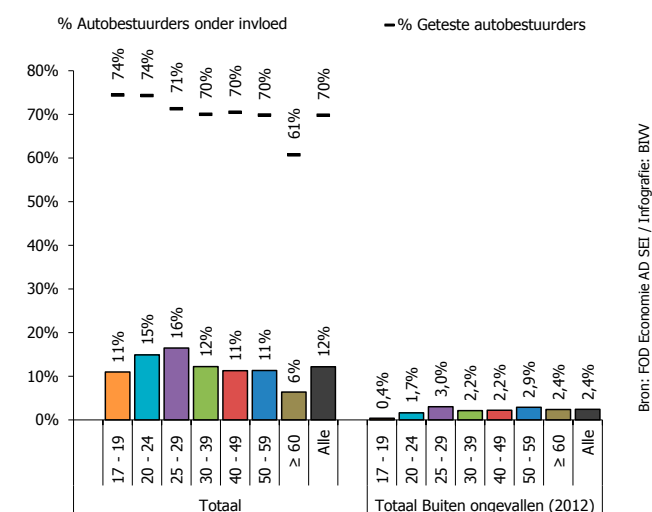
FIGUUR 32 :

Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd en de periode van de week – 2011 (gewogen)



FIGUUR 33 :

Percentage (volgens de leeftijd) geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (2011, gewogen), ten opzicht van het percentage positief bevonden autobestuurders tijdens aselectieve controles buiten ongevallen* (2012)



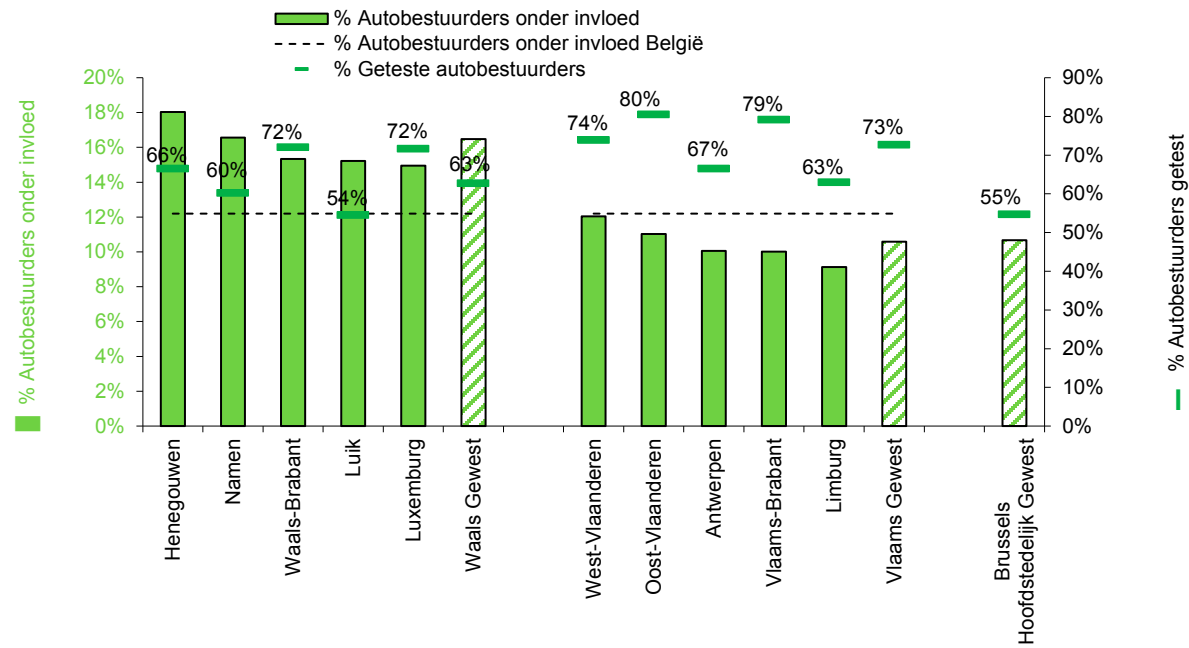
*Deze gegevens zijn ontleend aan de nationale gedragsmeting aangaande rijden onder invloed van alcohol: Riguelle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Veiligheid - Kenniscentrum Veiligheid.

TABEL 32 :
Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens verschillende variabelen – 2011 (gewogen)

	Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders	% bestuurders onder invloed
Mannen	35 401	25 306	4 058	71,5%	16,0%
Vrouwen	20 164	13 468	675	66,8%	5,0%
Weekdagen	36 373	25 980	1 441	71,4%	5,5%
Weeknachten	2 957	1 853	691	62,7%	37,3%
Weekenddagen	11 214	7 827	1 143	69,8%	14,6%
Weekendnachten	5 011	3 108	1 456	62,0%	46,8%
Autosnelwegen	4 359	3 501	452	80,3%	12,9%
Buiten bebouwde kom	20 278	14 169	1 707	69,9%	12,0%
Binnen bebouwde kom	32 497	21 239	2 588	65,4%	12,2%
Ongevallen "met een opponent"	47 700	33 213	2 700	69,6%	8,1%
Eenzijdige ongevallen	8 318	5 034	1 986	60,5%	39,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 34 :
Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens het gewest en de provincie – 2011 (gewogen)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

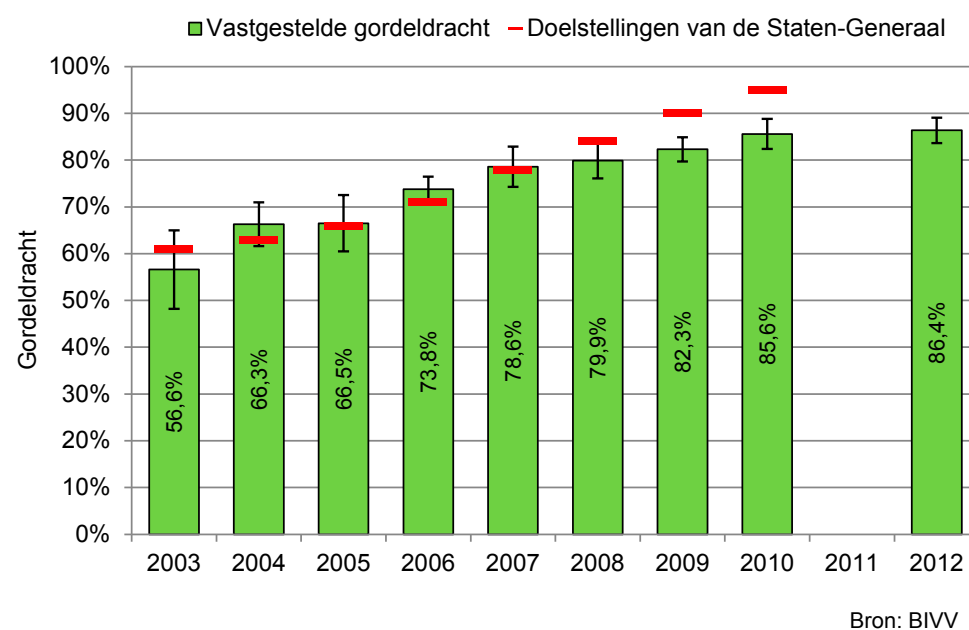
3

GEDRAG EN ATTITUDES VAN WEGGEBRUIKERS

3.1 Gordeldracht

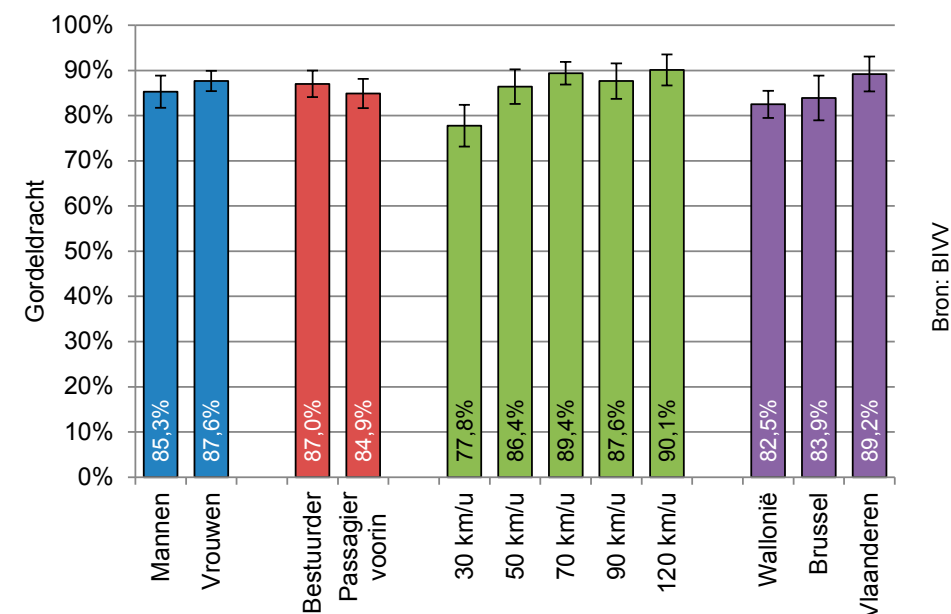
Het BIVV onderzoekt regelmatig het gedrag van weggebruikers met betrekking tot de gordeldracht in België. Tussen 2003 en 2010 werden jaarlijks metingen uitgevoerd en in 2012 opnieuw¹. Bij deze metingen observeren onderzoekers de gordeldracht op Belgische wegen. Er wordt enkel informatie verzameld over de mensen die zich vooraan in personenauto's bevinden (bestuurders en passagiers), aangezien het gedrag van de passagiers achteraan moeilijk vast te stellen is. Het geslacht van de inzittenden wordt ook geregistreerd. De tellingen gebeuren op 150 plaatsen verspreid over de drie gewesten, op wegen met verschillende snelheidsregimes en op verschillende momenten van de week.

FIGUUR 35 :
Ontwikkeling van de gordeldracht in België 2003-2012



¹ Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FIGUUR 36 :
Gordeldracht, volgens verschillende variabelen, 2012



3.2 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

In september 2011 voerde het BIVV een eerste gedragsmeting uit met betrekking tot kinderbeveiligingssystemen (kinderzitjes en gordel) (KBS)². Deze meting heeft als doel in reële omstandigheden waarnemingen te verrichten over de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt en het percentage, de types en de voornaamste redenen van een verkeerd gebruik van de KBS te meten. De steekproef is samengesteld uit 1 461 kinderen (kleiner dan 135 cm) waarbij de beveiligingsomstandigheden grondig werden geobserveerd en waarbij de bestuurder van de auto werd ondervraagd. De enquête vond plaats op willekeurig geselecteerde locaties op het volledige grondgebied die representatief zijn voor verschillende trajecttypes: scholen, kraamklinieken, supermarkten, ontspanningszones en sportcentra.

Niet vastgemaakt: Een kind wordt beschouwd als zijnde niet vastgemaakt wanneer geen enkel bevestigingsmiddel wordt gebruikt (het zit gewoon op de zetel, het zit op de schoot van een andere passagier, staat rechtop...) of, wanneer het KBS waarin het kind is geïnstalleerd, niet vastgemaakt is aan het voertuig of ook wanneer het kind in een KBS zit, dat vastgemaakt is aan het voertuig, maar de riemen niet gesloten zijn.

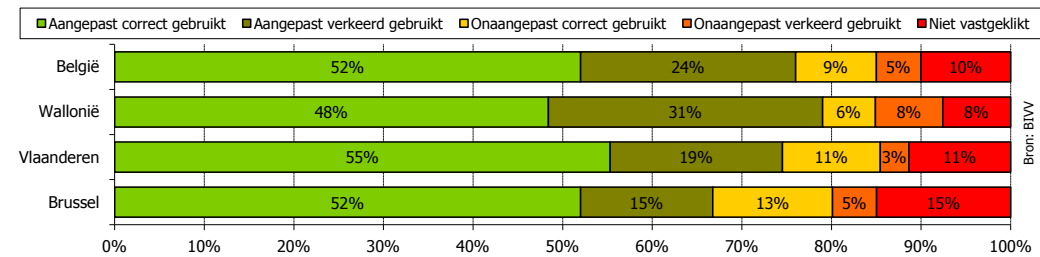
Verkeerd gebruik: Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem (mis-use) wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de instructiehandleiding.

(On)aangepast: Het gebruik van een ongeschikt beveiligingssysteem is duidelijk wanneer de kinderen niet vastgemaakt worden in een systeem dat overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/of lengte) of hun leeftijd. Het kan gaan om een kind dat enkel wordt beveiligd door de veiligheidsgordel in plaats van door een KBS. Het onjuiste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

² Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

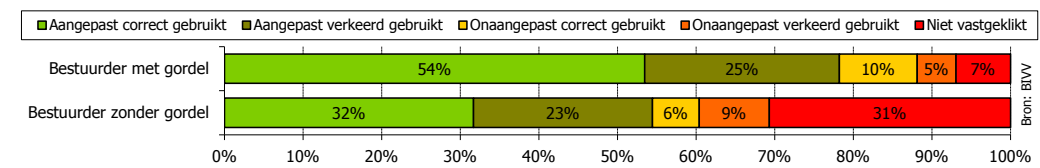
FIGUUR 37 :

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssysteem, per gewest (n=1457, gewogen gegevens)



FIGUUR 38 :

Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de bevestigingssysteem in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder (n=1395, gewogen gegevens)



3.3 Snelheid

De snelheidsmetingen werden uitgevoerd op 150 meetlocaties verspreid over het Belgische wegennet (autosnelwegen uitgezonderd)³. Op al deze plaatsen werd de snelheid in de maand oktober één week lang 24 uur per dag gemeten. Enkel rechte stukken weg met zo weinig mogelijk vertragende elementen werden geselecteerd. Daardoor kon de snelheid 'vrij' worden gemeten, wat een beter beeld oplevert van de vrije keuzes die bestuurders maken. Om de indicatoren te berekenen is er uitsluitend rekening gehouden met personenauto's waarvan de bestuurder zijn snelheid vrij kon kiezen, zonder te worden belemmerd door een voorligger. In de snelheidsmeting zou de snelheid van de bestuurders dus moeten beantwoorden aan de snelheid die natuurlijkerwijze voortspuit uit de mobiliteitsbehoeften, de perceptie van het ongevalsrisico, en de subjectieve pakkans van de autobestuurders.

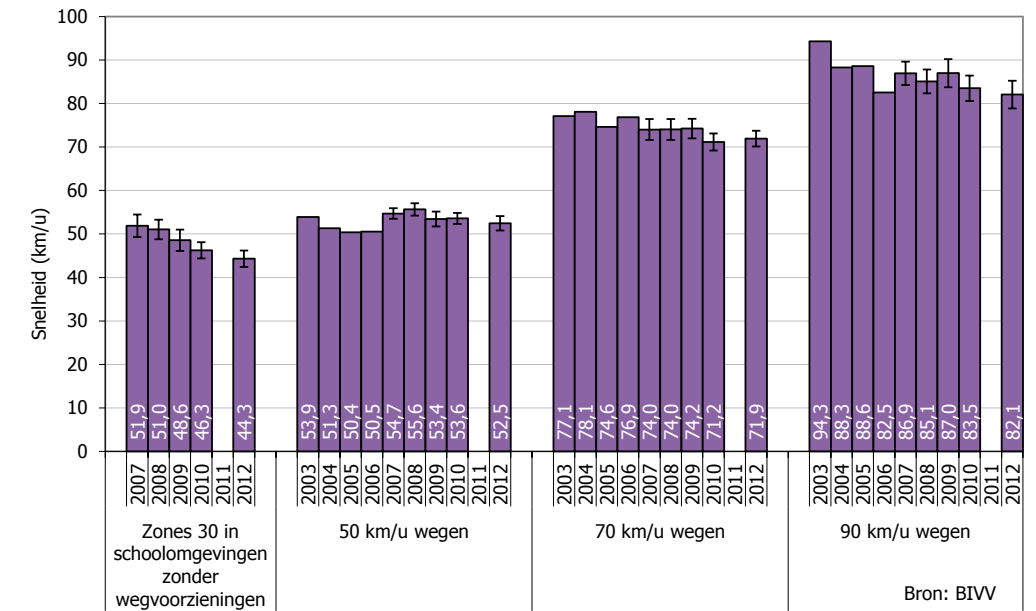
Deze snelheidsmetingen werden niet uitgevoerd op autosnelwegen; een specifiek onderzoek naar de snelheid op dit type wegen werd in 2011 gevoerd⁴. De metingen werden op 30 plaatsen uitgevoerd, evenredig verdeeld over Vlaanderen en Wallonië. Op al deze plaatsen werd de snelheid gedurende een week in oktober in één rijrichting gemeten.

³ Rigueulle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting snelheid – 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

⁴ Rigueulle, F. (2012). Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" – 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

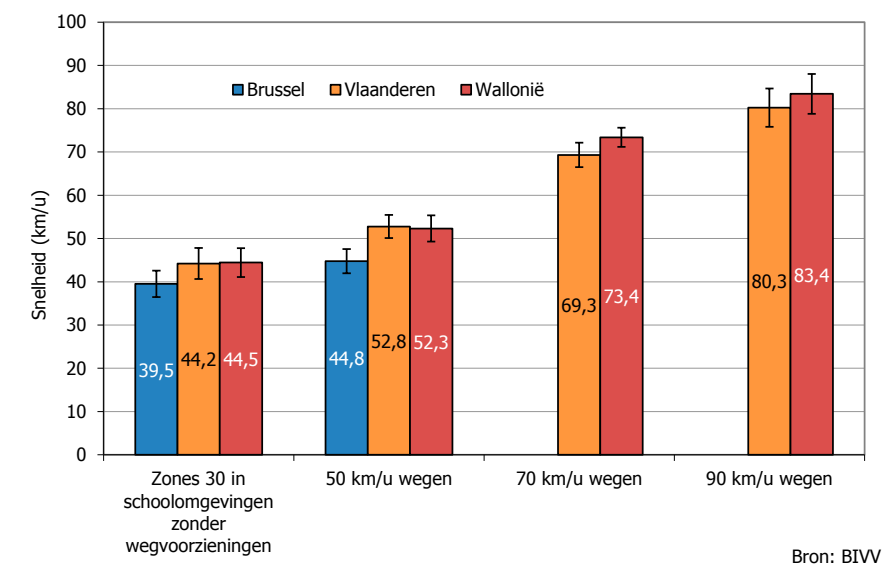
FIGUUR 39 :

Evolutie van de gemiddelde snelheid tussen 2003 en 2012

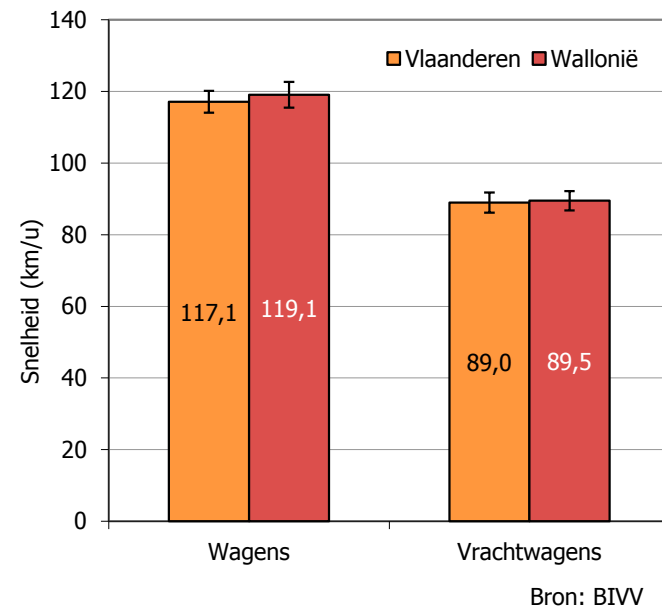


FIGUUR 40 :

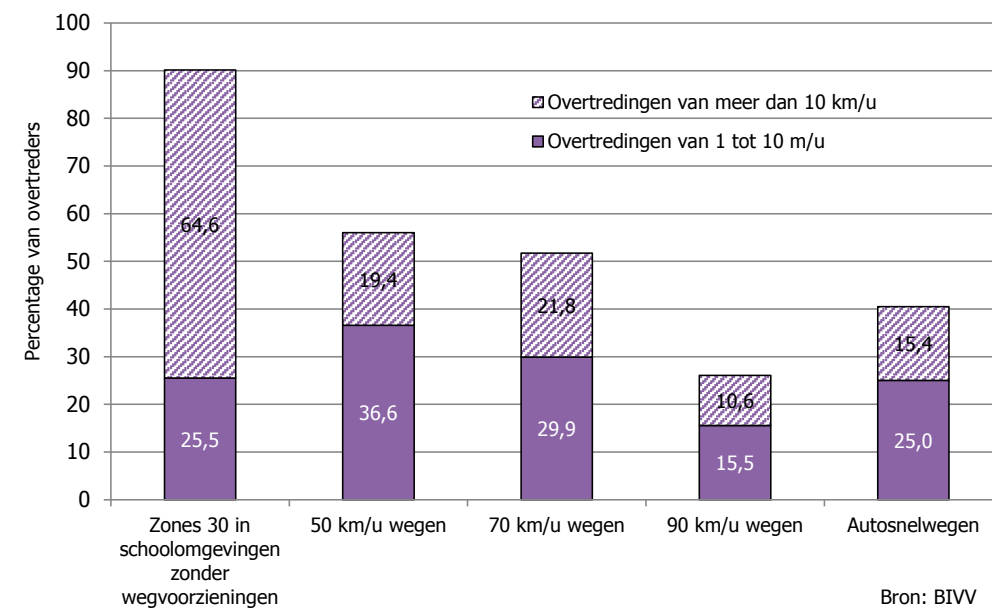
Gemiddelde snelheid per gewest in 2012



FIGUUR 41 :
Gemiddelde snelheid van verschillende voertuigen op autosnelwegen, per gewest (2011)



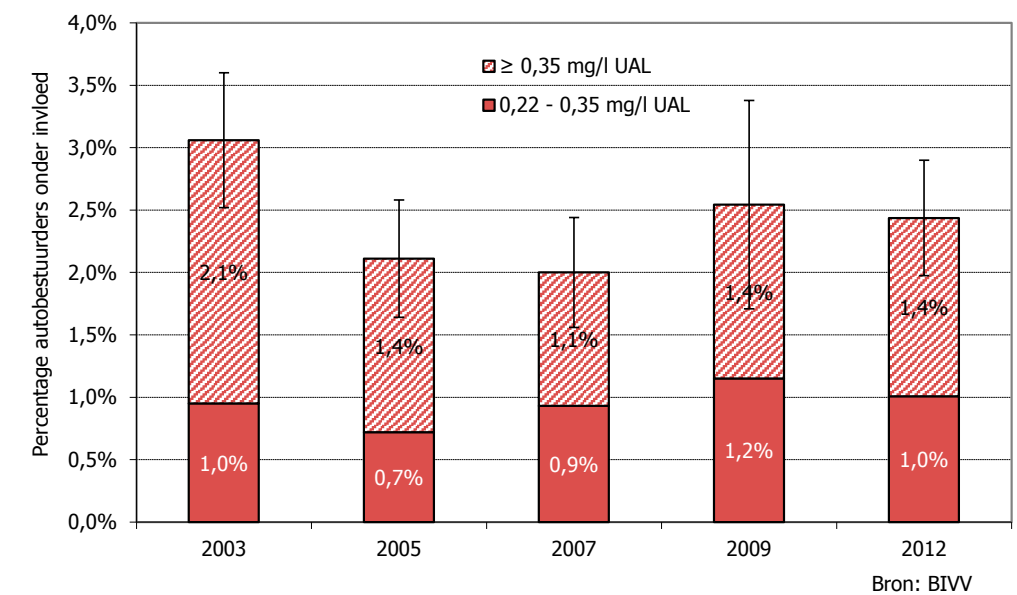
FIGUUR 42 :
Overtredingspercentage voor auto's op verschillende wegtypes in 2012 (autosnelwegen 2011)



3.4 Rijden onder invloed van alcohol

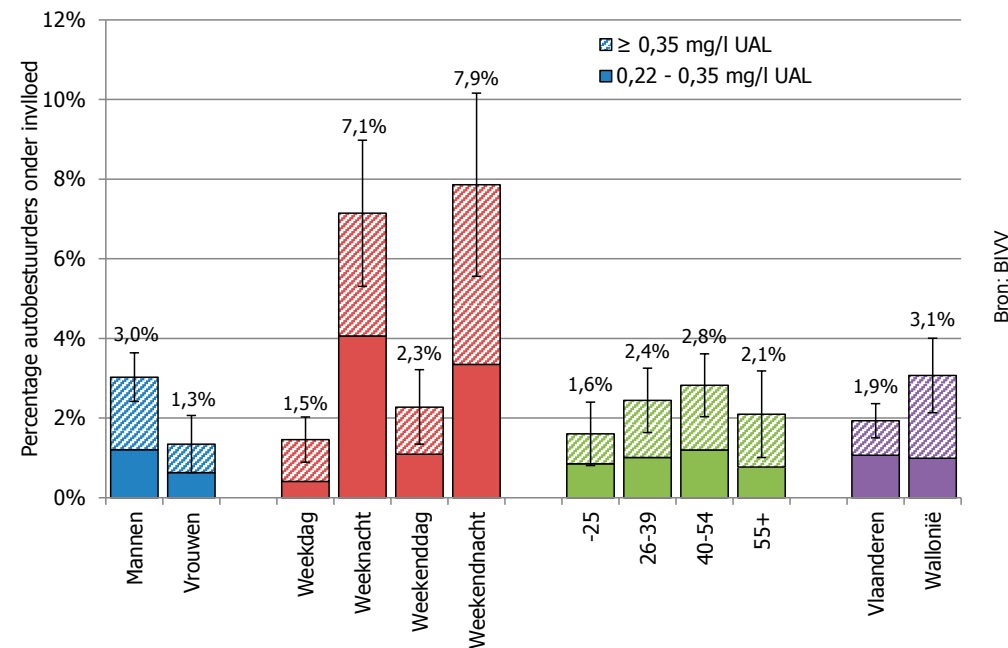
De gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' wordt sinds 2003 om de twee jaar uitgevoerd en heeft als doel om kenmerkend gedrag van de Belgische bevolking met betrekking tot het rijden onder invloed te volgen⁵. Het BIVV organiseert deze meting in samenwerking met de lokale en federale politie die de alcoholcontroles uitvoert volgens de methodologie (plaats, tijdspanne) van het BIVV. De eigenlijke controles worden aselekt uitgevoerd, dit wil zeggen dat de selectie van de bestuurders voor de alcoholcontrole niet gebaseerd is op zichtbare kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto). Agenten lieten enkel personenauto's (en in 2012 ook lichte vrachtwagens) stoppen. Na de alcoholcontrole moesten de bestuurders ook een vragenlijst beantwoorden om meer gegevens te verzamelen over hun kenmerken en hun autorit.

FIGUUR 43 :
Ontwikkeling van de globale prevalentie van rijden onder invloed onder autobestuurders



⁵ Riguelle, F. (moet nog verschijnen). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

FIGUUR 44 :
Prevalentie van rijden onder invloed onder autobestuurders, volgens verschillende variabelen (2012)



3.5 Attitudes van weggebruikers

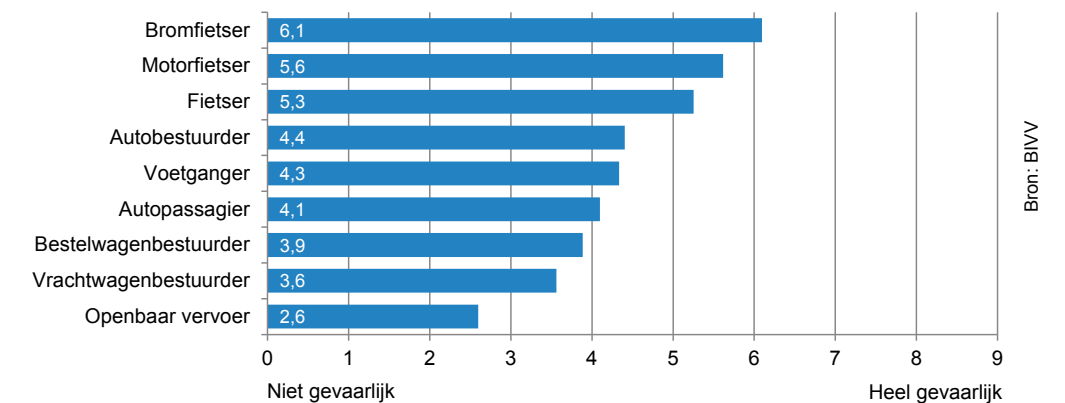
De attitudes van de Belgische bestuurders werden onderzocht door middel van een enquête op grote schaal die het BIVV om de drie jaar uitvoert⁶. De attitudemeting omvat niet alleen de attitudes in de strikte betekenis van het woord, maar ook meningen over en persoonlijke beoordelingen van alle aspecten van verkeersveiligheid (ongevallen, genomen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, eigen gedrag in het verkeer enz.). Om de invloed van specifieke attitudes op het rijgedrag te analyseren en de spreiding van bepaald gedrag te onderzoeken, werd ook nagegaan hoe Belgische bestuurders hun eigen rijgedrag beoordelen. Tijdens het meest recente onderzoek in 2009 werden 1 500 bestuurders thuis mondeling bevestigd. De doelgroep bestond uit Belgische bestuurders die de laatste 6 maanden minstens 1 500 km hadden gereden met een auto of lichte vrachtwagen.

In 2012 vulde het BIVV deze attitudemetingen aan met een nationale verkeersonveiligheidsenquête⁷. In oktober 2012 werden telefonische enquêtes afgenomen bij een representatieve groep van 2 241 Belgen ouder dan 16 jaar. Het doel was om te bepalen welke factoren een persoonlijk onveiligheidsgevoel in de hand werken, zodat deze factoren in overweging kunnen worden genomen bij communicatie- en sensibiliseringsacties gericht op een duurzame verandering van het gedrag van weggebruikers. Deze enquête zal tot 2020 jaarlijks worden afgenomen.

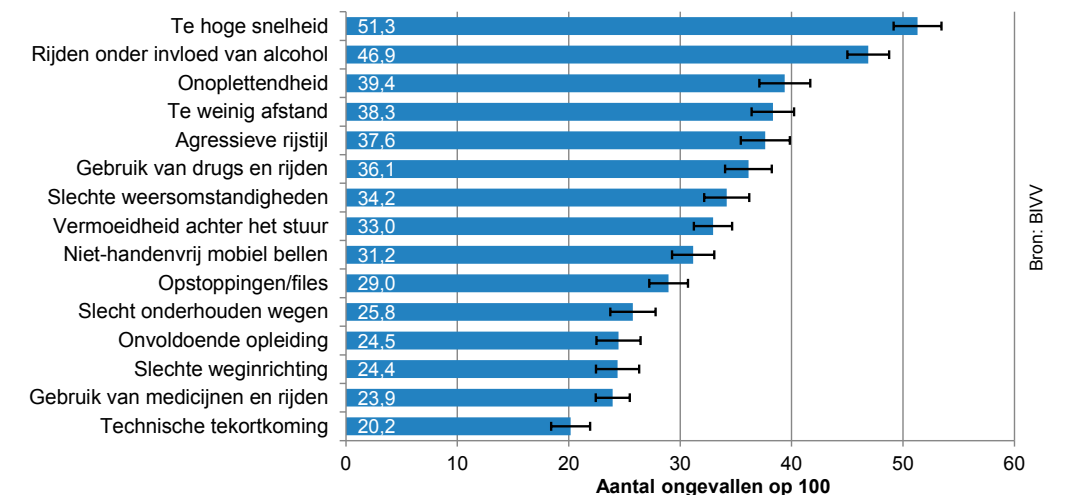
⁶ Boulanger A. (2010). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009. Evoluties sinds 2003 en 2006. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

⁷ <http://enquetebivv.be/nl/>

FIGUUR 45 :
Onveiligheidsgevoel per verplaatsingswijze: “Hoe veilig voelt u zich als u zich op de Belgische wegen verplaatst?” (2012)

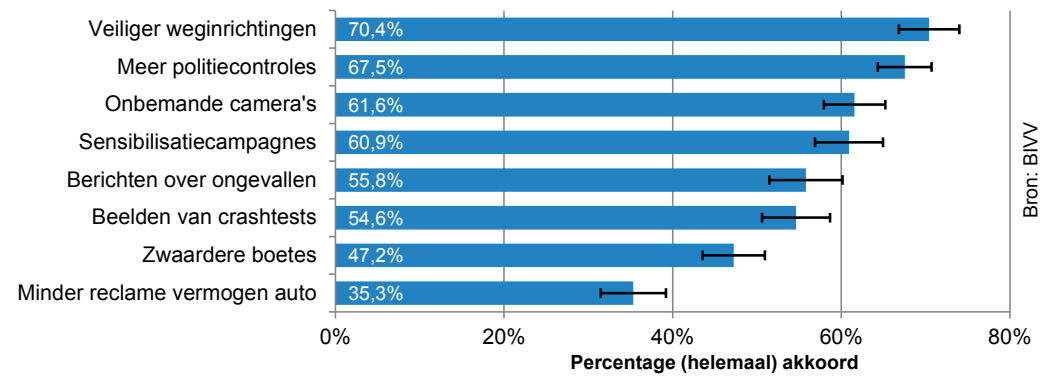


FIGUUR 46 :
Aantal verkeersongevallen per oorzaak: “In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen” (2009)



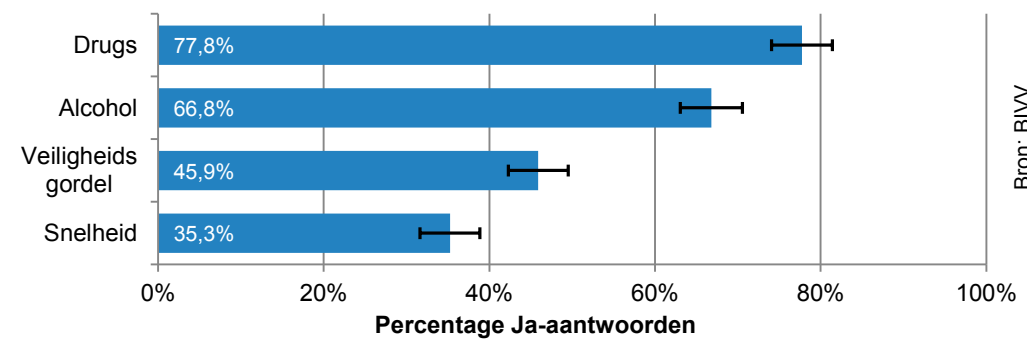
FIGUUR 47 :

Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen: "In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?" (2009)



FIGUUR 48 :

Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de regels: "Wat denkt u van de vastgestelde regels voor elk van volgende thema's? De regels zouden strenger moeten zijn voor..." (2009)



4

DEFINITIES EN
AFKORTINGEN

4.1 Algemeen

AD SEI

Algemene Directie Statistische en Economische Informatie

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Gewogen/niet gewogen

De statistische gegevens die de ADSEI in dit verslag heeft geanalyseerd, zijn ontleend aan de verkeersongevallenformulieren (VOF) die de politie invult bij letselongevallen.

De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in 2002 na de politiehervorming, toen een abnormaal laag aantal VOF's was vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal die voor dezelfde ongevallen waren opgemaakt. Sindsdien worden de statistische gegevens vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen dat opgetekend is in de VOF's gelijk is aan het aantal ongevallen dat opgenomen is in de PV-archieven.

Dodelijke ongevallen en letselongevallen die opgetekend worden door de federale politie worden niet op die manier gewogen (in tegenstelling tot de letselongevallen opgetekend door de lokale politie). Bovendien is het voor langetermijnanalyses nodig om met niet-gewogen gegevens te werken, gezien de weging van de ongevalgegevens pas in 2005 van kracht werd en geleidelijk ingang vond.

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

Voor meer informatie over de weging van de resultaten kunt u hoofdstuk 3 van het volgende rapport raadplegen:

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

<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf>

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.

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 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 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 een dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval

Letselongeval met minstens een zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

Aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

Totale ernst

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

Specifieke ernst

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen is bijvoorbeeld het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De algemene ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal verkeersdoden in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen (vrachtwageninzittenden en opponenten).

Voertuigkilometers

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

Reizigerskilometers

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

Risico

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

Overlijdensrisico

Aantal doden 30 dagen / miljard afgelegd reizigerskilometers.

Ongevalsrisico

Aantal letselongevallen / miljard afgelegd voertuigkilometers.

Eenzijdig ongeval (single vehicle ongeval)

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

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 Verplaatsingswijzes

Autobestuurder

Bestuurder van een personenwagen.

Bestuurder en passagier

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

Opponent/botsingpartner

Dit is de tegenpartij in de botsing.

Voetganger

Weggebruiker die te voet gaat of een (brom)fiets voortduwt, 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

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

Vrachtwagen

Vrachtwagen of trekker, met of zonder aanhangwagen.

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 (of positief)

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

Percentage geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

Percentage bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.

BAC

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

Alcoholgerelateerd letselongeval

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



5

TABELLEN EN FIGUREN

TABELLEN

TABEL 1 :	De ongevallenstatistieken in één oogopslag (gewogen).....	20
TABEL 2 :	Evolutie op lange termijn van de kerncijfers (niet gewogen).....	23
TABEL 3 :	Evolutie op korte termijn van de kerncijfers (gewogen).....	24
TABEL 4 :	Evolutie op korte termijn van het overlijdensrisico en het ongevalsrisico (gewogen).....	24
TABEL 5 :	Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2010.....	25
TABEL 6 :	Kerncijfers per maand – 2011 (gewogen).....	26
TABEL 7 :	Kerncijfers per periode van de week – 2011 (gewogen).....	27
TABEL 8 :	Kerncijfers per dag – 2011 (gewogen).....	29
TABEL 9 :	Kerncijfers per lichtgesteldheid – 2011 (gewogen).....	30
TABEL 10 :	Kerncijfers volgens de weeromstandigheden – 2011 (gewogen).....	31
TABEL 11 :	Kerncijfers per staat van het wegdek – 2011 (gewogen).....	31
TABEL 12 :	Kerncijfers per gewest – 2011 (gewogen).....	33
TABEL 13 :	Evolutie van de kerncijfers in het Vlaams Gewest.....	33
TABEL 14 :	Evolutie van de kerncijfers in het Waals Gewest.....	35
TABEL 15 :	Evolutie van de kerncijfers in Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	37
TABEL 16 :	Kerncijfers per provincie – 2011 (gewogen).....	38
TABEL 17 :	Kerncijfers per wegtype – 2011 (gewogen).....	40
TABEL 18 :	Ongevallen, doden 30 dagen en ernst van de ongevallen per wegtype en gewest – 2011 (gewogen).....	41
TABEL 19 :	Ongevalsrisico en overlijdensrisico op en buiten autosnelwegen.....	41
TABEL 20 :	Kerncijfers per kruispunttype, buiten de bebouwde kom – 2011 (gewogen).....	41
TABEL 21 :	Kerncijfers per kruispunttype, binnen de bebouwde kom – 2011 (gewogen).....	42
TABEL 22 :	Kerncijfers per snelheidsregime – 2011 (gewogen).....	42
TABEL 23 :	Kerncijfers per aanrijdingstype (eerst aanrijding) – 2011 (gewogen).....	43
TABEL 24 :	Aantal en percentage letselongevallen (eerste aanrijding) volgens de “botsingspartners” – 2011 (gewogen).....	46
TABEL 25 :	Aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie en geslacht – 2011 (gewogen).....	47
TABEL 26 :	Kerncijfers per verplaatsingswijze – 2011 (gewogen).....	49
TABEL 27 :	Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen).....	60
TABEL 28 :	Alcoholgehalte van de bestuurders onder invloed in letselongevallen – 2011 (gewogen).....	60
TABEL 29 :	Evolutie van het aantal letselongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed, en van de ernst en het aantal slachtoffers in deze ongevallen (gewogen).....	61
TABEL 30 :	Aantal/percentage geteste bestuurders en aantal/percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens het weggebruikerstype – 2011 (gewogen).....	61
TABEL 31 :	Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd – 2011 (gewogen).....	62
TABEL 32 :	Aantal/percentage geteste autobestuurders en aantal/percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens verschillende variabelen – 2011 (gewogen).....	64

FIGUREN

FIGUUR 1 :	Geobserveerde en geschatte Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.....	22
FIGUUR 2 :	Evolutie van de zwaargewonden en doelstellingen.....	22
FIGUUR 3 :	Evolutie (index 100) van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen* en voertuigkilometers**.....	24
FIGUUR 4 :	Aantal letselongevallen per maand en zonne-uren – 2011 (gewogen).....	26
FIGUUR 5 :	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar, voor verschillende verplaatsingswijzen – 2011 (gewogen).....	27
FIGUUR 6 :	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers, en voertuigkilometers volgens de periode van de week – 2011 (gewogen).....	28
FIGUUR 7 :	Verdeling van autobestuurders per leeftijdsgroep: vergelijking binnen ernstige ongevallen (2011, gewogen) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week.....	28
FIGUUR 8 :	Verdeling van autobestuurders per geslacht: vergelijking binnen ernstige ongevallen (2011, gewogen) en op de weg* (2012), volgens de periode van de week.....	29

FIGUUR 9 :	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen volgens dag en uur – 2002-2011 (niet gewogen).....	30
FIGUUR 10 :	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, Vlaams Gewest.....	34
FIGUUR 12 :	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, Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	36
FIGUUR 13 :	Evolutie van het overlijdensrisico per gewest (gewogen).....	37
FIGUUR 14 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de verschillende provincies.....	38
FIGUUR 15 :	Mortaliteitsgraad in de verschillende provincies – 2011.....	39
FIGUUR 16 :	Letselongevalsrisico in de verschillende provincies – 2011 (gewogen).....	39
FIGUUR 17 :	Ernst van de letselongevallen in de verschillende provincies – 2011 (gewogen).....	40
FIGUUR 18 :	Aandeel eenzijdige letselongevallen per periode van de week – 2011 (gewogen).....	43
FIGUUR 19 :	Percentage eenzijdige ongevallen onder de ernstige auto-ongevallen, per leeftijd en geslacht van de bestuurder en per periode van de week – 2007-2011 (gewogen).....	44
FIGUUR 20 :	Type van de eerste aanrijding, per wegtype – 2011 (gewogen).....	44
FIGUUR 21 :	Type van de eerste aanrijding, per weggebruikerstype – 2011 (gewogen).....	45
FIGUUR 22 :	Zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2005/2011 (gewogen).....	48
FIGUUR 23 :	Evolutie van de indicator “zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners” volgens de leeftijdscategorie (niet gewogen).....	48
FIGUUR 24 :	Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de gewesten – 2011 (gewogen).....	49
FIGUUR 25 :	Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype – 2011 (gewogen).....	50
FIGUUR 26 :	Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal afgelegde reizigerskilometers (2010) en het totaal aantal verkeersslachtoffers – 2011 (gewogen).....	50
FIGUUR 27 :	Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze: vergelijking van de wegtypes – 2011 (gewogen).....	51
FIGUUR 28 :	Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) volgens de verplaatsingswijze (gewogen).....	51
FIGUUR 30 :	Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen (gewogen).....	60
FIGUUR 31 :	Percentage geteste bestuurders en percentage positief bevonden bestuurders in letselongevallen, volgens de verplaatsingswijze – 2011 (gewogen).....	62
FIGUUR 32 :	Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens de leeftijd en de periode van de week – 2011 (gewogen).....	63
FIGUUR 33 :	Percentage (volgens de leeftijd) geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen (2011, gewogen), ten opzicht van het percentage positief bevonden autobestuurders tijdens aselectieve controles buiten ongevallen* (2012).....	63
FIGUUR 34 :	Percentage geteste autobestuurders en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens het gewest en de provincie – 2011 (gewogen).....	64
FIGUUR 35 :	Ontwikkeling van de gordeldracht in België 2003-2012.....	66
FIGUUR 36 :	Gordeldracht, volgens verschillende variabelen, 2012.....	67
FIGUUR 37 :	Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen, per gewest (n=1457, gewogen gegevens).....	68
FIGUUR 38 :	Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de bevestigingssystemen in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder (n=1395, gewogen gegevens).....	68
FIGUUR 39 :	Evolutie van de gemiddelde snelheid tussen 2003 en 2012.....	69
FIGUUR 40 :	Gemiddelde snelheid per gewest in 2012.....	69
FIGUUR 41 :	Gemiddelde snelheid van verschillende voertuigen op autosnelwegen, per gewest (2011).....	70
FIGUUR 42 :	Overtreidingspercentage voor auto's op verschillende wegtypes in 2012 (autosnelwegen 2011).....	70
FIGUUR 43 :	Ontwikkeling van de globale prevalentie van rijden onder invloed onder autobestuurders.....	71
FIGUUR 44 :	Prevalentie van rijden onder invloed onder autobestuurders, volgens verschillende variabelen (2012).....	72
FIGUUR 45 :	Onveiligheidsgevoel per verplaatsingswijze: “Hoe veilig voelt u zich als u zich op de Belgische wegen verplaatst?” (2012).....	73
FIGUUR 46 :	Aantal verkeersongevallen per oorzaak: “In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen” (2009).....	73
FIGUUR 47 :	Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen: “In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?” (2009).....	74
FIGUUR 48 :	Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de regels: “Wat denkt u van de vastgestelde regels voor elk van volgende thema's? De regels zouden strenger moeten zijn voor...” (2009).....	74

