

KENNISCENTRUM VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

REGIONALE ANALYSE VAN
VERKEERSONGEVALLLEN
VLAANDEREN 2010

Gelieve naar dit document te refereren als:

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

D/2012/0799/145

Auteur: Nina Nuyttens, François Vlaminck,
Nathalie Focant, Yvan Casteels

Met medewerking van: Kurt Van Hout (Imob Steunpunt),
Brenda Wilmots (Imob Steunpunt), Heike Martensen

Met extracten uit de rapporten aangaande de
gedragmetingen en de attitudemeting van het BIVV,
geschreven door de volgende auteurs: François Riguelle,
Emmanuelle Dupont, Mathieu Roynard, Niels Dewil, Ankatrien
Boulanger, Peter Silverans

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
© BIVV, Kenniscentrum verkeersveiligheid, Brussel, 2012

INHOUDSTABEL

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INLEIDING | 9 |
| 2 | STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLEN 2010 | 13 |
| 2.1 | Begrippen, definities en afkortingen | 14 |
| 2.2 | De algemene evolutie van de ongevallencijfers | 20 |
| 2.2.1 | Evolutie van het aantal verkeersdoden | 20 |
| 2.2.2 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (en de regionale doelstelling) | 26 |
| 2.2.3 | Evolutie van het aantal lichtgewonden..... | 27 |
| 2.2.4 | Evolutie van het aantal letselongevallen..... | 28 |
| 2.2.5 | Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners (mortaliteit) | 29 |
| 2.2.6 | Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico)..... | 31 |
| 2.2.7 | Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) | 33 |
| 2.2.8 | Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) .. | 34 |
| 2.3 | Het tijdstip van letselongevallen..... | 36 |
| 2.3.1 | Volgens de maanden van het jaar | 36 |
| 2.3.2 | Volgens de periode van de week | 40 |
| 2.3.3 | Volgens de maanden van het jaar en de uren in een dag: voetgangers..... | 43 |
| 2.3.4 | Volgens de weersgesteldheid | 45 |
| 2.4 | De locatie van letselongevallen | 46 |
| 2.4.1 | Volgens de vijf Vlaamse provincies..... | 46 |
| 2.4.2 | Letselongevallen op autosnelwegen | 48 |
| 2.4.3 | Letselongevallen binnen en buiten de bebouwde kom..... | 52 |
| 2.4.4 | Letselongevallen volgens snelheidszone | 56 |
| 2.4.5 | Letselongevallen op/buiten kruispunten of op rotondes | 60 |
| 2.5 | Kenmerken van verkeersslachtoffers | 64 |
| 2.5.1 | Volgens leeftijd | 64 |
| 2.5.2 | Volgens leeftijd en geslacht..... | 64 |
| 2.5.3 | Volgens verplaatsingswijze..... | 66 |
| 2.5.4 | Volgens leeftijd en verplaatsingswijze..... | 69 |
| 2.6 | Kenmerken van letselongevallen..... | 78 |
| 2.6.1 | Aanrijdingstypes | 78 |
| 2.6.2 | Wie botst tegen wie ? | 81 |
| 2.7 | Rijden onder invloed van alcohol..... | 84 |
| 2.7.1 | Inleiding | 84 |
| 2.7.2 | Volgens het gewest..... | 86 |
| 2.7.3 | Volgens verplaatsingswijze..... | 88 |
| 2.7.4 | Volgens leeftijd en tijdstip | 89 |
| 2.7.5 | Verhoogd ongevalsrisico | 91 |
| 3 | STATISTIEKEN M.B.T. HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER: VERGELIJKING TUSSEN DE GEWESTEN | 93 |
| 3.1 | Inleiding..... | 94 |
| 3.2 | Gedragsmeting gordeldracht 2010..... | 94 |

INHOUDSTABEL

| | | |
|----------|--|------------|
| 3.3 | Gedragmeting “gebruik van kinderbeveiligingssytemen” 2011 | 96 |
| 3.4 | Gedragmeting snelheid | 98 |
| 3.5 | Gedragmeting “rijden onder invloed van alcohol” 2009 | 102 |
| 3.6 | Attitudemeting 2009..... | 103 |
| 3.6.1 | Inleiding | 103 |
| 3.6.2 | Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen | 104 |
| 3.6.3 | Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: algemeen | 105 |
| 3.6.4 | Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: handhaving..... | 106 |
| 4 | STATISTIEKEN HANDHAVING 2010 | 109 |
| 4.1 | Inleiding..... | 110 |
| 4.2 | Vaststellingen door de politiediensten..... | 111 |
| 4.2.1 | Opgestelde onmiddellijke inningen door de politiediensten | 112 |
| 4.2.2 | Opbrengst van de onmiddellijke inningen..... | 113 |
| 4.2.3 | Opgestelde processen-verbaal door de politiediensten | 114 |
| 4.3 | Vervolgging door de parketten | 115 |
| 4.4 | Bestrafing door de politierechtbanken | 117 |
| 4.4.1 | Mogelijke strafmaatregelen | 117 |
| 4.4.2 | Veroordelingen door de politierechtbanken..... | 118 |
| 4.4.3 | Opbrengst van de geldboetes opgelegd door de politierechtbanken | 120 |
| 5 | SAMENVATTING STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLLEN 2010..... | 121 |
| | BIJLAGE..... | 126 |
| | TABELLEN & FIGUREN..... | 134 |



TABEL 1 :
Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag

| | Slachtoffers 2010 (gewogen cijfers) | | | | Evolutie van de doden 30 dagen tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 | |
|--------------------------------|-------------------------------------|---------------|---------------|--------|--|--------|
| | Doden 30 dagen | Zwaargewonden | Lichtgewonden | Totaal | Absolute cijfers | % |
| Vlaams Gewest | 436 | 3 879 | 34 134 | 38 449 | - 408 | -48,3% |
| Waals Gewest | 373 | 1 875 | 15 777 | 18 025 | - 195 | -34,3% |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest | 31 | 230 | 4 486 | 4 747 | - 13 | -29,5% |
| België | 840 | 5 984 | 54 396 | 61 220 | - 616 | -42,3% |

| | Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2010 (gewogen cijfers) | | | | Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2010 en het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 ¹ | |
|---|--|---------------|---------------|--------|--|-------|
| | Doden 30 dagen | Zwaargewonden | Lichtgewonden | Totaal | Absolute cijfers | % |
| Totaal | 436 | 3879 | 34134 | 38449 | -408 | -48% |
| Per miljoen inwoners | 70 | 620 | 5460 | 6150 | -73 | -51% |
| Per miljard afgelegde reizigerskilometers | 5 | 48 | 420 | 473 | -6 | -53% |
| Periode van de week | | | | | | |
| Weekdag | 213 | 2265 | 22617 | 25096 | -193 | -48% |
| Weeknacht | 50 | 249 | 1694 | 1993 | -42 | -46% |
| Weekenddag | 87 | 917 | 7106 | 8111 | -108 | -55% |
| Weekendnacht | 86 | 448 | 2715 | 3249 | -64 | -43% |
| Provincie | | | | | | |
| Antwerpen | 104 | 1019 | 9269 | 10392 | -114 | -52% |
| Limburg | 84 | 585 | 4691 | 5360 | -50 | -37% |
| Oost-Vlaanderen | 104 | 941 | 8891 | 9935 | -84 | -45% |
| West-Vlaanderen | 93 | 856 | 6770 | 7719 | -97 | -51% |
| Vlaams-Brabant | 51 | 478 | 4514 | 5043 | -64 | -56% |
| Wegtype | | | | | | |
| Autosnelwegen | 51 | 625 | 2483 | 3158 | -79 | -61% |
| Buiten bebouwde kom | 254 | 1833 | 14924 | 17010 | -265 | -51% |
| Binnen bebouwde kom | 103 | 1422 | 16727 | 18252 | -92 | -47% |
| Snelheidszone | | | | | | |
| 30 km/u of minder | 12 | 133 | 1537 | 1681 | +9 | +300% |
| 31 km/u tot 50 km/u | 105 | 1421 | 15994 | 17520 | -75 | -42% |
| 51 km/u tot 70 km/u | 150 | 1160 | 10262 | 11571 | +26 | +21% |
| De 71 km/u tot 90 km/u | 98 | 603 | 4233 | 4934 | -292 | -75% |
| Meer dan 90 km/u | 43 | 548 | 2103 | 2694 | -83 | -66% |

1 Het referentiegemiddelde 1998-2000 van het aantal verkeersdoden is meestal een decimaal getal. In de tabel worden de decimale getallen afgerond tot gehele getallen. De procentuele evolutie van het aantal verkeersdoden sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 wordt berekend op basis van het volledige decimale getal en niet op basis van het afgeronde gehele getal.

| | Slachtoffers in het Vlaams Gewest 2010 (gewogen cijfers) | | | | Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2010 en het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 ¹ | |
|--------------------------|---|---------------|---------------|--------|--|-------|
| | Doden 30 dagen | Zwaargewonden | Lichtgewonden | Totaal | Absolute cijfers | % |
| Kruispunttype | | | | | | |
| Buiten kruispunt | 338 | 2767 | 20664 | 23769 | -287 | -46% |
| Op kruispunt | 94 | 1080 | 13025 | 14199 | -122 | -56% |
| Op rotonde | 4 | 32 | 444 | 480 | +1 | +33% |
| Geslacht | | | | | | |
| Mannen | 332 | 2 338 | 19 352 | 22 022 | - 292 | -47% |
| Vrouwen | 102 | 1 180 | 14 554 | 15 837 | - 117 | -53% |
| Leeftijd | | | | | | |
| Minder dan 18 jaar | 24 | 349 | 4 691 | 5 064 | - 45 | -65% |
| 18-24 jaar | 81 | 614 | 6 713 | 7 408 | - 96 | -54% |
| 25-34 jaar | 86 | 612 | 6 788 | 7 486 | - 93 | -52% |
| 35-44 jaar | 62 | 518 | 5 521 | 6 101 | - 48 | -44% |
| 45-54 jaar | 51 | 535 | 4 717 | 5 303 | - 30 | -37% |
| 55-64 jaar | 34 | 350 | 2 685 | 3 069 | - 38 | -53% |
| 65 jaar en ouder | 96 | 541 | 2 838 | 3 474 | - 50 | -34% |
| Leeftijd onbekend | 2 | 361 | 182 | 545 | -7 | -77% |
| Weggebruikerstype | | | | | | |
| Voetgangers | 57 | 391 | 1711 | 2159 | -24 | -29% |
| Fietsers | 61 | 781 | 5978 | 6820 | -52 | -46% |
| Bromfietsers | 15 | 332 | 3030 | 3377 | -23 | -61% |
| Motorfietsers | 54 | 422 | 1697 | 2173 | -23 | -30% |
| Personenwagens | 185 | 1689 | 19221 | 21096 | -303 | -62% |
| Lichte vrachtwagens | 22 | 140 | 1356 | 1518 | -6 | -21% |
| Vrachtwagens | 7 | 55 | 345 | 407 | -6 | -48% |
| Autobus/autocar | 0 | 11 | 329 | 340 | 0 | / |
| Onbekend/andere | 35 | 58 | 466 | 560 | +29 | +518% |
| Ongevalstype | | | | | | |
| Tussen bestuurders | 247 | 2653 | 27429 | 30 329 | -263 | -52% |
| Eenzijdige ongevallen | 157 | 1166 | 6044 | 7 367 | -171 | -52% |
| Andere/onbekend | 32 | 59 | 661 | 752 | +27 | +500% |

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



1

INLEIDING

Jaarlijks ontvangt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) van de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek en Economische informatie (ADSEI) een databank met de gegevens over letselongevallen en verkeersslachtoffers op de Belgische wegen. Op basis van deze databank maakt het BIVV een statistische analyse van letselongevallen voor België in haar totaliteit, en voor de drie gewesten afzonderlijk.

Dit rapport met de statistische analyse van verkeersongevallen in het Vlaams Gewest voor het jaar 2010 is een bijzondere uitgave, omdat zij naast een kortetermijnanalyse (van het jaar 2010), dit jaar ook een langetermijnanalyse van het afgelopen decennium wil bieden. Deze tweeledige finaliteit kadert vanzelfsprekend binnen de nationale (getransponeerd naar het Vlaamse niveau) en Vlaamse doelstelling van respectievelijk maximaal 435 en 375 verkeersdoden in het Vlaams Gewest in het jaar 2010.

Reeds voor de publicatie van dit rapport werd bekend gemaakt door de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek en Economische informatie (ADSEI) dat geen van de doelstellingen waren behaald, al ligt het uiteindelijk geregistreerde aantal van 436 Vlaamse verkeersdoden slechts één slachtoffer boven de beoogde nationale doelstelling. Dit rapport plaatst de positieve en negatieve ontwikkelingen van de ongevallenstatistieken in de loop van het afgelopen decennium tegenover elkaar en wil zo de thema's en doelgroepen aanduiden voor dewelke het afgelopen decennium onvoldoende vooruitgang is gemaakt.

Intussen zijn zowel op het federaal als op het Vlaams niveau nieuwe doelstellingen geformuleerd. Tegen 2020 mag het aantal verkeersdoden volgens de Vlaamse doelstelling nog "maar" maximaal 200 bedragen. De federale doelstelling stelt een halvering van het aantal verkeersdoden in 2020 ten opzichte van het jaar 2010 voorop, wat voor het Vlaams Gewest neerkomt op maximaal 218 verkeersdoden. Voor het behalen van de doelstellingen 2020 is een gedegen aanpak van de voornaamste thema's en doelgroepen op het vlak van verkeersveiligheid, die in dit rapport worden blootgelegd, noodzakelijk.

Alle verkeersveiligheidsindicatoren - lichtgewonden, zwaargewonden, verkeersdoden, ongevallenernst, risico's enz. - komen in dit rapport aan bod. Voor de beschrijving van de evolutie van verkeersveiligheid ligt de nadruk echter op de verkeersdoden. Dit is enerzijds te wijten aan de beleidsdoelstellingen 2010 welke op basis van het aantal verkeersdoden (en aantal zwaargewonden) zijn geformuleerd. Anderzijds zijn de ongevallen - en slachtofferstatistieken niet volledig. Algemeen wordt aangenomen dat niet meer dan 50% van de zwaargewonden in de ongevallenstatistieken worden geregistreerd; het aantal lichtgewonden wordt zelfs nog sterker onderschat. Deze onderschatting heeft vele oorzaken. Het loopt vaak reeds mis bij de allereerste schakel, de betrokkenen van de letselongevallen. Zij brengen de politie namelijk niet altijd op de hoogte van een letselongeval, terwijl zij daartoe in feite wettelijk verplicht zijn. Omdat enkel de registratie van het aantal verkeersdoden (bijna) volledig is, is dit de meest betrouwbare indicator voor de beschrijving van de evolutie van de verkeersveiligheid, en ligt de nadruk in dit rapport in de eerste plaats op de evolutie van het aantal verkeersdoden.

Ter afsluiting wordt in deze inleiding de structuur van het rapport bondig weergegeven. Naast deze inleiding (Deel 1 en de inhoudelijke samenvatting (Deel 5)), bestaat het rapport uit drie andere delen. Deel 2 over de statistieken van de letselongevallen, vormt de kern van dit rapport. Hier komt de algemene evolutie van de ongevallencijfers, een analyse van het tijdstip en de locatie van de letselongevallen, en een analyse van de aard van de verkeersslachtoffers en de ongevalstypes aan bod. Dit deel wordt afgesloten met een analyse van letselongevallen in welke rijden onder invloed van alcohol een rol heeft gespeeld. Jammer genoeg is alcohol de enige belangrijke oorzakelijke factor van letselongevallen waarover voldoende informatie in de ongevallendatabank aanwezig is.

Over de twee andere voornaamste “killers on the road”, te hoge snelheid en het niet dragen van de gordel, heeft de ongevallendatabank geen informatie.

Deel 3 van dit rapport, over het gedrag en de attitudes van autobestuurders in het verkeer (uitgevoerd door het BIVV), kan deze leemte inzake ongevalsoorzaken in de ongevallendatabank echter voor een deel opvangen. Alhoewel de gedragsmetingen (gordel, kindersitjes, snelheid en alcohol) steeds buiten een ongevalscontext worden georganiseerd, geven zij wel een volledig en betrouwbaar beeld van het aantal bestuurders dat zich niet aan de verkeersregels houdt en op deze wijze de kans op een letselongeval vergroten. Het gedrag in het verkeer wordt gedeeltelijk beïnvloed door de attitudes van de weggebruiker ten aanzien van verkeersveiligheid. Het BIVV houdt om de drie jaar een attitudemeting waarin zij polst naar de opvattingen van de Belgische bestuurders ten aanzien van de oorzaken van letselongevallen, het verkeersreglement, de pakkans en de straffkans, en nog tal van andere thema's. Enkele van deze resultaten van de attitudemeting zijn opgenomen in Deel 3 van dit rapport.

Dan rest er nog Deel 4 van dit rapport, over statistieken inzake verkeershandhaving. Hierin is het aantal vastgestelde overtredingen, vervolgingen door parketten en bestraffingen door de politierechtbank beschreven. Deze statistieken scheppen tegelijkertijd een beeld van de overtredingen door de weggebruiker en van de werking van het handhavingsapparaat.

De databank met de gegevens over verkeersongevallen is slechts één bron over verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Het BIVV raadpleegt en creëert zelf ook andere gegevensbronnen over verkeersongevallen (zoals vragenlijsten, gedragsmetingen, in-depth-analysis enz.). De resultaten uit deze andere gegevensbronnen zijn gepubliceerd op de website van het BIVV [www.bivv.be].





2

**STATISTIEKEN VAN
LETSELONGEVALLLEN
2010**

2.1 Begrippen, definities en afkortingen

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

Algemeen

ADSEI

De ongevalgegevens in dit rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistische en Economische Informatie (ADSEI) van de Federale Overheidsdienst Economie. In principe zijn deze ongevalgegevens definitief, maar zij kunnen toch nog licht gewijzigd worden door de ADSEI.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

#

Aantal

%

Percentage

Weging

De ongevallenstatistiek ADSEI die in dit rapport worden geanalyseerd zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval.

De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien worden de ongevallenstatistiek op basis van de VOF's vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen.

Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. Hierdoor is het evenwel mogelijk dat de totaalsommen in de tabellen (gebaseerd op de niet-gehele getallen) niet helemaal corresponderen met de optelsom van de afgeronde getallen in de tabellen.

Het principe van de weging wordt in meer detail uitgelegd in het rapport « Statistische analyse van verkeersongevallen 2010 » (Nuyttens N., Focant N., Casteels Y., 2012), beschikbaar op de website van het BIVV.

De gewogen ongevalcijfers worden gebruikt in tabellen en figuren waarin enkel het jaar 2010

wordt geanalyseerd. Niet-gewogen cijfers worden gebruikt voor de evolutieweergave van de ongevallengegevens, zodat tot het jaar 1991 terug kan worden gegaan (bij gewogen cijfers kan slechts tot het jaar 2005 worden teruggegaan; d.i. het eerste jaar waarin voor alle politiezones een weging wordt toegepast). Omdat de niet-gewogen cijfers echter niet gecorrigeerd zijn in functie van de jaarlijks variërende registratiekwaliteit van de ongevallencijfers, zijn de jaren die het meest onder de kwaliteitsvermindering hebben geleden, in de figuren en de tabellen in het licht grijs aangeduid.

Referentiegemiddelde 1998-1999-2000

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bvb. doden 30 dagen, letselongevallen, ...) wordt in dit rapport vergeleken met het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 1998, 1999 en 2000. Reden daarvan is dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 (1500 verkeersdoden) gebruikt als referentiepunt voor haar doelstellingen tot vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 in het jaar 2010 (-50%).

Evolutie

Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.

Dode 30 dagen

Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde. In dit rapport wordt meestal gesproken over doden of verkeersdoden in plaats van doden 30 dagen.

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 (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op

een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bvb. parkeerterreinen van supermarkten)).

Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met “ongeval” steeds “letselongeval” bedoeld.

Botsing of aanrijding

Een letselongeval kan uit meerdere botsingen bestaan. Een letselongeval bestaat uit meerdere botsingen wanneer een bestuurder achtereenvolgens meerdere weggebruikers of hindernissen aanrijdt (bvb. een personenwagen rijdt eerst een andere wagen en dan een boom aan).

Dodelijk letselongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval

Letselongeval met minstens één zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

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

Totale ernst

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

Specifieke ernst

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

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Reizigerskilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode in een bepaald grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.

Risico

Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bvb. voertuigkilometers, bevolkingsaantal...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal zwaargewonden/miljard reizigerskilometers.

Ongevalsrisico

Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

Overlijdensrisico

Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde reizigerskilometers.

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 (wat dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).

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.

Verkeersslachtoffers en verplaatsingswijzes

Bestuurder en passagier

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

Opponent / botsingpartner

Dit is de tegenpartij in een botsing.

Voetganger

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

Bromfiets

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

Motorfiets

Motorfiets \leq 400cc of motorfiets $>$ 400cc.

Personenwagen/personenauto

Onder deze categorie vallen naast personenauto's ook auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.

Vrachtwagen

Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).

Rijden onder invloed van alcohol

Geteste bestuurder

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

Bestuurder onder invloed

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

% Geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselgevallen.

% Bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.

BAC

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

Onder invloed van alcohol

Een bestuurder is onder invloed wanneer hij of zij bij de ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit stemt overeen met 0,5 gram alcohol per liter bloed (BAC > 0,5 g/l) of 0,5 promille.

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).

ROI

Rijden onder invloed.



2.2 De algemene evolutie van de ongevallencijfers²

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers in het Vlaams gewest weergegeven en getoetst aan de geformuleerde doelstellingen. Het aantal slachtoffers wordt enerzijds bepaald door de **blootstelling** aan het ongevalsrisico (uitgedrukt in termen van bevolkingsomvang of de in het verkeer afgelegde afstand) en anderzijds door het **ongevalsrisico** (en de ongevallenernst) zelf. Daarom wordt na de beschrijving van de evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers eveneens de evolutie van het globale ongevalsrisico en de ongevallenernst in Vlaanderen weergegeven.

2.2.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden

2.2.1.1 Nationale en regionale doelstelling voor Vlaanderen voor het jaar 2010

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

België en de drie gewesten vormen hierop geen uitzondering. Op nationaal niveau heeft de **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het jaar 2002** zich voorgenomen **het aantal verkeersdoden met 50%³ te verminderen** tussen de periode 1998-1999-2000 en het jaar 2010. Deze strategische politieke doelstelling heeft ertoe geleid dat de periode 1998-1999-2000 door de beleids- en onderzoeksweld algemeen als het belangrijkste referentie – en vergelijkingspunt voor de ongevallencijfers wordt beschouwd. Daarom wordt de evolutie van de ongevallencijfers in dit rapport weergegeven ten opzichte van dit “referentiegemiddelde 1998-1999-2000”.

Aangezien in de periode 1998-1999-2000 gemiddeld 1500³ verkeersdoden per jaar vielen, mocht het jaar 2010 volgens de nationale doelstelling nog maar maximum 750 verkeersdoden tellen. Wanneer deze nationale doelstelling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, uitgaande van een evenredige inspanning van -50%³ naar de drie gewesten wordt geëxtrapoleerd, dan worden de volgende doelstellingen voor het jaar 2010 bekomen: **maximaal 435 verkeersdoden in het Vlaams Gewest**, maximaal 292 in het Waals Gewest en maximaal 23 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Naast de nationale overheid, heeft ook elk gewest afzonderlijk (een) doelstelling(en) voor het jaar 2010 geformuleerd^{4,5}. Volgens de Vlaamse doelstelling, opgetekend in het Mobiliteitsplan van 2001 en het Verkeersveiligheidsplan 2008, mocht het **aantal Vlaamse verkeersdoden in 2010 niet hoger meer liggen dan 375**. Hiermee was de **Vlaamse** doelstelling nog gevoelig scherper dan de naar Vlaanderen getransponeerde **nationale** doelstelling (435 verkeersdoden).

2 De politiehervorming, politiek beslecht in het jaar 1998 en ten uitvoer gebracht in de loop van de jaren 2001 en 2002, heeft tot een tijdelijke kwaliteitsvermindering van de registratie van de ongevallengegevens geleid. De ongevallencijfers in de jaren die het sterkst beïnvloed zijn door deze kwaliteitsvermindering zijn in de figuren en de tabellen in het licht grijs aangeduid.

3 De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002 stelde een nationale afname met de helft (of -50%) van het aantal verkeersdoden tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010 voorop. Alhoewel het werkelijke referentiegemiddelde 1456 bedroeg (1500 verkeersdoden in 1998; 1397 in 1999; en 1470 in 2000) werd dit door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid afgerond naar 1500, zodat een duidelijke en afgeronde doelstelling van maximaal 750 Belgische verkeersdoden voor het jaar 2010 kon gehanteerd worden.

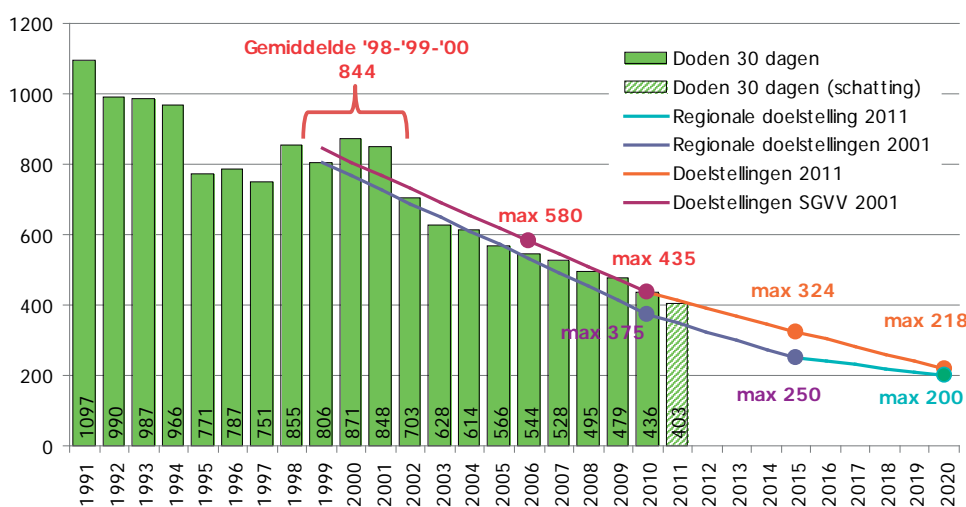
Dit had als gevolg dat de werkelijke vereiste afname van het exacte referentiegemiddelde 1998-2000 naar 750 verkeersdoden in 2010 in feite slechts -48,5% moest bedragen en niet - 50%.

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

5 Alle regionale doelstellingen kunnen teruggevonden worden in het volgende rapport.
Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid

Beide doelstellingen voor het Vlaams Gewest (de nationale en de regionale) zijn uiteindelijk (net) **niet behaald**. Toch heeft Vlaanderen in het afgelopen decennium een aanzienlijke vooruitgang geboekt. In 2010 vielen uiteindelijk 436 verkeersdoden op het Vlaamse grondgebied te betreuren wat “slechts” één verkeersdode meer is dan de beoogde nationale doelstelling. Deze absolute afname stemt toch nog overeen met **een procentuele afname van -48,3% tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en 2010**. Van de drie gewesten heeft het Vlaams Gewest hiermee de grootste procentuele afname tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 kunnen realiseren. De procentuele afnames in het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedragen respectievelijk slechts -34% en -30%.

FIGUUR 1 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 2 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest

| Jaar | Doden 30 dagen | Doden 30 dagen per miljoen inwoners | Doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers |
|--------------------|----------------|-------------------------------------|--|
| 1991 | 1 097 | 190 | 16,7 |
| 1995 | 771 | 131 | 11,1 |
| 2000 | 871 | 147 | 11,6 |
| 2001 | 848 | 142 | 11,2 |
| 2002 | 703 | 118 | 9,1 |
| 2003 | 628 | 105 | 8,1 |
| 2004 | 614 | 102 | 7,8 |
| 2005 | 566 | 94 | 7,2 |
| 2006 | 544 | 89 | 6,8 |
| 2007 | 528 | 86 | 6,4 |
| 2008 | 495 | 80 | 6,2 |
| 2009 | 479 | 77 | 5,9 |
| 2010 | 436 | 70 | 5,4 |
| Gemiddelde 98-2000 | 844 | 142 | 11,4 |
| Evolutie | -48,3% | -51,0% | -52,8% |

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

Alhoewel de evolutie tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en 2010 de leidraad vormt in dit rapport, loont het ook de moeite de evolutie tussen het jaar 1991 tot en met 2000 te bekijken.

Van 1991 tot en met 2000 is het aantal verkeersdoden niet geleidelijk geëvolueerd. De jaren '90 worden eerder gekenmerkt door twee relatief vlakke periodes ("periodes van stagnatie") onderbroken door een bruuske daling tussen het jaar 1994 en 1995. In het jaar 1995 zakte het aantal verkeersdoden met maar liefst 20% (van 966 in 1994 naar 771 in 1995). Dit is bijna evenveel als de totale afname die tussen 1991 en 2000 is gerealiseerd (namelijk -21%; het aantal Vlaamse verkeersdoden ligt in 2000 zelfs hoger dan in 1995).

De evolutie in het daaropvolgende decennium, van 2001 tot en met 2010, onderscheidt zich sterk van de evolutie in het decennium 1991-2000, want voor elk jaar van dat decennium werd een vermindering van het aantal verkeersdoden ten opzichte van een jaar eerder geregistreerd, wat uiteindelijk heeft geleid tot een totale afname met -48,6% tussen 2010 en 2001 (en zelfs met -49,9% tussen 2010 en 2000).

2.2.1.2 Nationale en regionale doelstelling voor Vlaanderen voor het jaar 2020

In het jaar 2011 werden zowel op het federale als op het regionale niveau **nieuwe** doelstellingen geformuleerd (Figuur 1). Tijdens de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid (i.e. het **nationale** niveau) van 11 mei 2011 werd opnieuw een halvering van het aantal verkeersdoden als doelstelling vooropgesteld welke moet gerealiseerd worden tussen 2010 en 2020. Voor het Vlaams Gewest betekent dit dat **het jaar 2020** nog "maar" **218 doden** mag tellen. De doelstelling van het **Vlaams Gewest**⁶, welke is neergeschreven in het Pact 2020 door Vlaanderen in Actie, bedraagt **200 verkeersdoden** en is daarmee opnieuw iets ambitieuzer dan de federale doelstelling.

Naast de doelstelling voor het jaar 2020 behoudt het Vlaams Gewest ook de doelstelling voor het jaar 2015 welke zij reeds in het Verkeersveiligheidsplan van 2008 had neergeschreven.⁷ Deze houdt in dat **het aantal verkeersdoden in het jaar 2015 niet hoger mag zijn dan 250**. Om deze doelstelling te behalen moet Vlaanderen tussen 2010 en 2015 een jaarlijkse gemiddelde afname van 37 verkeersdoden realiseren.

2.2.1.3 Prognose van het aantal verkeersdoden

De toekomstige evolutie van het aantal verkeersdoden hangt af van twee factoren : de evolutie van de omvang van het verkeer in België (risicoblootstelling) en de evolutie van het overlijdensrisico. Het is mogelijk om in te schatten hoe het aantal doden zal evolueren met behulp van een voorspellingsmodel⁸ gebaseerd op de onderstaande formule :

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

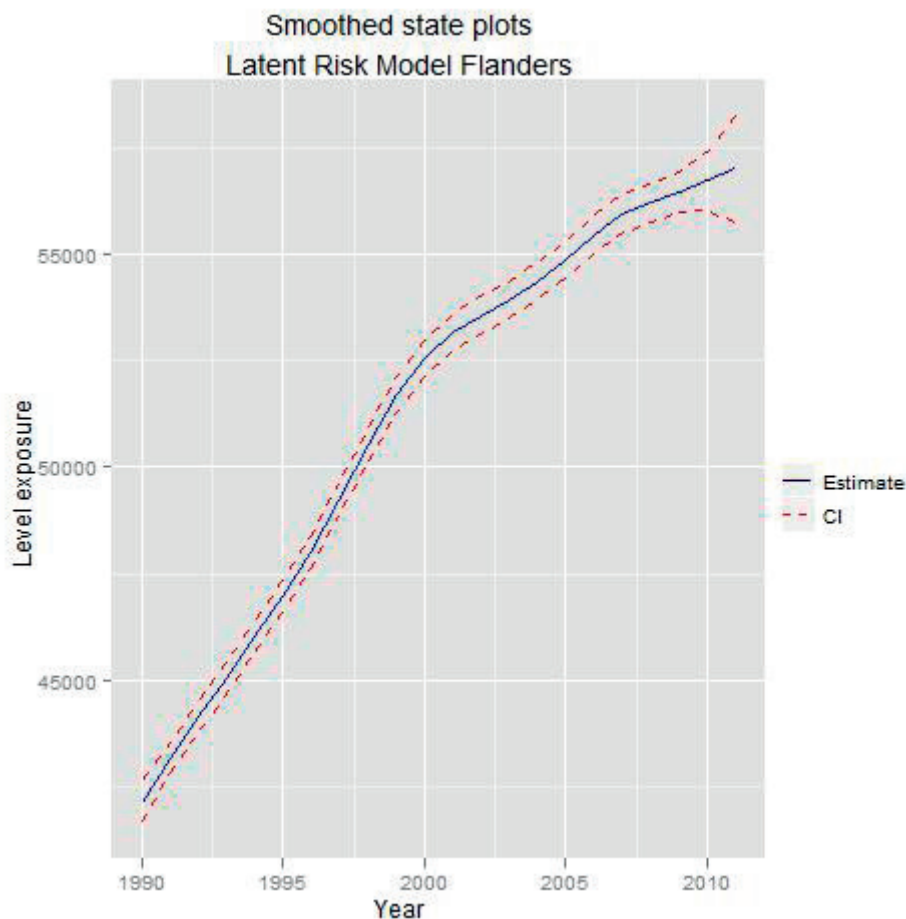
Het aantal afgelegde voertuigkilometers op het Vlaams grondgebied levert een betrouwbare raming op van de omvang van het verkeer. Deze indicator neemt sinds begin jaren '90 nog steeds toe, maar rond het jaar 2000 en nog eens rond het jaar 2007 is er wel sprake van een duidelijke vertraging van de groei (Figuur 2).

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

7 Verkeersveiligheidsplan van 2008 "Naar aanleiding van de Federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid is het wenselijk om de Vlaamse doelstelling hierop af te stemmen. Tegen 2015 zouden er in België maximaal 500 doden mogen vallen. Vanuit dit uitgangspunt is het ambitieniveau om tegen 2015 maximaal 250 doden en dodelijk gewonden en maximaal 2.000 zwaargewonden te tellen in Vlaanderen. Dit komt neer op een lineaire daling van 25 doden en 250 zwaargewonden per jaar ten opzichte van de cijfers 2005." [www.mobielvlaanderen.be]

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

FIGUUR 2 :
Evolutie van aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard km) in het Vlaams Gewest



Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie: BIVV

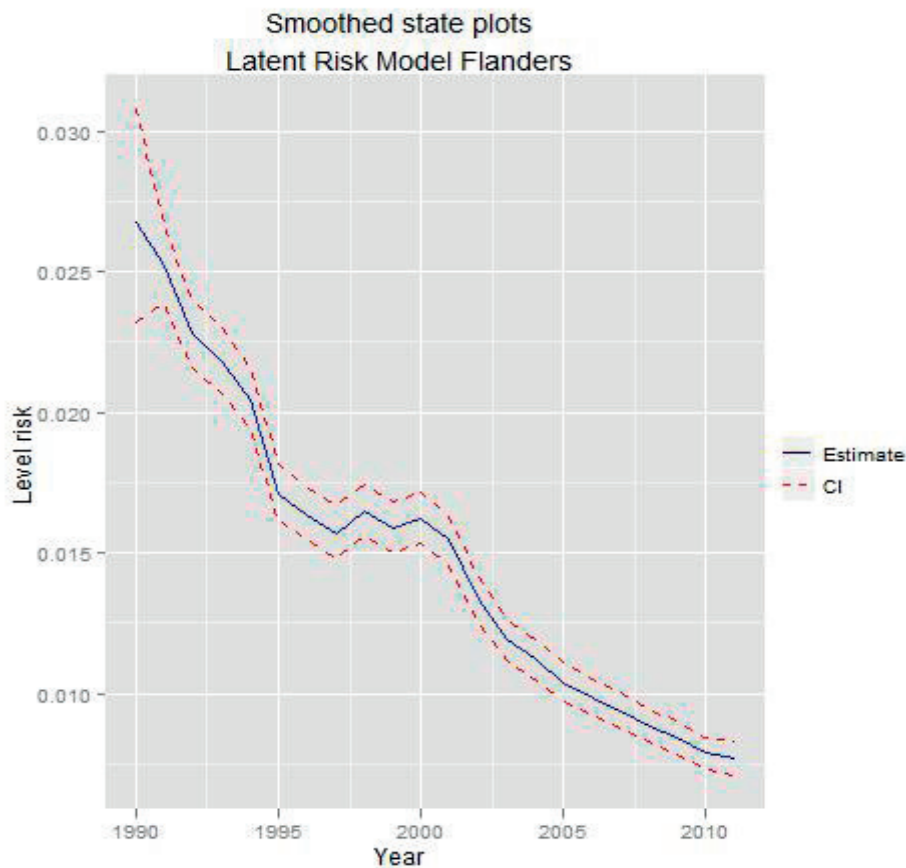
Nota: Er zijn geen uitschieters waarneembaar in de curve op de figuur omdat de curve niet de exacte waarden weergeeft maar afgeronde waarden (vloeiende curve).

Het aantal doden per miljard afgelegde voertuigkilometers levert een betrouwbare raming op van het overlijdensrisico⁹. Dit risico evolueerde van meer dan 25 doden per miljard kilometers in 1990 naar 7,6 in 2010, dit is een gemiddelde jaarlijkse afname van 5,8%. **Het overlijdensrisico in Vlaanderen komt in 2010 ongeveer overeen met één dode per 125 miljoen voertuigkilometer.**

⁹ In deze beraming is het overlijdensrisico uitgezonderlijk opgevat als het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers (in plaats van het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers).

FIGUUR 3 :

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



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

Uitgaande van de stelling dat het verkeersvolume en het overlijdensrisico zich in de toekomst op dezelfde wijze blijven ontwikkelen als in het verleden, worden de onderstaande prognoses voor het aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest bekomen (Tabel 3).

TABEL 3 :

Prognose van het aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest in het jaar 2012 tot en met 2020

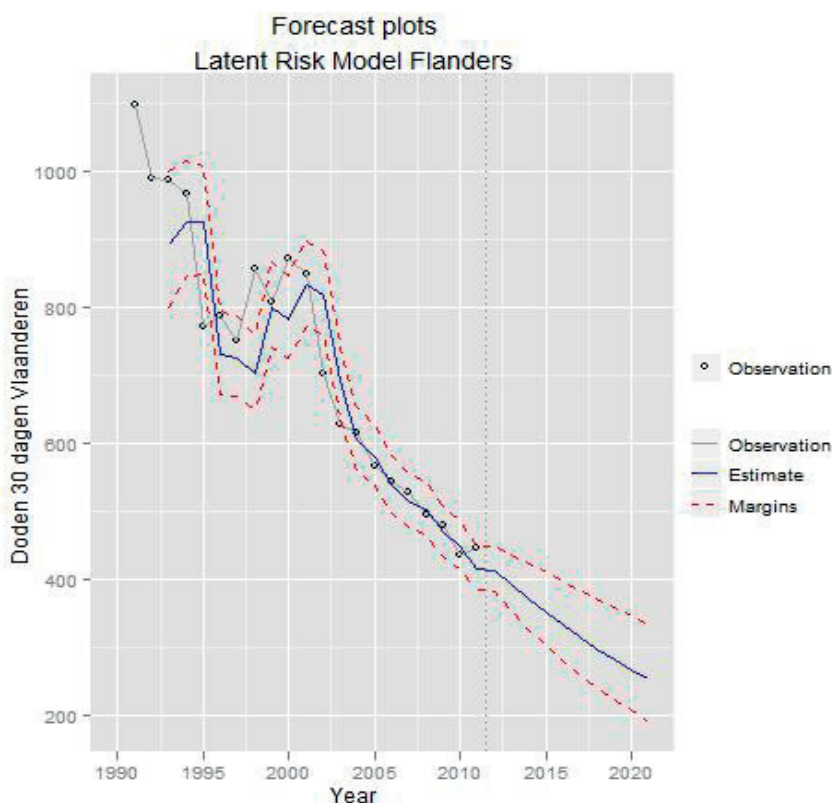
| Jaar | Prognose | Ondergrens 68% interval | Bovengrens 68% interval |
|------|----------|-------------------------|-------------------------|
| 2012 | 414 | 382 | 447 |
| 2013 | 392 | 352 | 435 |
| 2014 | 371 | 326 | 422 |
| 2015 | 351 | 301 | 409 |
| 2016 | 333 | 279 | 396 |
| 2017 | 315 | 259 | 383 |
| 2018 | 298 | 240 | 370 |
| 2019 | 282 | 223 | 358 |
| 2020 | 267 | 206 | 346 |

Bron: BIVV

Het aantal verkeersdoden kan gedefinieerd worden als het product van de blootstelling en het overlijdensrisico. Samenvoeging van de informatie uit beide bovenstaande figuren levert dus een voorspelling op van het aantal verkeersdoden. Deze voorspelling wordt weergegeven in Figuur 4.

Verondersteld dat de inspanningen voor de verkeersveiligheid op eenzelfde manier worden voortgezet dan zullen er in het jaar 2020 nog steeds 267 dodelijke slachtoffers te betreuren zijn.¹⁰ De Vlaamse regionale doelstelling van 200 doden zou dan pas rond 2025 of 2026 gehaald worden. Dit blijft echter slechts een schatting. Uit Figuur 4 blijkt dat de evolutie van het aantal verkeersdoden de afgelopen decennia weinig stabiel was, wat nogmaals duidelijk maakt dat schattingen nooit te strikt opgevat mogen worden. Het 68% betrouwbaarheidsinterval (Figuur 4) geeft het bereik aan waarin het aantal doden met redelijke waarschijnlijkheid kan verwacht worden indien de inspanningen om de verkeersveiligheid te verhogen, niet worden geïntensifieerd of verslapt. De vooropgestelde doelstelling van 200 verkeersdoden ligt tegen de ondergrens van de betrouwbaarheidsinterval. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de doelstelling van het aantal verkeersdoden voor het jaar 2020 enkel zal gehaald worden als het verkeersveiligheidsbeleid meer kracht wordt bijgezet.¹¹

FIGUUR 4 :
Het geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest (met een 68% betrouwbaarheidsinterval)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

¹⁰ Alle prognoses in dit rapport werden berekend door het BIVV. Ook het Instituut voor Mobiliteit in Hasselt heeft prognoses uitgevoerd. Ondanks de verschillende methode die door het BIVV en IMOB werden gebruikt, komt IMOB met een schatting van 254 verkeersdoden in 2020 zeer dicht bij de prognose van het BIVV (267). Het Instituut voor Mobiliteit komt voor het jaar 2015 trouwens uit op een schatting van 335 doden, wat zou neerkomen op een reductie van 101 doden ten opzichte van het aantal in 2010. De doelstelling voor het jaar 2015 uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (maximaal nog 250 doden in 2015) zou daarmee eveneens niet gehaald worden.

¹¹ Net voor de publicatie van dit rapport werden de ongevallencijfers voor het jaar 2011 door de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek en Economische informatie (ADSEI) vrij gegeven. Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen in het jaar 2011 bedraagt 430.

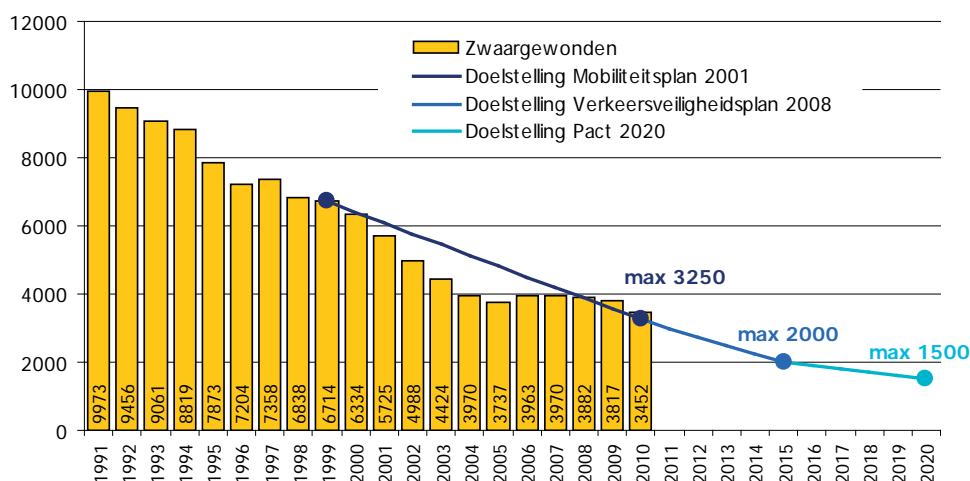
2.2.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden (en de regionale doelstelling)

Van 1991 tot en met 2005 kende het aantal zwaargewonden een vrijwel constante daling (Figuur 5). Het totaal aantal zwaargewonden nam in deze periode af van 9973 zwaargewonden tot 3737, wat overeenstemt met een procentuele afname van -63%. Afgezien van het jaar 2010 (met een daling van 10% ten opzichte van 2009) blijft het aantal zwaargewonden sindsdien echter constant.

Wegens de **bepaalde afname gedurende de afgelopen vijf jaar**, en ondanks de zeer scherpe daling tot en met 2005, werd **de doelstelling uit het Mobiliteitsplan 2001 niet gehaald**. Volgens deze doelstelling mocht het aantal zwaargewonden in 2010 niet meer dan 3250 bedragen, maar men is uiteindelijk gestrand op 3452 zwaargewonden (niet-gewogen cijfers; in gewogen cijfers: 3879 Vlaamse zwaargewonden in 2010) (Tabel 8).

De nieuwe Vlaamse doelstellingen met betrekking tot het aantal zwaargewonden bedragen maximaal 2000 ernstige verkeersslachtoffers in 2015 en maximaal 1500 ernstige verkeersslachtoffers in 2020.^{6,7}

FIGUUR 5 :
Evolutie van het aantal zwaargewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie : BIWV

TABEL 4 :
Evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers)

| | Doden 30 dagen | Zwaargewonden | Lichtgewonden | Totaal slachtoffers |
|------|----------------|---------------|---------------|---------------------|
| 1991 | 1097 | 9973 | 40351 | 51421 |
| 1995 | 771 | 7 873 | 36 626 | 45 270 |
| 2000 | 871 | 6 334 | 39 086 | 46 291 |
| 2001 | 848 | 5 725 | 38 070 | 44 643 |
| 2002 | 703 | 4 988 | 36 404 | 42 095 |
| 2003 | 628 | 4 424 | 33 153 | 38 205 |
| 2004 | 614 | 3 970 | 33 195 | 37 779 |
| 2005 | 566 | 3 737 | 30 972 | 35 275 |

| | | | | |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2006 | 544 | 3 963 | 31 880 | 36 387 |
| 2007 | 528 | 3 970 | 32 736 | 37 234 |
| 2008 | 495 | 3 882 | 31 616 | 35 993 |
| 2009 | 479 | 3 817 | 30 592 | 34 888 |
| 2010 | 436 | 3 452 | 29 811 | 33 699 |
| 2010 (ge- wogen) | 436 | 3 879 | 34 134 | 38 449 |
| Gemid- delde 98-2000 | 844 | 6 629 | 39 609 | 47 082 |
| Evolutie | -48,3% | -47,9% | -24,7% | -28,4% |

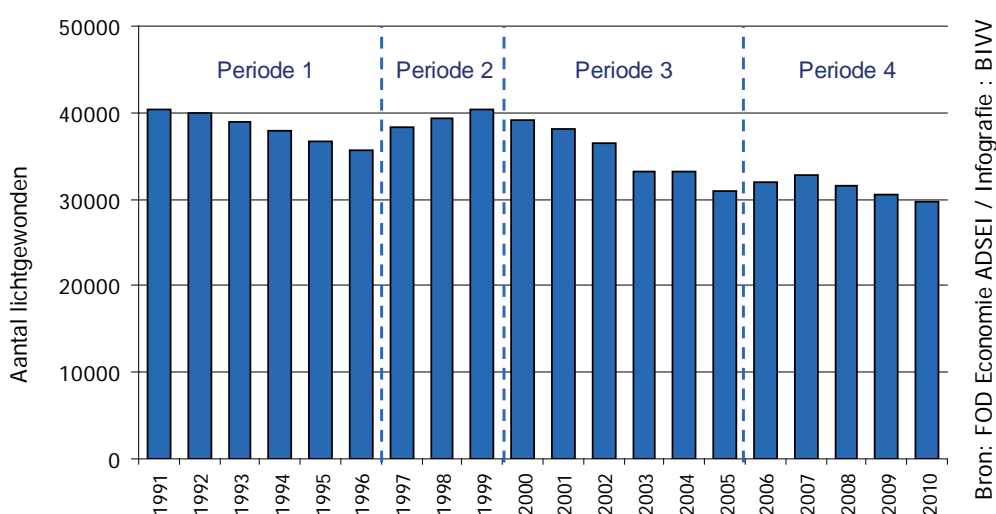
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

2.2.3 Evolutie van het aantal lichtgewonden

Figuur 6 geeft de evolutie weer van het aantal lichtgewonden in het Vlaams Gewest. Van 1991 tot en met 1996 wordt een daling van de lichtgewonden waargenomen, gevolgd door een stijging in de tweede helft van de jaren '90. Vanaf 2000 tot 2005 doet zich opnieuw een daling voor, welke in 2005 overgaat in een stagnatie. Deze evolutie leidde tot een uiteindelijk totaal van 34 134 lichtgewonden op het Vlaamse wegennet in het jaar 2010 (Tabel 8).

Opvallend is dat gedurende de afgelopen vijf jaar slechts een zeer beperkte winst van het aantal verkeersslachtoffers, zowel lichtgewonden als zwaargewonden, werd gerealiseerd. Deze vaststelling geldt trouwens niet alleen voor Vlaanderen, maar voor het hele Belgische grondgebied, want ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest blijft het aantal lichtgewonden en zwaargewonden sinds 2005 min of meer stabiel (afgezien van een daling van het aantal zwaargewonden in Wallonië in 2010 ten opzichte van 2009).¹²

FIGUUR 6 :
Evolutie van het aantal lichtgewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers)



¹² Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid

2.2.4 Evolutie van het aantal letselongevallen

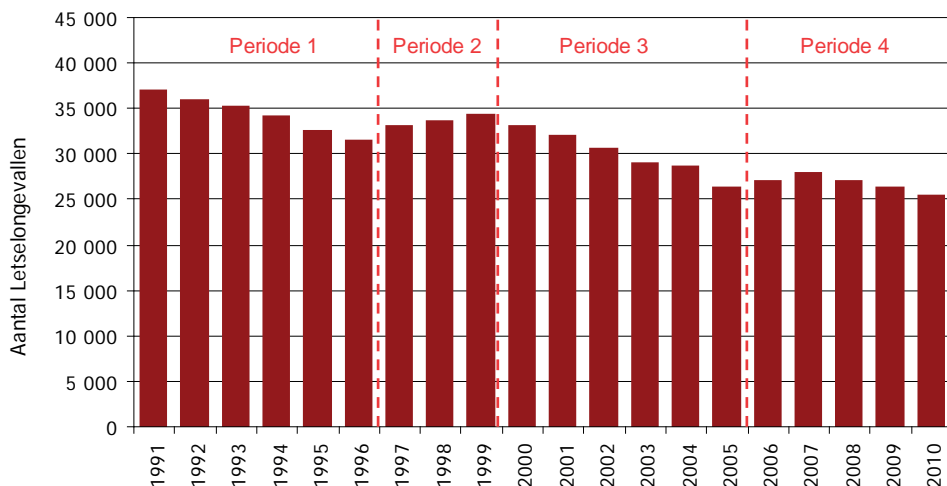
Omdat het merendeel¹³ van alle slachtoffers in letselongevallen lichtgewonden zijn, loopt zowel de evolutie van het totaal aantal slachtoffers (verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden) als de evolutie van het aantal letselongevallen in grote mate gelijk aan de evolutie van het aantal lichtgewonden.

De beschrijving van de evolutie van het aantal niet-gewogen lichtgewonden in de bovenstaande paragraaf is bijgevolg eveneens van toepassing op de evolutie van het aantal niet-gewogen letselongevallen. Van 1991 tot en met 1996 gaat het aantal letselongevallen in dalende lijn. Daarna volgt in de tweede helft van de jaren '90 een kortstondige stijging, die vanaf 2000 opnieuw wordt gevolgd door een daling die in **2005 uiteindelijk overgaat in een stagnatie**.

In tegenstelling tot de verkeersdoden waarvan de registratie bijna volledig is, is de registratie van het aantal letselongevallen, zwaargewonden en lichtgewonden absoluut niet volledig. Algemeen wordt aangenomen dat niet meer dan 50% van de zwaargewonden in de ongevallenstatistieken worden geregistreerd; het aantal lichtgewonden en het aantal letselongevallen wordt zelfs nog sterker onderschat.

De geregistreerde evolutie van het aantal letselongevallen (en zwaargewonden en lichtgewonden) is in feite steeds een combinatie van de evolutie van de volledigheid van de registratie, en van de werkelijke evolutie van de ongevallencijfers. Voor Figuur 5, Figuur 6 en Figuur 7 in dit rapport is het daarom belangrijk de mogelijkheid niet uit te sluiten dat een deel van de weergegeven evoluties mogelijk wordt beïnvloed door een verslechtering/verbetering van de registratie.

FIGUUR 7 :
Evolutie van het aantal letselongevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVW

¹³ 78% van alle geregistreerde verkeersslachtoffers in Vlaanderen in 1991 was licht gewond. Hun aandeel binnen het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers is sindsdien enkel nog maar aangegroeid en bedroeg in 2010 al 88%.

TABEL 5 :
Evolutie van het aantal letselgevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | Alle letselgevallen | Ernstige letselgevallen | Dodelijke letselgevallen |
|--------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1991 | 36 909 | 9 098 | 990 |
| 1995 | 32 487 | 7 277 | 719 |
| 2000 | 33 023 | 6 017 | 803 |
| 2001 | 32 073 | 5 584 | 794 |
| 2002 | 30 594 | 4 926 | 685 |
| 2003 | 29 070 | 4 469 | 603 |
| 2004 | 28 682 | 4 068 | 579 |
| 2005 | 26 378 | 3 825 | 527 |
| 2006 | 27 008 | 4 021 | 513 |
| 2007 | 27 844 | 4 024 | 498 |
| 2008 | 27 057 | 3 905 | 462 |
| 2009 | 26 332 | 3 855 | 457 |
| 2010 | 25 466 | 3 490 | 409 |
| 2010 (gewogen) | 29 115 | 3 888 | 409 |
| Gemiddelde 98-2000 | 33 652 | 6 228 | 777 |
| Evolutie | -24,3% | -44,0% | -47,4% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

2.2.5 Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners (mortaliteit)

Zoals eerder gesteld is het aantal verkeersdoden afhankelijk van de mate waarin de bevolking in een bepaalde regio zich blootstelt aan de gevaren, die het verkeer met zich meebrengt. Aangezien de blootstelling sterk verschillend is in de verschillende gewesten (verschillen in afgelegde afstand, gekozen vervoersmiddelen, maar ook verschillen in de populatie), **biedt het gebruik van risicomaten de mogelijkheid om verschillende regio's of landen te vergelijken**. Verschillende maten kunnen hierbij gehanteerd worden met elk hun voor- en nadelen. De keuze hangt af van de beschikbaarheid en van de doelstelling van het onderzoek. Eén van de mogelijkheden om het aantal verkeersdoden in de gewesten te vergelijken is door ze in verhouding tot het bevolkingsaantal te plaatsen. Dit is gebeurd in Figuur 8 en Tabel 6. Het overlijdensrisico in functie van afgelegde afstanden wordt in het volgende puntje (2.2.6) bestudeerd.

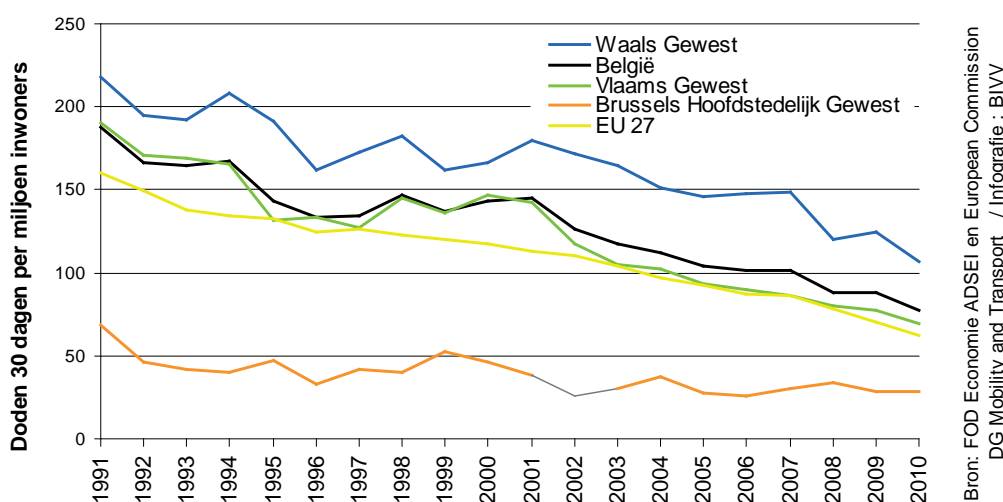
In 1991 bedroeg het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners 190 in het Vlaams Gewest, 218 in het Waals Gewest en 69 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 8). Sinds 1991 gaat het aantal doden per miljoen inwoners in alle gewesten in dalende lijn. Ten opzichte van het referentiegemiddelde is de mortaliteit in het verkeer in Brussel en Wallonië met circa -38% gedaald. In Vlaanderen is deze met -51% gedaald (de mortaliteit bedraagt in 2010 **70 verkeersdoden per miljoen inwoners**). Dit betekent dat Vlaanderen iets dichterbij Brussel is genaderd, maar dat tegelijkertijd de afstand tussen Wallonië en Vlaanderen alleen maar groter is geworden (Figuur 8).

In een stedelijke omgeving zoals Brussel is het aantal letselgevallen en zeker het aantal materiële ongevallen wegens de verkeersdrukte relatief hoog. Aan de andere kant heeft de verkeersdrukte ook een positief effect, omdat de ermee gepaard gaande files en lage **toegepaste** snelheden het aantal verkeersdoden en de ongevallenernst (zie puntje 2.2.7) doen dalen. Bovendien zijn ook de **wettelijke** snelheidslimieten in

stedelijke omgevingen lager dan in meer landelijke omgevingen. Deze kenmerken van steden verklaren waarom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de laagste mortaliteit kent van drie Belgische regio's en het Waals Gewest de hoogste.

De gele curve (Figuur 8), die de evolutie van de mortaliteit in het verkeer voor de hele Europese Unie beschrijft, valt zo goed als samen met de groene curve van het Vlaams Gewest. Dit toont aan dat de Vlaamse verkeersveiligheid afhankelijk is van sociaal-economische factoren die de landsgrenzen overschrijden. De mortaliteit in het Waals Gewest ligt gevoelig hoger dan de mortaliteit in Vlaanderen en de gemiddelde mortaliteit in Europa. Dat de evolutie in Wallonië echter wel parallel verloopt aan deze in Vlaanderen en Europa, toont aan dat ook de Waalse verkeersveiligheid niet los staat van Europese trends.

FIGUUR 8 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (mortaliteit) volgens gewest



Bron: FOD Economie ADSEI en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie : BIVV

TABEL 6 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (mortaliteit) volgens gewest

| Jaar | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | België | Europese Unie (EU 27) |
|--------------------|--------------------------------|---------------|--------------|--------|-----------------------|
| 1991 | 69 | 190 | 218 | 188 | 160 |
| 1995 | 47 | 131 | 191 | 143 | 133 |
| 2000 | 46 | 147 | 166 | 144 | 117 |
| 2001 | 38 | 142 | 180 | 145 | 113 |
| 2002 | 26 | 118 | 172 | 127 | 111 |
| 2003 | 30 | 105 | 165 | 117 | 104 |
| 2004 | 37 | 102 | 151 | 112 | 97 |
| 2005 | 28 | 94 | 146 | 104 | 92 |
| 2006 | 26 | 89 | 147 | 102 | 87 |
| 2007 | 30 | 86 | 149 | 101 | 86 |
| 2008 | 33 | 80 | 120 | 88 | 78 |
| 2009 | 28 | 77 | 125 | 88 | 70 |
| 2010 | 28 | 70 | 107 | 77 | 62 |
| Gemiddelde 98-2000 | 46 | 142 | 170 | 143 | 120 |
| Evolutie | -38,2% | -51,0% | -37,4% | -45,6% | -48,3% |

Bron: FOD Economie ADSEI en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie: BIVV

2.2.6 Evolutie van het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico)

Naast de vergelijking van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen de drie gewesten, kan ook het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers als risicomaat worden gebruikt.

Op basis van deze risicomaat liggen de drie gewesten, in het bijzonder het Vlaams en het Waals Gewest, veel dichterbij elkaar dan op basis van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners (zie Figuur 9 in vergelijking met Figuur 8). Van 1991 tot en met 2001 sluiten de curves van het noordelijk en het zuidelijk landsdeel zeer nauw bij elkaar aan. Na 2001 treedt er een kleine separatie op die tot 2010 wordt aangehouden.

Het zeer gelijkaardige overlijdensrisico in het Vlaams en het Waals Gewest impliceert dat het aantal verkeersdoden in belangrijke mate wordt bepaald door het aantal afgelegde reizigerskilometers. De verschillen in het aantal verkeersdoden in het Vlaams en het Waals Gewest worden bijgevolg ook sterk bepaald door de verschillen in het aantal afgelegde kilometers (zie de bijlage voor de evolutie van het aantal afgelegde kilometers). Ook de gele curve die de evolutie van het overlijdensrisico in de hele Europese Unie weergeeft, valt zo goed als samen met de evolutie in Wallonië en Vlaanderen. Op basis van het aantal afgelegde reizigerskilometers in Vlaanderen en in Wallonië beantwoordt het aantal verkeersdoden (en de evolutie ervan) in deze gewesten zodus aan het **Europese gemiddelde**.

In 1991 lag het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers tussen 13,6 en 16,2 voor de drie gewesten. In 2010 ligt deze risicomaat tussen **5,4 (in Vlaanderen)** en 6,3 (in Wallonië). Sinds de referentieperiode 1998-1999-2000 is het overlijdensrisico in Vlaanderen gedaald met -53% en het overlijdensrisico in Wallonië met -42% (het toch nog behoorlijke verschil tussen deze twee gewesten is o.a. te wijten aan de uitschieter naar boven in Vlaanderen ten tijde van het referentiegemiddelde).

De evolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderscheidt zich duidelijk van de twee andere gewesten. Opnieuw is de hoge verstedelijkingsgraad een belangrijke oorzaak voor de betere resultaten in dit gewest. Sinds kort (2008) hebben de twee andere gewesten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter ingehaald. Aangezien het overlijdensrisico in Brussel al tien jaar rond dezelfde waarde schommelt, is het mogelijk dat Brussel een minimumgrens heeft bereikt.

Met betrekking tot de vergelijking van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen en Wallonië kunnen de volgende eindconclusies worden getrokken (d.i. een samenvatting van paragraaf 2.2.5 en 2.2.6):

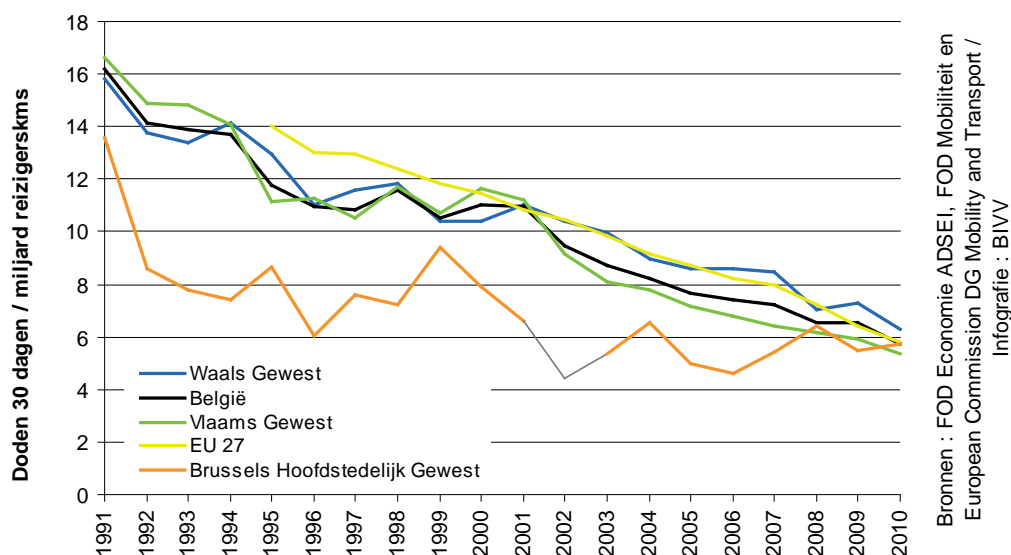
- de evolutie van het aantal doden, de mortaliteit en het overlijdensrisico sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 is iets beter in Vlaanderen dan in Wallonië (respectievelijk -48%, -51% en -53% in Vlaanderen tegenover -34%, -37% en -42% in Wallonië);
- op basis van het aantal afgelegde kilometers is de kans om te overlijden in 2010 in beide gewesten bijna gelijk;
- op basis van het bevolkingsaantal is de kans om te overlijden in 2010 een derde lager in Vlaanderen in vergelijking met Wallonië.¹⁴

¹⁴ Een gelijkaardig overlijdensrisico maar een lagere mortaliteit in Vlaanderen in vergelijking met Wallonië kan enkel verklaard worden door een lager aantal afgelegde reizigerskilometers per persoon in Vlaanderen. Op basis van de gegevens van de FOD Economie ADSEI (voor de bevolkingsgegevens; zie bijlage) en van de FOD Mobiliteit (voor de afgelegde kilometers; zie bijlage) wordt inderdaad een gemiddeld aantal afgelegde kilometers per Vlaming op het Vlaams grondgebied teruggevonden van 12 991 km, terwijl het Waalse equivalent maar liefst 16 964 bedraagt.

Eigenaardig genoeg wordt deze vaststelling niet bevestigd door de BELDAM enquête 2012. Alhoewel het gemiddelde afgelegde traject door een Waalse inwoner iets langer is dan van een Vlaamse inwoner (13,4 km versus 12,2 km p.185) wordt dit grotendeels gecompenseerd door het feit dat de Vlaming iets meer trajecten aflegt dan een Waalse inwoner. [www.mobiliteit.fgov.be/beldam]

FIGUUR 9 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico) in de drie gewesten en in de Europese Unie



Bronnen : FOD Economie ADSEI, FOD Mobiliteit en Vervoer en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie : BIVV

TABEL 7 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico) in de drie gewesten en in de Europese Unie

| Jaar | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | België | Europese Unie (EU 27) |
|--------------------|--------------------------------|---------------|--------------|--------|-----------------------|
| 1991 | 13,6 | 16,7 | 15,8 | 16,2 | |
| 1995 | 8,7 | 11,1 | 13,0 | 11,8 | 14,0 |
| 2000 | 7,9 | 11,6 | 10,4 | 11,0 | 11,5 |
| 2001 | 6,6 | 11,2 | 11,0 | 10,9 | 10,8 |
| 2002 | 4,4 | 9,1 | 10,4 | 9,4 | 10,5 |
| 2003 | 5,4 | 8,1 | 10,0 | 8,7 | 9,8 |
| 2004 | 6,6 | 7,8 | 9,0 | 8,2 | 9,1 |
| 2005 | 5,0 | 7,2 | 8,6 | 7,7 | 8,7 |
| 2006 | 4,6 | 6,8 | 8,6 | 7,4 | 8,2 |
| 2007 | 5,4 | 6,4 | 8,5 | 7,2 | 8,0 |
| 2008 | 6,4 | 6,2 | 7,1 | 6,5 | 7,3 |
| 2009 | 5,5 | 5,9 | 7,3 | 6,5 | 6,4 |
| 2010 | 5,7 | 5,4 | 6,3 | 5,8 | 5,8 |
| Gemiddelde 98-2000 | 8,2 | 11,4 | 10,9 | 11,0 | 11,9 |
| Evolutie | -29,7% | -52,8% | -42,3% | -47,9% | -51,4% |

Bronnen : FOD Economie ADSEI, FOD Mobiliteit en Vervoer en European Commission DG Mobility and Transport / Infografie : BIVV

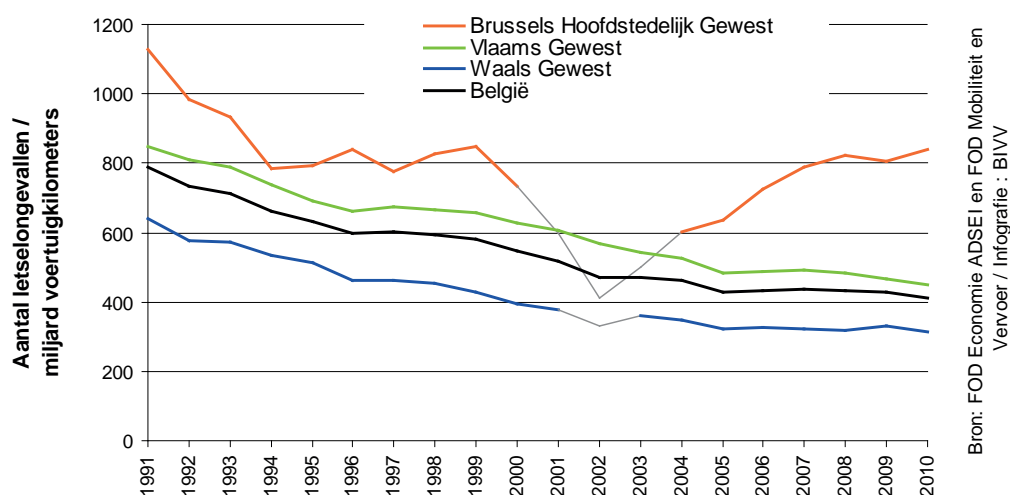
2.2.7 Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico)

Terwijl het overlijdensrisico anno 2010 in de drie gewesten zeer gelijkaardig is (zie paragraaf 2.2.6) blijkt het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) wel sterk te verschillen in functie van het gewest. **In Vlaanderen is het ongevalsrisico precies de helft (+50%) hoger dan in Wallonië (in 2010).** Dit wil zeggen dat per afgelegde kilometer de **kans op een overlijden** ongeveer gelijk is in beide gewesten, maar dat de **kans op een letselongeval** wel de helft hoger is in Vlaanderen ten opzichte van Wallonië. Meer letselongevallen voor eenzelfde aantal doden in Vlaanderen in vergelijking met Wallonië betekent dat de ongevallenernst lager is in Vlaanderen dan in Wallonië (zie paragraaf 2.2.8 over de ongevallenernst).

Mogelijke verklaringen voor de verschillende verkeersveiligheidsproblematiek in het noorden en het zuiden van het land zijn de verschillende urbanisatiegraad en bevolkingsdichtheid, en de verschillende aard van de mobiliteit. Vermoedelijk spelen ook een andere weginfrastructuur en andere handavingspraktijken een belangrijke rol.

Een heel andere mogelijke verklaring, die niet kan worden uitgesloten, is dat de registratiekwaliteit van het aantal verkeersdoden in beide gewesten gelijkaardig is, maar de registratiekwaliteit van de letselongevallen inferieur is in Wallonië in vergelijking met Vlaanderen.

FIGUUR 10 :
Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) volgens gewest (niet-gewogen cijfers)



TABEL 8 :

Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) volgens gewest (niet-gewogen cijfers)

| Jaar | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | België |
|--------------------|--------------------------------|---------------|--------------|-------------|
| 1991 | 1129 | 849 | 641 | 789 |
| 1995 | 793 | 691 | 511 | 632 |
| 2000 | 732 | 628 | 395 | 545 |
| 2001 | 596 | 605 | 379 | 519 |
| 2002 | 411 | 570 | 329 | 472 |
| 2003 | 502 | 542 | 362 | 471 |
| 2004 | 601 | 528 | 346 | 461 |
| 2005 | 636 | 484 | 323 | 428 |
| 2006 | 726 | 487 | 325 | 434 |
| 2007 | 789 | 492 | 323 | 438 |
| 2008 | 821 | 484 | 316 | 432 |
| 2009 | 805 | 468 | 331 | 428 |
| 2010 | 841 | 449 | 313 | 411 |
| 2010 (gewogen) | 1004 | 513 | 341 | 465 |
| Gemiddelde 98-2000 | 803 | 650 | 426 | 573 |
| Evolutie | +5% | -31% | -27% | -28% |

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

2.2.8 Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst)

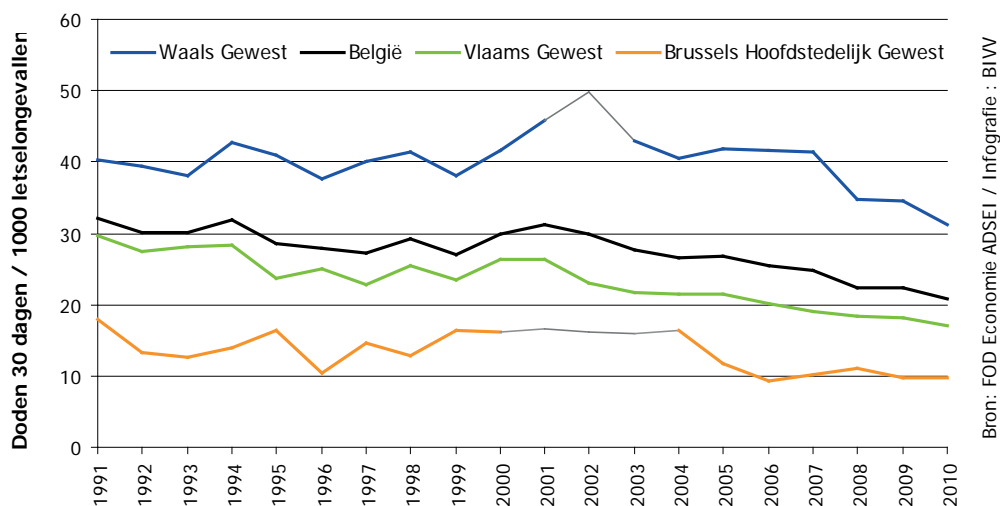
De ongevallenernst en het overlijdensrisico zijn twee begrippen die vaak verward worden. Terwijl het overlijdensrisico het aantal verkeersdoden in functie van het aantal afgelegde kilometers weergeeft, geeft de ongevallenernst het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen weer. Het overlijdensrisico beantwoordt de vraag wat de kans is om te overlijden, op basis van de lengte van een traject, terwijl de ongevallenernst de vraag beantwoordt wat de kans is om te overlijden, eenmaal men als weggebruiker in een letselongeval betrokken is geraakt.¹⁵

Paragraaf 2.2.6 toonde aan dat het overlijdensrisico in het Vlaams en het Waals Gewest zo goed als gelijk is. Wat betreft de ongevallenernst daarentegen wijst Figuur 11 op een groot verschil tussen Vlaanderen en Wallonië. Zoals reeds gesteld in paragraaf 2.2.7 leidt de combinatie van een gelijkaardig overlijdensrisico en een hoger ongevalsrisico in Vlaanderen tot een lagere ongevallenernst in Vlaanderen in vergelijking met Wallonië.

De waarnemingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschillen opnieuw sterk van de twee andere gewesten, maar deze vaststelling is niet bijzonder, gezien Brussel zich op tal van vlakken onderscheidt van de twee andere regio's wegens haar hoge urbanisatiegraad. **In 2010 kwamen er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per duizend letselongevallen acht ongevalsbetrokkenen om het leven. In Vlaanderen bedroeg dat al bijna het dubbele met 15 doden per duizend letselongevallen, maar in Wallonië lag dit nog eens dubbel zo hoog (bijna 29 doden per duizend letselongevallen).** Anderzijds is **de evolutie** van de ongevallenernst in de drie gewesten wél erg gelijklopend, met een stagnatie in de jaren '90 en een daling in het laatste decennium, zodat de onderlinge verhoudingen tussen de regio's zo goed als ongewijzigd zijn gebleven.

¹⁵ Het verschil tussen beide begrippen (het overlijdensrisico en de ongevallenernst) kan het makkelijkst geïllustreerd worden aan de hand van vrachtwagenongevallen. Wegens het gewicht van een vrachtwagen is de ongevallenernst van vrachtwagenongevallen bijzonder hoog in vergelijking met andere vervoermiddelen (bijna drie maal hoger dan in auto-ongevallen). Het overlijdensrisico in vrachtwagenongevallen in vergelijking met het overlijdensrisico in andere letselongevallen is verhoudingsgewijs iets minder hoog (bijna twee maal hoger dan in auto-ongevallen). Reden is dat de kans op een vrachtwagenongeval per afgelegde kilometer eerder laag is (meer dan twee maal lager dan in auto-ongevallen).

FIGUUR 11 :
Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) volgens gewest (niet-gewogen cijfers)



TABEL 9 :
Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) volgens gewest (niet-gewogen cijfers)

| Jaar | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | België |
|--------------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| 1991 | 17,8 | 29,7 | 40,3 | 32,2 |
| 1995 | 16,3 | 23,7 | 40,9 | 28,6 |
| 2000 | 16,3 | 26,4 | 41,6 | 30,0 |
| 2001 | 16,6 | 26,4 | 45,7 | 31,3 |
| 2002 | 16,1 | 23,0 | 49,9 | 29,9 |
| 2003 | 15,9 | 21,6 | 43,0 | 27,7 |
| 2004 | 16,3 | 21,4 | 40,5 | 26,7 |
| 2005 | 11,6 | 21,5 | 41,9 | 26,8 |
| 2006 | 9,4 | 20,1 | 41,6 | 25,5 |
| 2007 | 10,2 | 19,0 | 41,4 | 24,8 |
| 2008 | 11,2 | 18,3 | 34,7 | 22,4 |
| 2009 | 9,8 | 18,2 | 34,5 | 22,5 |
| 2010 | 9,8 | 17,1 | 31,3 | 20,7 |
| 2010 (gewogen) | 8,2 | 15,0 | 28,6 | 18,3 |
| Gemiddelde 98-2000 | 15,1 | 25,1 | 40,4 | 28,8 |
| Evolutie | -35,5% | -31,8% | -22,6% | -28,1% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVVHet tijdstip van letselongevallen

2.3 Het tijdstip van letselongevallen

2.3.1 Volgens de maanden van het jaar

Het aantal **verkeersdoden** volgt een **jaarlijks terugkerende cyclus**. Deze cyclus bestaat uit een stijging van het aantal verkeersdoden in de lente, die leidt naar een piek in de maand juli, en een daaropvolgende afname in de herfst (Figuur 13). Het aantal letselongevallen doorloopt een gelijkaardige jaarcyclus met het enige verschil dat in het zomerverlof (juli en augustus) een tijdelijke verbetering van de ongevallencijfers wordt waargenomen (Figuur 12), welke mogelijk wordt veroorzaakt door een lager aantal verplaatsingen naar school en naar het werk omwille van het zomerverlof.

De toename van het aantal verkeersdoden en letselongevallen in de **lente** is grotendeels het gevolg van een **toename van gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers** op de weg. De herfst vormt daarbij een antipode van de lente, en laat zich typeren door een daling van het aantal afgelegde kilometers door gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers.^{16,17}

TABEL 10 :

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | Jan | Feb | Mrt | Apr | Mei |
|----------------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|
| 1991 | 2977 | 2221 | 2798 | 3090 | 2904 |
| 1995 | 2450 | 2480 | 2770 | 2426 | 2888 |
| 2000 | 2582 | 2624 | 2566 | 2645 | 3167 |
| 2001 | 2413 | 2161 | 2572 | 2415 | 2946 |
| 2002 | 2374 | 2185 | 2505 | 2591 | 2888 |
| 2003 | 2239 | 1923 | 2266 | 2401 | 2605 |
| 2004 | 2118 | 1867 | 2270 | 2331 | 2678 |
| 2005 | 1986 | 1896 | 1913 | 2177 | 2379 |
| 2006 | 1941 | 1686 | 1878 | 1963 | 2311 |
| 2007 | 2081 | 1968 | 2262 | 2418 | 2463 |
| 2008 | 2063 | 2147 | 2095 | 2260 | 2634 |
| 2009 | 1970 | 1730 | 2112 | 2209 | 2307 |
| 2010 | 1665 | 1646 | 2037 | 2264 | 2356 |
| 2010 (gewogen) | 1899 | 1880 | 2323 | 2591 | 2700 |
| Gemiddelde 1998-2000 | 2177 | 2019 | 2244 | 2341 | 2638 |
| Evolutie | -24% | -18% | -9% | -3% | -11% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

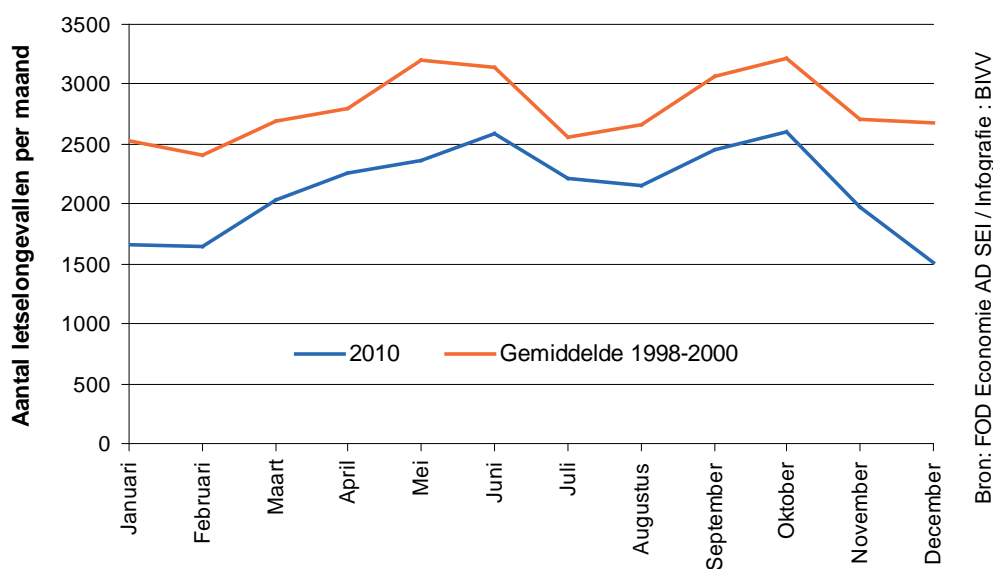
16 Uit het themarapport motorrijders blijkt dat het aantal motorfietsongevallen en het aantal omgekomen motorfietsers in april tot en met september een veelvoud is van deze aantallen tijdens de wintermaanden (december, januari en februari).

Casteels Y., Martensen H. (2009) Themarapport motorrijders 2000-2007. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid

17 Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijken fietsers gemiddeld vier maal meer kilometers af te leggen tijdens de maanden april tot en met oktober in vergelijking met de maanden december en januari. Het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen heeft onvoldoende gegevens over het aantal afgelegde kilometers met gemotoriseerde tweewielers om een betrouwbare opsplitsing van de kilometers volgens de maanden van het jaar uit te voeren.

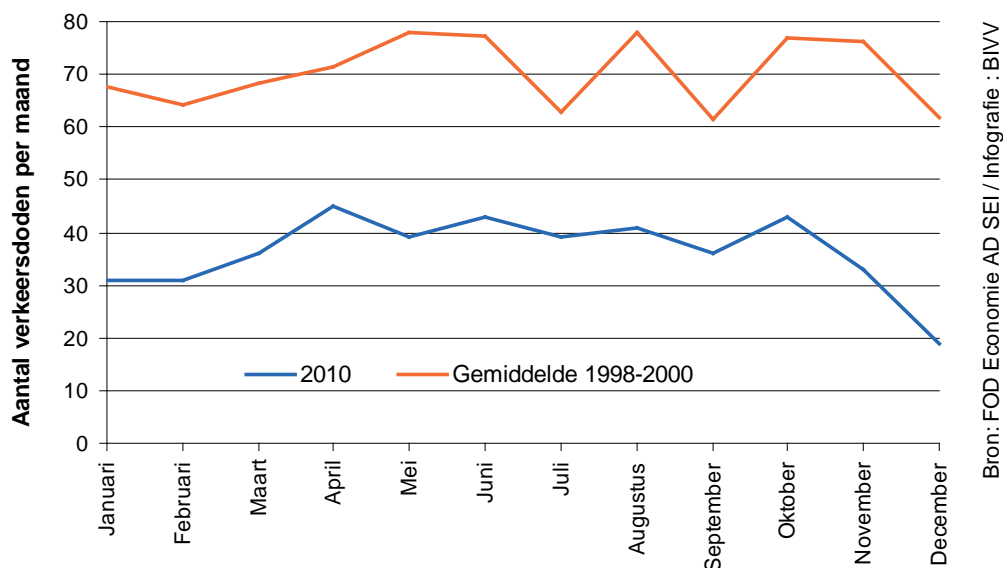
M. Cools, K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2011) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg42-1.php?a=19&nav=1.1]

FIGUUR 12 :
 Spreiding van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest
 (niet-gewogen cijfers)



| Juni | Juli | Aug | Sept | Okt | Nov | Dec | Totaal |
|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| 3316 | 3196 | 3236 | 3625 | 3318 | 3354 | 2874 | 36 909 |
| 2856 | 2649 | 2814 | 2989 | 2938 | 2707 | 2520 | 32 487 |
| 3051 | 2503 | 2574 | 2989 | 3086 | 2632 | 2604 | 33 023 |
| 2791 | 2660 | 2777 | 2965 | 3107 | 2912 | 2354 | 32 073 |
| 2890 | 2384 | 2698 | 2822 | 2830 | 2256 | 2171 | 30 594 |
| 2772 | 2397 | 2432 | 2738 | 2608 | 2405 | 2284 | 29 070 |
| 2682 | 2284 | 2479 | 2782 | 2598 | 2271 | 2322 | 28 682 |
| 2529 | 2104 | 2232 | 2515 | 2595 | 2082 | 1970 | 26 378 |
| 2563 | 2306 | 2191 | 2530 | 2758 | 2533 | 2348 | 27 008 |
| 2535 | 2178 | 2304 | 2531 | 2509 | 2321 | 2274 | 27 844 |
| 2539 | 2235 | 2107 | 2400 | 2500 | 2135 | 1942 | 27 057 |
| 2446 | 2125 | 2241 | 2400 | 2641 | 2248 | 1903 | 26 332 |
| 2581 | 2215 | 2149 | 2460 | 2609 | 1975 | 1509 | 25 466 |
| 2955 | 2530 | 2455 | 2816 | 2985 | 2261 | 1720 | 29 115 |
| 2680 | 2318 | 2404 | 2667 | 2723 | 2380 | 2217 | 28 806 |
| -4% | -4% | -11% | -8% | -4% | -17% | -32% | -12% |

FIGUUR 13 :
 Spreiding van het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest



TABEL 11 :
 Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest

| | Jan | Feb | Mrt | Apr | Mei |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| 1991 | 94 | 66 | 85 | 93 | 99 |
| 1995 | 61 | 52 | 76 | 56 | 76 |
| 2000 | 67 | 88 | 61 | 81 | 76 |
| 2001 | 70 | 48 | 54 | 60 | 72 |
| 2002 | 59 | 43 | 57 | 64 | 61 |
| 2003 | 63 | 39 | 57 | 54 | 52 |
| 2004 | 55 | 40 | 57 | 45 | 47 |
| 2005 | 52 | 46 | 40 | 49 | 54 |
| 2006 | 42 | 39 | 44 | 40 | 49 |
| 2007 | 33 | 39 | 52 | 47 | 39 |
| 2008 | 31 | 41 | 41 | 38 | 50 |
| 2009 | 26 | 28 | 46 | 44 | 44 |
| 2010 | 31 | 31 | 36 | 45 | 39 |
| Gemiddelde 1998-2000 | 68 | 64 | 68 | 71 | 78 |
| Evolutie | -54% | -52% | -47% | -37% | -50% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Weersomstandigheden kunnen zowel **directe als indirecte invloed** uitoefenen op de verkeersveiligheid. Het effect van het weer op de zichtbaarheid, de remafstand, de baanvastheid ... zijn voorbeelden van directe invloeden. Daarnaast heeft het weer ook een invloed op de strategische beslissingen van de weggebruiker: zo passen veel weggebruikers bij slechte weersomstandigheden hun rijstijl aan, opteren zij mogelijk voor een ander vervoermiddel, of kiezen zij ervoor om thuis te blijven in plaats van de weg op te gaan. Deze strategische beslissingen omtrent het verplaatsingsgedrag zijn voorbeelden van indirecte invloeden van het weer op de verkeersveiligheid.



| Juni | Juli | Aug | Sept | Okt | Nov | Dec | Totaal |
|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| 65 | 94 | 108 | 120 | 90 | 85 | 98 | 1097 |
| 62 | 53 | 64 | 71 | 69 | 64 | 67 | 771 |
| 73 | 55 | 79 | 67 | 81 | 84 | 59 | 871 |
| 78 | 82 | 80 | 88 | 74 | 78 | 64 | 848 |
| 65 | 72 | 45 | 72 | 62 | 54 | 49 | 703 |
| 60 | 70 | 57 | 44 | 48 | 46 | 38 | 628 |
| 54 | 60 | 50 | 47 | 49 | 48 | 62 | 614 |
| 60 | 47 | 51 | 53 | 44 | 39 | 31 | 566 |
| 50 | 42 | 40 | 60 | 46 | 43 | 49 | 544 |
| 39 | 51 | 38 | 38 | 36 | 60 | 56 | 528 |
| 42 | 50 | 46 | 34 | 41 | 42 | 39 | 495 |
| 37 | 57 | 44 | 41 | 36 | 43 | 33 | 479 |
| 43 | 39 | 41 | 36 | 43 | 33 | 19 | 436 |
| 77 | 63 | 78 | 61 | 77 | 76 | 62 | 844 |
| -44% | -38% | -47% | -41% | -44% | -57% | -69% | -48% |

In het jaar 2010 had de weergesteldheid, en meerbepaald **de strenge winter**, een navenant effect op het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers. De vele sneeuwdagen tijdens de eerste en laatste maanden van het jaar 2010 (14 sneeuwdagen in januari, 10 in februari, 6 in november en 23 in december)¹⁸ deden immers zowel het aantal letselongevallen, het aantal verkeersdoden als de ongevallenernst sterk dalen. De aanwezigheid van sneeuw op de weg heeft het aantal verplaatsingen klaarblijkelijk doen afnemen en heeft aangezet tot een voorzichtiger gedrag (meer aandacht, lagere snelheid, etc.).

¹⁸ Deze cijfers zijn afkomstig van de website van het KMI. [www.meteo.be/meteo/view/nl/1124386-Voorbije+maanden.html]

De maand **december 2010 is een werkelijk uitzonderlijke maand**. Niet alleen is het aantal verkeersdoden (19 verkeersdoden) tijdens deze maand het laagste aantal verkeersdoden dat in de twaalf maanden van het jaar 2010 werd opgetekend. De 19 verkeersdoden in de maand december 2010 zijn bovendien het laagste aantal verkeersdoden dat in één maand tijd werk opgetekend sinds het jaar 1991¹⁹. Daarnaast wordt ook voor het aantal letselongevallen en de ongevallenernst sinds het jaar 1991 een laagterecord geregistreerd in deze maand december. De strenge winter in het jaar 2010 kan de afname van het aantal Vlaamse verkeersdoden met -9,0% in 2010 (436 verkeersdoden) ten opzichte van 2009 (479 verkeersdoden) echter niet alleen verklaren.

Ook buiten de wintermaanden van het jaar 2010 werd een **bijzonder laag aantal verkeersdoden** geregistreerd. Sinds 1991 vielen zowel in de maanden maart, mei, juli, augustus en november nooit minder verkeersdoden. Wat betreft de maanden januari, februari en september werd enkel in 2009 nog een lager aantal verkeersdoden opgetekend. Alhoewel de afname van het aantal verkeersdoden het meest spectaculair is in de maand december 2010, hebben ook de andere maanden in het jaar 2010 dus duidelijk bijgedragen tot de mooie prestatie in 2010. Maar terwijl voor de maand december (en de andere wintermaanden) de sneeuwval als (gedeeltelijke) oorzaak kan aangebracht worden, is het niet duidelijk welke specifieke factoren hebben bijgedragen tot de afnames in de andere maanden van het jaar.

2.3.2 Volgens de periode van de week

In Figuur 14 wordt de spreiding van het aantal letselongevallen over alle uren van de week weergegeven. Deze spreiding wordt duidelijk bepaald door de **verkeersintensiteit** op elk moment van de week. Zo tekenen de **ochtend- en avondspits** tijdens de werkweek zich zeer duidelijk af, evenals de hogere middagpiek op woensdag, wanneer veel scholieren de school verlaten. Tijdens **weekenddagen** doet het hoogste aantal letselongevallen zich voor tijdens de late namiddag en het begin van de avond, en ligt het aantal letselongevallen **'s nachts** duidelijk hoger dan tijdens de werkweek.

De ongevallen in het Vlaams Gewest zijn merkbaar anders verspreid over de dagen van de week dan in de rest van België. Zo zijn de ongevallenpieken tijdens de ochtendspits en de avondspits gevoelig hoger maar is het aantal letselongevallen tijdens weekendavonden en -nachten duidelijk lager.

De verdeling van het aantal letselongevallen over de vier perioden van de week is niet erg verschillend voor het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 15). Het aantal letselongevallen tijdens weknachten ligt wel iets hoger in Brussel dan in Vlaanderen, wat waarschijnlijk verklaard kan worden door een hogere verkeersintensiteit tijdens de avond en de nacht in stedelijke omgevingen in vergelijking met woongebieden en meer landelijke omgevingen.

Een groter onderscheid manifesteert zich tussen het Vlaams Gewest en het Waals Gewest (Figuur 15). Terwijl in het **Vlaams Gewest** twee derde ofwel **67% van alle letselongevallen zich voordoen tijdens weekdagen**, bedraagt dit voor het Waals Gewest slechts 59%. Het lagere aandeel letselongevallen overdag tijdens de werkweek compenseert Wallonië met een hoger aandeel verkeersdoden tijdens weknachten, weekenddagen, en in het bijzonder tijdens weknachten. In totaal speelt ruim een derde (34%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit ruim een kwart (28%) (Figuur 15). Mogelijke kunnen sociaal-economische factoren zoals een verschillende werkloosheidsgraad²⁰ het verschil tussen Vlaanderen

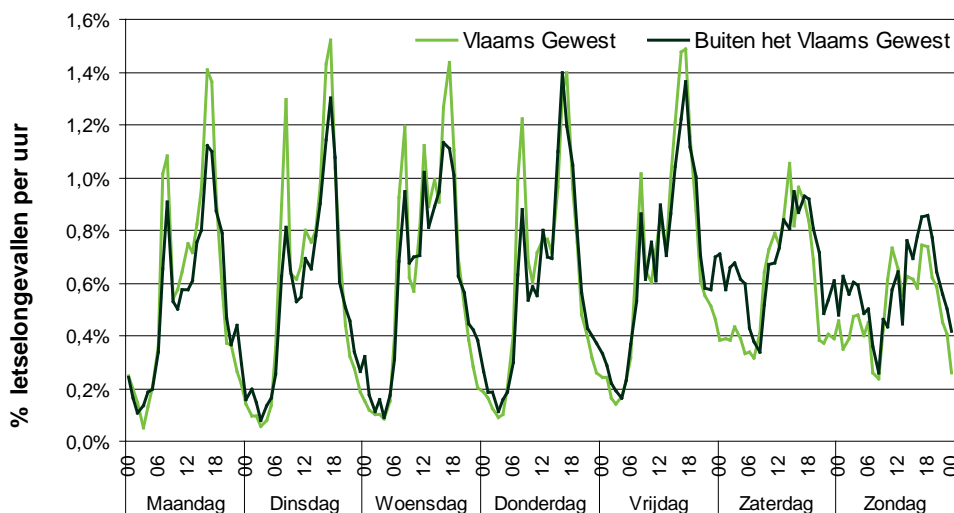
¹⁹ De langetermijnevolutie in dit rapport vangt aan bij het jaar 1991. Mogelijk gaat het laagterecord van 19 verkeersdoden in één maand tijd dus nog veel verder terug in de tijd dan het jaar 1991.

²⁰ "Volgens de criteria van het Internationaal Arbeidsbureau (IAB werklozen), behoren tot de werklozen alle personen van 15 jaar en ouder die: (a) tijdens de referentieweek zonder werk waren (b) voor werk beschikbaar waren, d.w.z. voor werk in loondienst of als zelfstandige beschikbaar waren binnen twee weken na de referentieweek (c) actief werk zochten, d.w.z. gedurende de laatste vier weken met inbegrip van de referentieweek gerichte stappen hadden ondernomen om werk in loondienst of als zelfstandige te zoeken, of die werk hadden gevonden en binnen ten hoogste drie maanden zouden beginnen te werken." [Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) (2012) Metadata. Werkgelegenheid en werkloosheid. http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/arbeid_leven/werk/]

De IAB-werkloosheidsgraad in 2010 bedraagt 17,4% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; 5,2% in het Vlaams Gewest; en 11,5% in het Waals Gewest." [Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) http://statbel.fgov.be/nl/binaries/Werkloosheid%20Baanvullende_indicatoren_2005-2011_NL_tcm325-151942.xls]

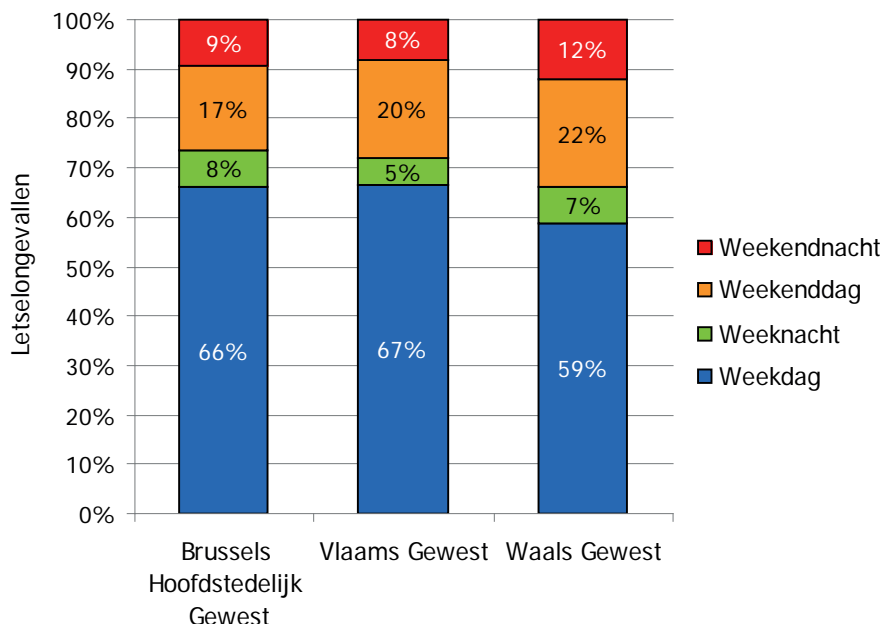
en Wallonië verklaren, waardoor beide gewesten niet hetzelfde blootstellingspatroon over de uren van een week kennen. Anderzijds is het mogelijk dat de wegen in Wallonië 's nachts moeilijker berijdbaar zijn dan de Vlaamse wegen.

FIGUUR 14 :
 Spreiding van het aantal letselongevallen volgens de dag en het uur van de week in en buiten het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 15 :
 Verdeling van de letselongevallen over de vier periodes van de week in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

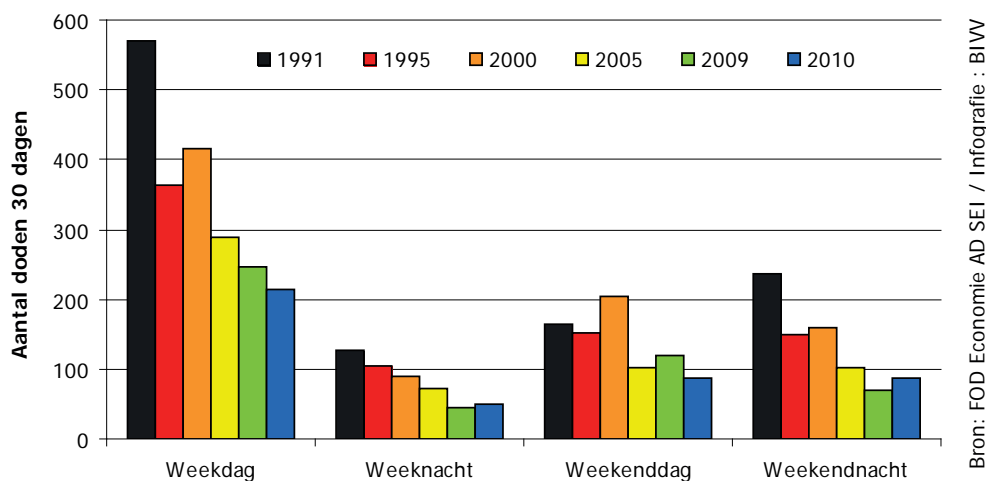


Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Het aantal verkeersdoden is tijdens elke periode van de week sterk afgenomen tussen 2010 en het jaar 1991. Het aantal verkeersdoden overdag, zowel tijdens de week als tijdens het weekend, was nog nooit zo laag als in 2010. Het aantal doden 's nachts (evenzeer zowel tijdens de week als tijdens het weekend) was daarentegen lager in 2009 dan in 2010. De reden hiervan is niet gekend.

FIGUUR 16 :

Evolutie van het aantal verkeersdoden over de vier periodes van de week in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)



TABEL 12 :

Kerncijfers volgens de vier periodes van de week in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Doden 30 dagen | Zwaargewonden | Lichtgewonden | Letselongevallen | Ernst |
|---------------|----------------|---------------|---------------|------------------|-------------|
| Weekdag | 213 | 2 265 | 22 617 | 19 409 | 11,0 |
| Weeknacht | 50 | 249 | 1 694 | 1 563 | 32,0 |
| Weekenddag | 87 | 917 | 7 106 | 5 740 | 15,2 |
| Weekendnacht | 86 | 448 | 2 715 | 2 403 | 35,8 |
| Totaal | 436 | 3879 | 34 134 | 29 115 | 15,0 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVW

Omdat de problematiek van ernstige weekendongevallen vaak in verband wordt gebracht met jonge autobestuurders, worden ernstige auto-ongevallen in Figuur 17 geanalyseerd in functie van de vier tijdstippen van de week en van de leeftijd van de betrokken autobestuurders. Over alle periodes van de week zijn gemiddeld 21% van de autobestuurders, die betrokken raken in een ernstig ongeval, jongeren van maximaal 24 jaar oud. **46% van de autobestuurders betrokken in ernstige letselongevallen zijn jonger dan 35 jaar** (inclusief de 18-24 jarigen). Tijdens **weekendnachten** stijgt dit cijfer tot 31% voor personen van maximaal 24 jaar oud en tot **62%** voor personen jonger dan 35 jaar.

Hieruit kan niet automatisch worden afgeleid dat het risico voor jonge autobestuurders tijdens weekendnachten groter is dan tijdens andere periodes van de week. Willen we het risico kennen dan moet ook de blootstelling, nl. het aantal afgelegde kilometers, in rekening worden genomen. Een hoger aantal afgelegde kilometers door jonge autobestuurders tijdens weekendnachten kan immers een verklaring zijn voor de hogere betrokkenheid van jonge autobestuurders in ernstige letselongevallen tijdens weekendnachten dan op andere momenten van de week.

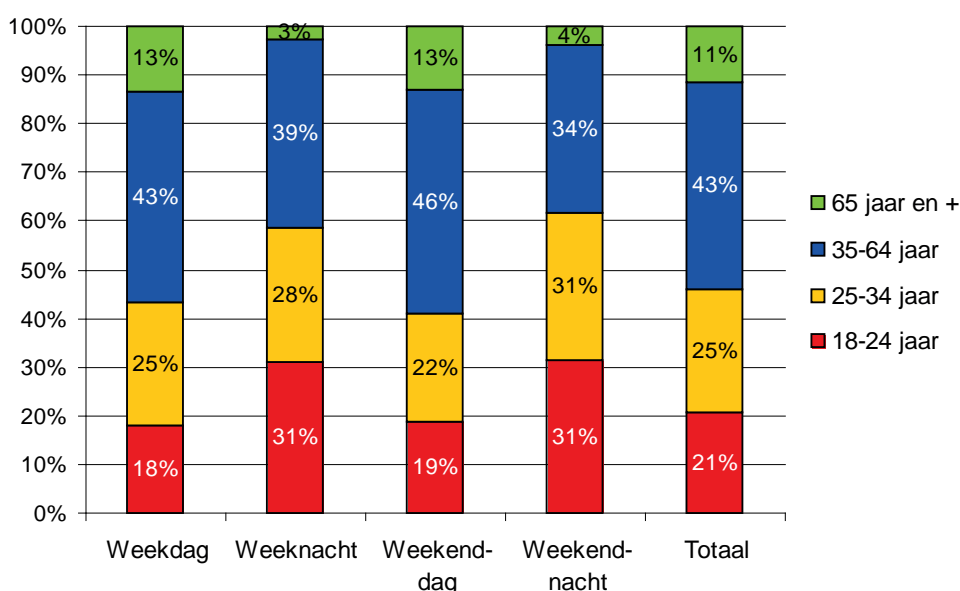
In de rapporten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is het aantal afgelegde kilometers per periode van de week en per leeftijdscategorie niet opgenomen.

Blootstellingsgegevens op **nationaal** niveau echter, welke zijn afgeleid uit de gedragsmeting alcohol²¹, tonen aan dat het **risico van jonge autobestuurders op alle momenten van de week ongeveer dubbel zo hoog** is als wat kan verondersteld worden op basis van het door hen afgelegde aantal kilometers.²² Jonge autobestuurders zijn met andere woorden vaak betrokken in ernstige letselongevallen tijdens weekendnachten omwille van een hoog aantal verplaatsingen tijdens weekendnachten en niet omwille van een groter risico tijdens weekendnachten dan tijdens andere periodes van de week.

De ongevalsbetrokkenheid 's nachts van autobestuurders van 64 jaar of ouder is bijzonder laag. Dit houdt eveneens verband met het lage aantal kilometers die oudere autobestuurders 's nachts afleggen.

FIGUUR 17 :

Verdeling van het aantal in ernstige letselongevallen betrokken autobestuurders over de verschillende leeftijdscategorieën per periode van de week, in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



2.3.3 Volgens de maanden van het jaar en de uren in een dag: voetgangers

De spreiding van het aantal zwaar gewonde en omgekomen voetgangers over een kalenderjaar, wijkt af van de spreiding van de meeste andere weggebruikers. Daarom worden voetgangers in deze paragraaf apart onder de loep genomen.

Figuur 18 geeft verschillende tijdsvariabelen tegelijkertijd weer: nl. het uur, de dag en de maand waarop voetgangers ernstig gewond raakten of het leven lieten. De horizontale as op de figuur geeft alle dagen van het jaar weer (van 1 januari tot 31 december); de verticale as representeert alle uren in een dag. De onderste horizontale zwarte lijn op de figuur visualiseert de zonsopgang terwijl de bovenste zwarte lijn de zonsondergang weergeeft. Hoe donkerder een deel van de figuur is ingekleurd, hoe meer voetgangers op het corresponderende moment zijn omgekomen of ernstig werden verwond.

Figuur 18 reveleert een **hoger aantal omgekomen en zwaar gewonden voetgangers tijdens de avondspits in de winter** in vergelijking met de avondspits tijdens de

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

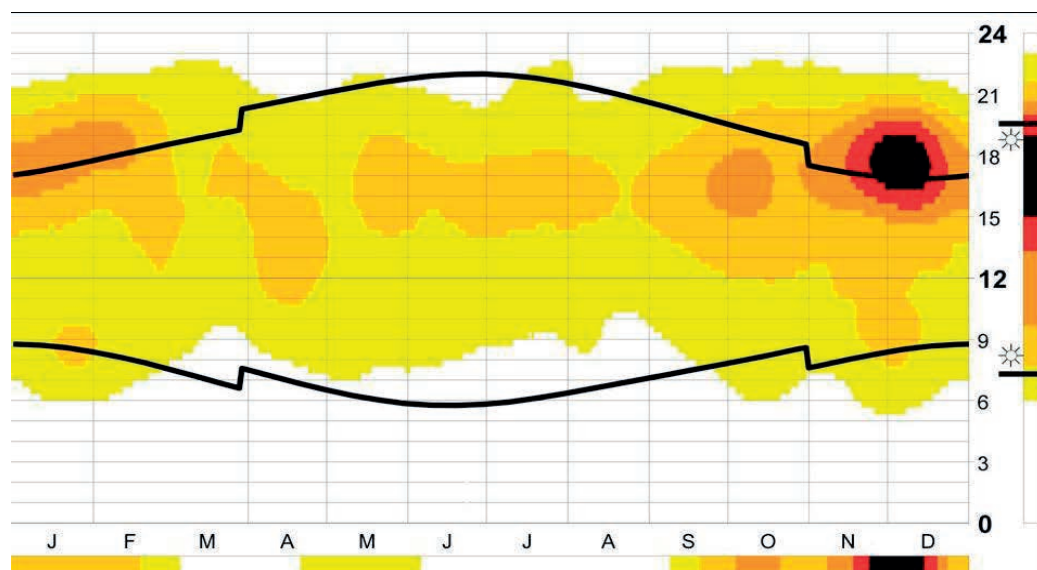
22 Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

zomer. Verschillende verklaringen kunnen hiervoor worden aangebracht. De concentratie van ernstige voetgangersongevallen rond de avondspits in de winter (oktober tot en met februari) hangt duidelijk samen met de zwarte demarcatielijn op de figuur die de zonsondergang aangeeft. Hoewel het aantal ernstige voetgangersongevallen reeds in oktober begint te stijgen, wanneer de dagen beginnen te korten, bevindt het meest kritieke moment zich tussen half november en half december. Deze periode volgt na de overgang van het zomertuur naar het **wintertuur** dat steeds plaats vindt eind oktober - begin november. Zeer waarschijnlijk wordt de stijging van ernstige voetgangersongevallen in de winter gedeeltelijk veroorzaakt door de vroegere schemering en de verlaagde zichtbaarheid, welke zeker in november na de overschakeling naar het wintertuur de weggebruiker (zowel voetgangers als hun opponenten) kan verrassen.

Naast de verlaagde zichtbaarheid speelt mogelijk ook de blootstelling een rol en is het mogelijk dat de afname van het aantal afgelegde kilometers met de fiets en met gemotoriseerde tweewielers in de winter wordt gecompenseerd door een toename van het aantal afgelegde kilometers te voet. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen weerlegt echter deze hypothese: alhoewel de afname van het aantal kilometers tijdens de winter door fietsers wordt bevestigd²³, wordt in dit onderzoek tegelijkertijd vastgesteld dat ook het aantal afgelegde kilometers te voet zeker niet hoger is in de winter dan in de zomer.²⁴

FIGUUR 18 :

Spreiding van het aantal omgekomen en zwaar gewonde voetgangers over de maanden in het jaar en de uren in een dag in het Vlaams Gewest – 2006 t.e.m. 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

23 Een lager aantal afgelegde kilometers door gemotoriseerde tweewielers in de winter in vergelijking met de zomer kan niet bevestigd worden door het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, wegens een onvoldoende grote steekproef.

24 M. Cools, K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2011) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) Tabellenrapport. Diepenbeek, België: Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg42-1.php?a=19&nav=11]

2.3.4 Volgens de weersgesteldheid

De letselongevallen in Vlaanderen gaan, in vergelijking met de twee andere gewesten, het minst vaak gepaard met bijzondere weersomstandigheden (regen, sneeuw etc.): **85% van alle letselongevallen in Vlaanderen spelen zich af bij normale weersomstandigheden** tegenover respectievelijk 80% en 78% van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest.

Het feit dat letselongevallen in Wallonië vaker gepaard gaan met regen en sneeuwval kan verklaard worden door de frequentere (winterse) neerslag dan in Vlaanderen. Het Koninklijk Meteorologisch Instituut registreert immers gemiddeld 200 regendagen (> 0,1 mm/dag) in het grootste deel van het land maar een gemiddeld hoger aantal regendagen in “Hoog-België” (216, met een maximum van 230 in de Hoge Venen) en een gemiddeld lager aantal regendagen (182) naar de Kust toe.²⁵ Brussel houdt waarschijnlijk niet alleen geografisch maar wat betreft het aantal regendagen het midden tussen Vlaanderen en Wallonië.

Op basis van metingen door het KMI in de periode 1934-1997 in het meetstation Ukkel, weet men dat het in België circa 6% van de tijd regent.²⁶ Aangezien in alle gewesten meer dan 6% van de letselongevallen bij regenval voorkomen, is de **kans op een ongeval bij regenval** in de drie gewesten iets **hoger** dan in normale weersomstandigheden. Dit wordt onder andere veroorzaakt door een verminderde zichtbaarheid, een langere remafstand en aquaplaning bij regenweer.

TABEL 13 :

Het aantal letselongevallen volgens weersgesteldheid in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

| | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | | Vlaams Gewest | | Vlaams Gewest | |
|-------------------------|--------------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| Normaal | 3 026 | 79,9% | 24 884 | 85,5% | 10 187 | 78,2% |
| Regenval | 463 | 12,2% | 2 410 | 8,3% | 1 326 | 10,2% |
| Mist | 8 | 0,2% | 144 | 0,5% | 67 | 0,5% |
| Sterke wind, rukwind | 2 | 0,1% | 55 | 0,2% | 71 | 0,5% |
| Sneeuwval | 88 | 2,3% | 769 | 2,6% | 693 | 5,3% |
| Hagelbui | 8 | 0,2% | 19 | 0,1% | 22 | 0,2% |
| Andere (dikke rook,...) | 7 | 0,2% | 155 | 0,5% | 53 | 0,4% |
| Onbekend | 187 | 4,9% | 697 | 2,4% | 653 | 5,0% |
| Totaal | 3 787 | 100% | 29 115 | 100% | 13 025 | 100% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

²⁵ Zie de website van het KMI www.meteo.be/meteo/view/nl/360361-Parameters.html#ppt_505710

²⁶ De Standaard (30/05/2007) Het regent minder dan we denken. De Standaard [www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF30052007_053]

2.4 De locatie van letselongevallen

2.4.1 Volgens de vijf Vlaamse provincies

In Figuur 19 wordt de evolutie van het aantal verkeersdoden in de vijf Vlaamse provincies weergegeven. **Alle Vlaamse provincies, behalve Limburg (-37%), vertonen een daling tussen de -45% en de -56% tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010** (Tabel 14). Vlaams-Brabant, Antwerpen en West-Vlaanderen hebben het aantal verkeersdoden elk met meer dan de helft kunnen reduceren en hebben hun aandeel in het realiseren van de nationale doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid dus tot een goed einde volbracht. Deze resultaten moeten echter niet te strikt worden geïnterpreteerd, aangezien het aantal verkeersdoden per provincie een relatief fijne onderverdeling is en daarom ook sterk onderhevig is aan toevalsschommelingen.

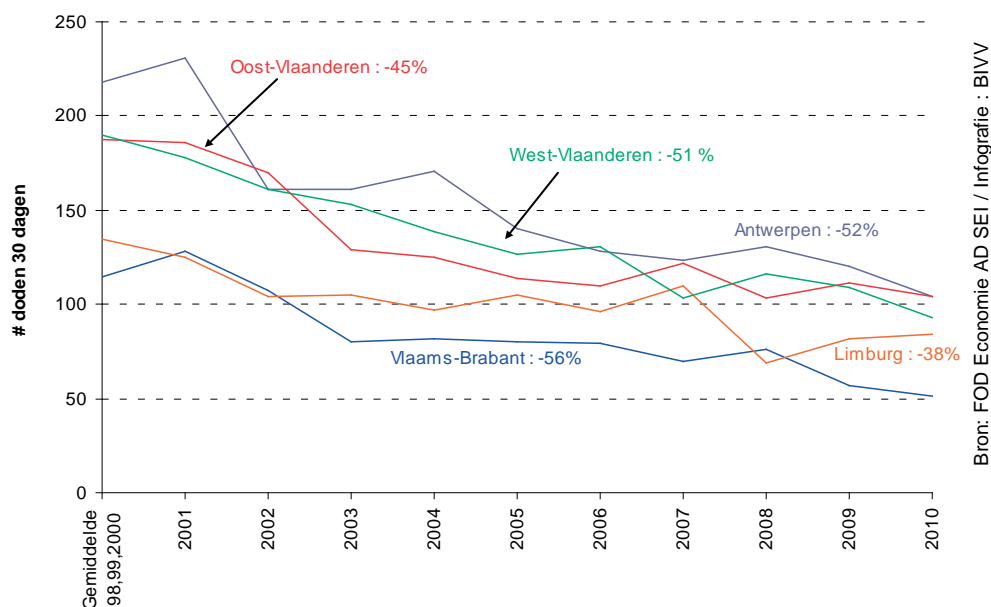
Figuur 19 toont aan dat de onderlinge rangschikking van de provincies in termen van het aantal verkeersdoden doorheen de jaren steeds hetzelfde is gebleven. Zo werd de hoogste dodentol meestal in de provincie Antwerpen (de provincie met het hoogste bevolkingsaantal; 104 verkeersdoden in 2010) opgetekend, en de laagste dodentol meestal in Vlaams-Brabant (51 in 2010).

TABEL 14 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de vijf provincies van het Vlaams Gewest

| | Antwerpen | Vlaams-Brabant | Limburg | Oost-Vlaanderen | West-Vlaanderen |
|--------------------|-----------|----------------|---------|-----------------|-----------------|
| 1991 | 283 | 176 | 177 | 224 | 237 |
| 1995 | 180 | 124 | 135 | 192 | 140 |
| 2000 | 218 | 128 | 154 | 185 | 186 |
| 2001 | 231 | 128 | 125 | 186 | 178 |
| 2002 | 161 | 107 | 104 | 170 | 161 |
| 2003 | 161 | 80 | 105 | 129 | 153 |
| 2004 | 171 | 82 | 97 | 125 | 139 |
| 2005 | 140 | 80 | 105 | 114 | 127 |
| 2006 | 128 | 79 | 96 | 110 | 131 |
| 2007 | 123 | 70 | 110 | 122 | 103 |
| 2008 | 131 | 76 | 69 | 103 | 116 |
| 2009 | 120 | 57 | 82 | 111 | 109 |
| 2010 | 104 | 51 | 84 | 104 | 93 |
| Gemiddelde 98-2000 | 218 | 115 | 134 | 188 | 190 |
| Evolutie | -52% | -56% | -37% | -45% | -51% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 19 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de vijf provincies van het Vlaams Gewest



Net als bij een vergelijking van de gewesten, is ook bij een vergelijking van de provincies het gebruik van risicomaten vereist om de verschillende blootstelling aan verkeersrisico's per provincie te neutraliseren.

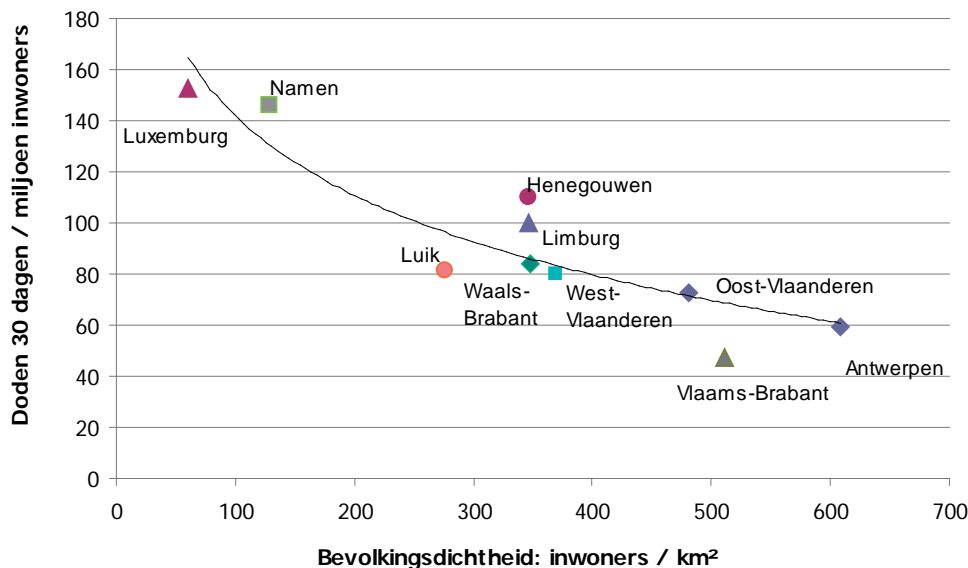
In Figuur 20 wordt per provincie de mortaliteit in het verkeer (aantal doden per miljoen inwoners op de Y-as) in relatie gebracht tot de bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per km² op de X-as). De bevolkingsdichtheid is een parameter die vele maatschappelijke kenmerken met een invloed op verkeersveiligheid tegelijkertijd dekt, zoals de verkeersintensiteit, de urbanisatiegraad, de nabijheid van medische urgentieteams, de gebruikte vervoermiddelen, de kwaliteit van de weginfrastructuur enz. Deze maatschappelijke kenmerken zijn elk afzonderlijk vaak niet meetbaar, maar de bevolkingsdichtheid maakt het mogelijk deze kenmerken toch enigszins te vatten.²⁷

Figuur 20 laat geen twijfel bestaan over het verband tussen de bevolkingsdichtheid en de mortaliteit in het verkeer: **de provincies met de hoogste bevolkingsdichtheid, zijn tevens de provincies met de laagste mortaliteit.** De mortaliteit in Antwerpen (de Vlaamse provincie met de hoogste bevolkingsdichtheid), Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen beantwoordt precies aan de waarde die verwacht kan worden op basis van de bevolkingsdichtheid van deze provincies. In Vlaams-Brabant vallen beduidend minder verkeersdoden dan wat op basis van de bevolkingsdichtheid verwacht kan worden. Limburg (de Vlaamse provincie met de laagste bevolkingsdichtheid) is de enige Vlaamse provincie die onder de verwachtingen scoort (te hoge mortaliteit gegeven de bevolkingsdichtheid).

²⁷ Eksler V., Lassarre S., Querriau X., Thomas I. (2006), Mortalité routière en Europe: réalités régionales et nationales. Rapport de recherche pour le compte du Ministère Wallon des Transports et de la Sécurité routière. p.8.

FIGUUR 20 :

De mortaliteit in het verkeer in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de tien Belgische provincies – 2010²⁸



Bron: FOD Economie ADSEI / infografie: BIVW

2.4.2 Letselongevallen op autosnelwegen²⁹

In het jaar 2010 werden op de **Vlaamse autosnelwegen** (totale lengte van 883 km) **51 verkeersdoden** en 2150 letselongevallen geregistreerd (Tabel 15). Dit zijn 12% van alle verkeersdoden en 7% van alle letselongevallen op het Vlaams grondgebied. Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking met het aandeel letselongevallen betekent dat de **ongevallenernst** op autosnelwegen **bovengemiddeld** is. De ongevallenernst op de Vlaamse autosnelwegen in 2010 bedroeg inderdaad 24 (Tabel 16) terwijl deze op het hele Vlaamse wegennet in totaal slechts 15 bedroeg (Tabel 9). Dit hogere aantal verkeersdoden op 1000 letselongevallen wordt vanzelfsprekend verklaard door de hogere gemiddelde snelheid en de bijgevolg hogere botsingsimpact op autosnelwegen.

Een beschrijving van de evolutie van de ongevallencijfers en een vergelijking tussen het Vlaams en het Waals Gewest heeft pas betekenis indien de ongevallencijfers op autosnelwegen worden gerelateerd aan een blootstellingsgegeven zoals het aantal afgelegde reizigerskilometers. Het aantal afgelegde **reizigerskilometers op autosnelwegen** in België is sinds het referentiegemiddelde met gemiddeld **18% gestegen** (op het totale Belgische wegennet bedraagt de stijging +11%). Deze stijging bemoeilijkt vanzelfsprekend een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Bovendien is het aantal afgelegde reizigerskilometers sinds het referentiegemiddelde veel sterker gestegen in Wallonië (+23%) dan in Vlaanderen (+16%) met als gevolg dat een daling van het aantal verkeersslachtoffers nog moeilijker was te realiseren op de Waalse autosnelwegen dan op de Vlaamse.³⁰ Om de effecten van de (regionaal verschillende) stijging van het aantal afgelegde kilometers op de evolutie van het aantal verkeersdoden te neutraliseren, wordt daarom gekeken naar het overlijdensrisico.

²⁸ Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een veel hogere bevolkingsdichtheid dan de provincies waardoor zij niet in de figuur kan ingepast worden zonder de leesbaarheid van de figuur aan te tasten.

²⁹ De ongevallengegevens over autosnelwegen worden in hoofdzaak aangeleverd door de federale wegpolicie, die in tegenstelling tot de lokale politie geen weging van de ongevallengegevens uitvoert. De cijfers in dit deel van het rapport zijn dus niet-gewogen.

³⁰ Het Brusselse wegennet bevat slechts 12 km autosnelwegen (hertoe behoort een deel van de Brusselse Ring). Daarom wordt het Vlaams Gewest in dit hoofdstuk niet met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergeleken.

Het **overlijdensrisico op autosnelwegen is zowel in Vlaanderen als Wallonië sterk afgenomen** sinds het referentiegemiddelde (**Vlaanderen: -66%**; Wallonië: -50%). In beide gewesten nam het overlijdensrisico op autosnelwegen sneller af dan op het totale wegennet per gewest (-53% in Vlaanderen; -42% in Wallonië; zie Tabel 7).

In deel 2 “De algemene evolutie van de ongevalcijfers” leidde de vergelijking tussen het Vlaams en het Waals Gewest tot de vaststelling dat het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) voor beide regio's sinds 1991 steeds gelijkwaardig is geweest maar het ongevalsrisico daarentegen sinds 1991 steeds gevoelig lager is geweest in het Waals Gewest dan in het Vlaams Gewest (zie Figuur 9 en Figuur 10). Wanneer enkel en alleen naar het overlijdensrisico en het ongevalsrisico voor autosnelwegen wordt gekeken, dan wordt echter het omgekeerde vastgesteld. Op autosnelwegen is het ongevalsrisico sinds 1991 steeds gelijkwaardig geweest voor de twee gewesten (Figuur 21), terwijl het overlijdensrisico in beide gewesten sinds 2000 sterk uit elkaar is gegroeid (Figuur 22). De reden voor deze bijzondere vaststelling is onbekend.

Het gelijkwaardige ongevalsrisico, maar het hogere overlijdensrisico in Wallonië in vergelijking met Vlaanderen, impliceert een eveneens hoger aantal verkeersdoden voor eenzelfde aantal letselongevallen in het Waals Gewest. De ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen is effectief) op Waalse autosnelwegen blijkt met een waarde van 38,1 inderdaad hoger dan de ongevallenernst op Vlaamse autosnelwegen (23,8).

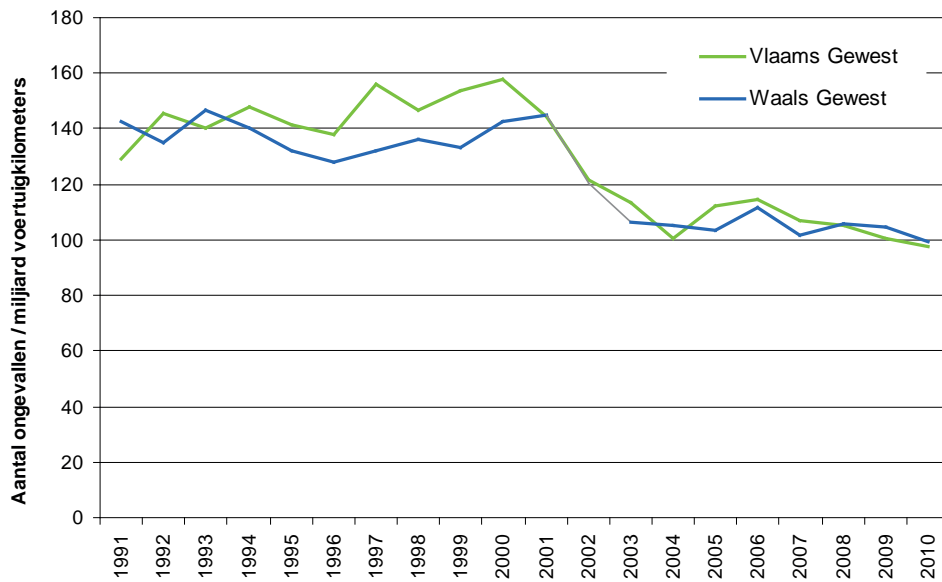
TABEL 15 :
Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal doden 30 dagen op autosnelwegen in het Vlaams Gewest

| | Letselone- vallen | Letselonege- ven per miljard afgelegde voer- tuig-kilometers (ongevalsrisico) | Doden 30 dagen | Doden 30 dagen per miljard afge- legde reizigers- kilometers (over- lijdensrisico) |
|------------------------|----------------------|---|-------------------|--|
| 1991 | 1824 | 129 | 125 | 5,7 |
| 1995 | 2317 | 141 | 125 | 5,0 |
| 2000 | 3049 | 158 | 143 | 5,1 |
| 2001 | 2793 | 144 | 109 | 3,9 |
| 2002 | 2397 | 122 | 96 | 3,4 |
| 2003 | 2241 | 113 | 71 | 2,5 |
| 2004 | 2035 | 100 | 60 | 2,0 |
| 2005 | 2299 | 112 | 80 | 2,7 |
| 2006 | 2438 | 115 | 82 | 2,7 |
| 2007 | 2356 | 107 | 75 | 2,3 |
| 2008 | 2299 | 105 | 69 | 2,2 |
| 2009 | 2197 | 100 | 71 | 2,3 |
| 2010 | 2145 | 98 | 51 | 1,6 |
| Gemiddelde 98- 2000 | 2 855 | 153 | 130 | 4,8 |
| Evolutie | -24,9% | -36,0% | -60,7% | -66,0% |

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

FIGUUR 21 :

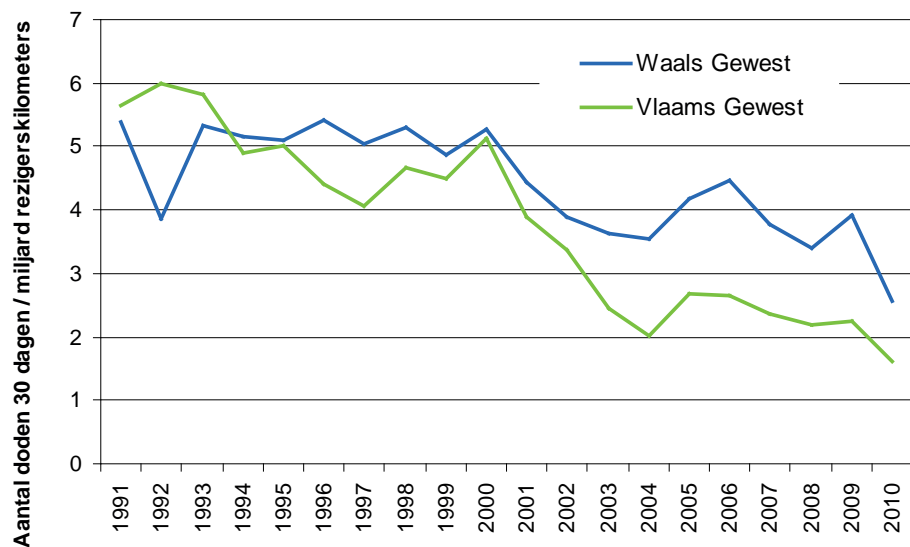
Evolutie van het ongevalsrisico (aantal letselgevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers) op de autosnelwegen in het Vlaams en het Waals Gewest



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

FIGUUR 22 :

Evolutie van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers) op de autosnelwegen in het Vlaams en het Waals Gewest



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

TABEL 16 :

Evolutie van het overlijdensrisico, het ongevalsrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen in het Vlaams en Waals Gewest

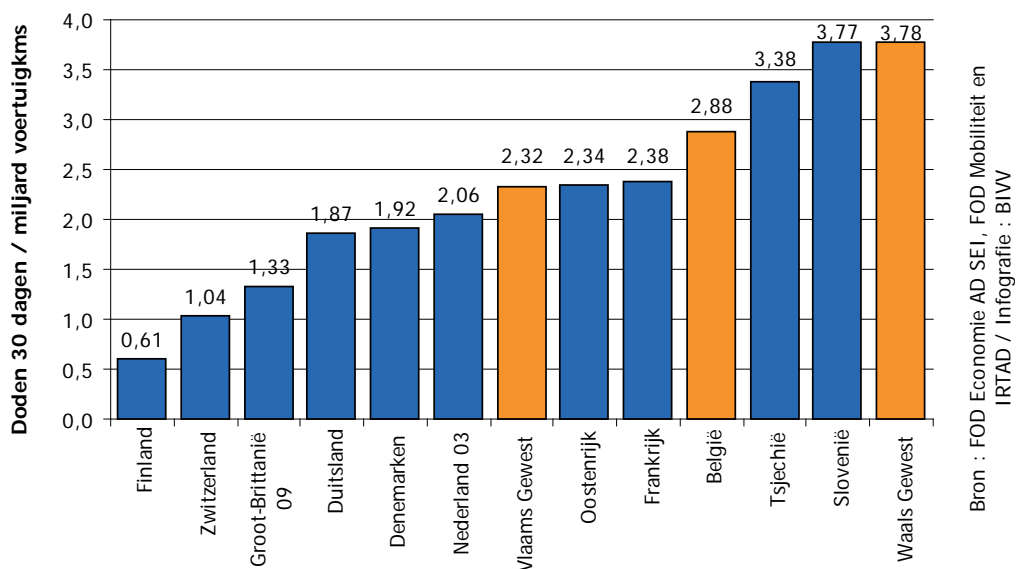
| | Dodens 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers (overlijdensrisico) | | Letselongevallen per miljard afgelegde voertuig-kilometers (ongevalsrisico) | | Ernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) | |
|--------------------|---|---------------|---|---------------|--|---------------|
| | Waals Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | Vlaams Gewest |
| 1991 | 5,4 | 5,7 | 143 | 129 | 62,3 | 68,5 |
| 1995 | 5,1 | 5,0 | 132 | 141 | 61,8 | 53,9 |
| 2000 | 5,3 | 5,1 | 142 | 158 | 57,6 | 46,9 |
| 2001 | 4,4 | 3,9 | 145 | 144 | 47,6 | 39,0 |
| 2002 | 3,9 | 3,4 | 121 | 122 | 49,0 | 40,1 |
| 2003 | 3,6 | 2,5 | 106 | 113 | 51,1 | 31,7 |
| 2004 | 3,5 | 2,0 | 105 | 100 | 49,6 | 29,5 |
| 2005 | 4,2 | 2,7 | 103 | 112 | 60,1 | 34,8 |
| 2006 | 4,5 | 2,7 | 112 | 115 | 59,8 | 33,6 |
| 2007 | 3,8 | 2,3 | 102 | 107 | 55,0 | 31,8 |
| 2008 | 3,4 | 2,2 | 106 | 105 | 47,6 | 30,0 |
| 2009 | 3,9 | 2,3 | 105 | 100 | 55,4 | 32,3 |
| 2010 | 2,6 | 1,6 | 99 | 98 | 38,1 | 23,8 |
| Gemiddelde 98-2000 | 5,1 | 4,8 | 137 | 153 | 58,2 | 45,4 |
| Evolutie | -50,3% | -66,0% | -27,8% | -36,0% | -34,6% | -47,7% |

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

Van alle wegtypes lijken de autosnelwegen in de verschillende landen het meest op elkaar. Daarom lenen de ongevallencijfers op autosnelwegen zich het meest tot een internationale vergelijking. Figuur 23 presenteert het overlijdensrisico (hier uitzonderlijk gedefinieerd als het aantal verkeersdoden per miljard **voertuig**kilometers) voor de landen die over deze informatie beschikken. In deze figuur springt eens te meer de discrepantie tussen het noorden en het zuiden van België in het oog. Noch Vlaanderen, noch Wallonië kan een goede score voorleggen, aangezien zij beide **na de buurlanden Nederland** (de Nederlandse situatie in het jaar 2003 dan nog wel) **en Duitsland eindigen** (terwijl in Duitsland nochtans op een gedeelte van het autosnelwegennet sneller kan gereden worden dan in België). Maar in vergelijking met Franse autosnelwegen, heeft het Vlaams Gewest toch een vergelijkbaar overlijdensrisico terwijl het overlijdensrisico in het Waals Gewest meer dan 50% hoger is dan in Frankrijk. Hieruit blijkt eens te meer dat België (Wallonië nog meer dan Vlaanderen) nog aanzienlijke inspanningen zal moeten leveren om haar achterstand op haar buurlanden in te halen.

FIGUUR 23 :

Internationale vergelijking van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers) op autosnelwegen – 2010



Nota:

De waarde van het overlijdensrisico van Nederland dateert van het jaar 2003; de waarde voor Groot-Brittannië dateert van het jaar 2009.

2.4.3 Letselongevallen binnen en buiten de bebouwde kom³¹

Het aantal **dodelijke verkeersslachtoffers** binnen bebouwde kom was in 2010 59% lager dan buiten bebouwde kom (**103 verkeersdoden binnen bebouwde kom versus 254 verkeersdoden buiten bebouwde kom**). Toch is het aantal **letselongevallen** binnen bebouwde kom (14 849) hoger dan het aantal letselongevallen buiten bebouwde kom (12 093) (Tabel 17). Dit vertaalt zich in een navenant **lagere ongevallenernst binnen bebouwde kom** in vergelijking met buiten bebouwde kom (Tabel 18; Figuur 24).

TABEL 17 :

Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen binnen en buiten bebouwde kom in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | Binnen bebouwde kom | | Buiten bebouwde kom | |
|------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Letselonevallen | Doden 30 dagen | Letselonevallen | Doden 30 dagen |
| 1991 | 19 879 | 305 | 14 956 | 664 |
| 1995 | 15 690 | 182 | 14 458 | 463 |
| 2000 | 14 949 | 185 | 15 025 | 543 |
| 2001 | 15 102 | 214 | 14 178 | 525 |
| 2002 | 15 106 | 155 | 13 091 | 452 |
| 2003 | 14 612 | 144 | 12 144 | 374 |
| 2004 | 14 606 | 124 | 11 976 | 390 |
| 2005 | 13 127 | 108 | 10 913 | 355 |
| 2006 | 13 083 | 124 | 11 462 | 323 |
| 2007 | 13 752 | 105 | 11 713 | 321 |
| 2008 | 13 595 | 126 | 11 133 | 268 |

³¹ Letselongevallen binnen en buiten bebouwde kom, met uitzondering van letselongevallen op autosnelwegen.

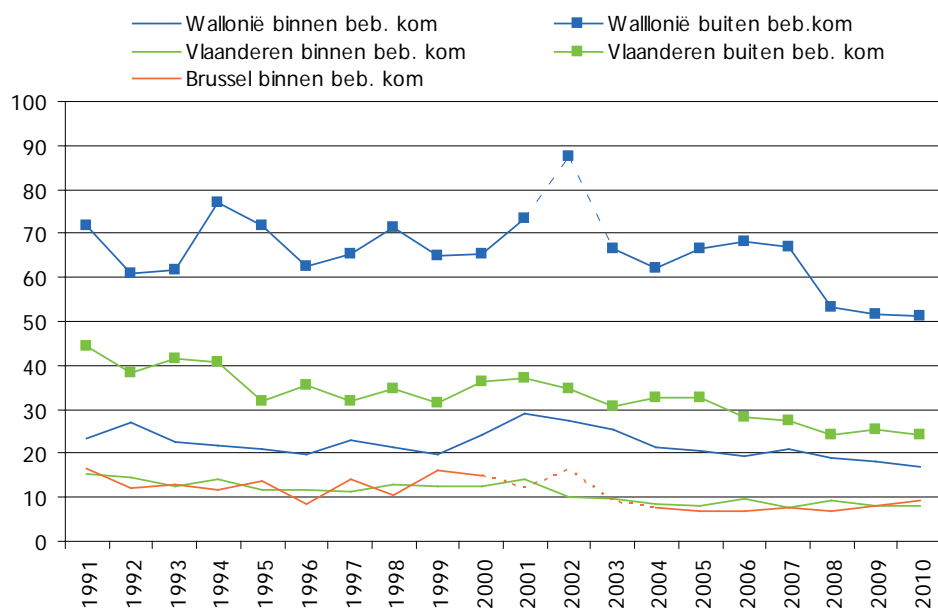
| | Binnen bebouwde kom | | Buiten bebouwde kom | |
|--------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Letselongevallen | Doden 30 dagen | Letselongevallen | Doden 30 dagen |
| 2009 | 13 367 | 108 | 10 741 | 271 |
| 2010 | 12 725 | 103 | 10 573 | 254 |
| 2010 (gewogen) | 14 849 | 103 | 12 093 | 254 |
| Gemiddelde 98-2000 | 15 560 | 195 | 15 237 | 519 |
| Evolutie | -18,2% | -47,3% | -30,6% | -51,1% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Reeds eerder in dit rapport werd een **groot verschil wat betreft de ongevallenernst vastgesteld tussen het Vlaams en het Waals Gewest**. Figuur 24 toont aan dat deze vaststelling **zowel binnen als buiten bebouwde kom** van toepassing is, aangezien de ongevallenernst in Wallonië in beide gebieden meer dan dubbel zo hoog is als in Vlaanderen (zie paragraaf 2.2.6 tot en met paragraaf 2.2.8 voor meer uitleg en verklaringen voor de verschillende ongevallenernst in Vlaanderen en Wallonië).

Een mogelijke verklaring voor de verschillende ongevallenernst in beide regio's die nog niet eerder werd vermeld, is een ander beleid inzake de bepaling van de maximale snelheidslimiet door de regionale of lokale wegbeheerder. Eenzelfde type weg (met gelijkaardige risico's) die in Vlaanderen bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 70 km/u toegewezen krijgt, krijgt in Wallonië misschien eerder een maximumsnelheid van 90 km/u toegewezen. Indien op wegen met een gelijkaardige risico systematisch een hogere snelheidslimiet geldt in Wallonië in vergelijking met Vlaanderen, dan zou dit de systematisch hogere ernst op Waalse wegen kunnen verklaren (de ongevallenernst stijgt samen met de gereden snelheid).³²

FIGUUR 24 :
Evolutie van de ongevallenernst binnen en buiten bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

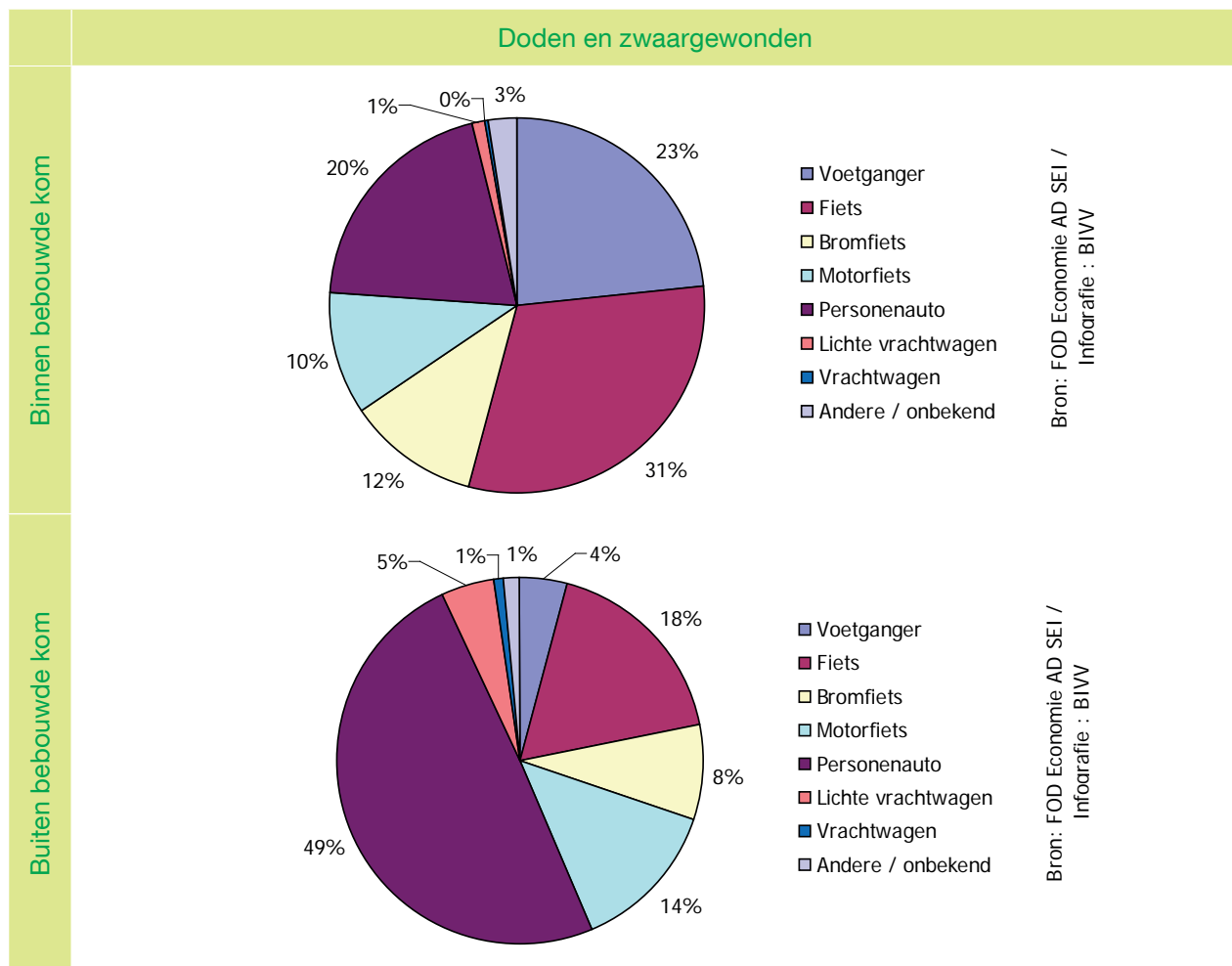
32 Nilsson, G. (1982). The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden. In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption. Dublin, Ireland.

TABEL 18 :
Evolutie van de onvallenernst binnen en bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)

| | Binnen bebouwde kom | | | Buiten bebouwde kom | |
|--------------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest |
| 1991 | 16,7 | 15,3 | 23,3 | 44,4 | 71,8 |
| 1995 | 13,9 | 11,6 | 20,8 | 32,0 | 71,7 |
| 2000 | 15,0 | 12,4 | 24,1 | 36,1 | 65,3 |
| 2001 | 12,1 | 14,2 | 29,1 | 37,0 | 73,3 |
| 2002 | 16,0 | 10,3 | 27,3 | 34,5 | 87,7 |
| 2003 | 9,0 | 9,9 | 25,6 | 30,8 | 66,6 |
| 2004 | 7,5 | 8,5 | 21,3 | 32,6 | 62,1 |
| 2005 | 7,0 | 8,2 | 20,5 | 32,5 | 66,5 |
| 2006 | 6,7 | 9,5 | 19,3 | 28,2 | 68,2 |
| 2007 | 7,8 | 7,6 | 21,1 | 27,4 | 67,1 |
| 2008 | 6,9 | 9,3 | 19,1 | 24,1 | 53,3 |
| 2009 | 8,1 | 8,1 | 18,3 | 25,2 | 51,7 |
| 2010 | 9,4 | 8,1 | 17,0 | 24,0 | 51,4 |
| 2010 (gewogen) | 7,9 | 6,9 | 15,2 | 21,0 | 47,2 |
| Gemiddelde 98-2000 | 13,8 | 12,6 | 21,8 | 34,1 | 67,2 |
| Evolutie | -31,9% | -35,5% | -22,1% | -29,5% | -23,6% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

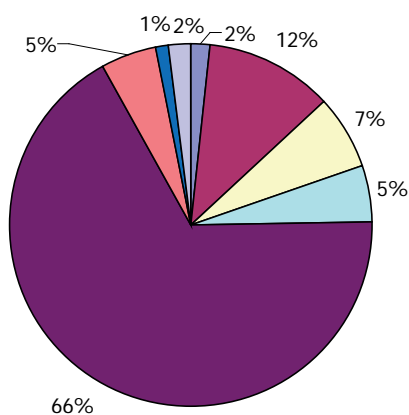
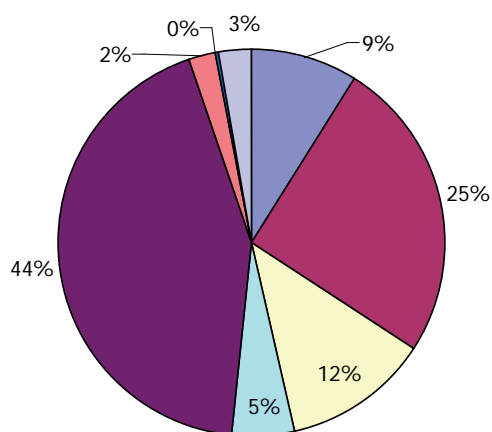
FIGUUR 25 :
Aantal doden en zwaargewonden en aantal lichtgewonden, opgesplitst naar binnen bebouwde kom en buiten bebouwde kom en naar verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers)



De aard van de slachtoffers binnen bebouwde kom is sterk verschillend van de aard van de slachtoffers buiten bebouwde kom. Twee algemene observaties kunnen over de aard van de slachtoffers uit Figuur 25 worden afgeleid. Ten eerste zijn een **meerderheid van de verkeersslachtoffers binnen bebouwde kom kwetsbare weggebruikers** (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers) terwijl zij in de minderheid zijn buiten bebouwde kom. Ten tweede is het **aandeel kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers) groter onder de zwaargewonden en doden dan onder de lichtgewonden**, ongeacht of zij binnen of buiten bebouwde kom in een ongeval betrokken raakten. Dit wil zeggen dat kwetsbare weggebruikers, wanneer zij in een letselongeval betrokken raken, doorgaans vaker het leven laten of ernstige verwondingen overhouden. Deze vaststelling bevestigt nogmaals de kwetsbare positie van kwetsbare weggebruikers in vergelijking met de inzittenden van voertuigen.

Kwetsbare weggebruikers vertegenwoordigen in dalende volgorde drie vierde (76%) van alle doden en zwaargewonden binnen bebouwde kom, 52% van alle lichtgewonden binnen bebouwde kom, 44% van alle verkeersdoden en zwaargewonden buiten bebouwde kom, en 25% van alle lichtgewonden buiten bebouwde kom. Infrastructuurmaatregelen en beleidsmaatregelen dienen rekening te houden met het aandeel van elk weggebruikerstype binnen en buiten bebouwde kom.

Lichtgewonden



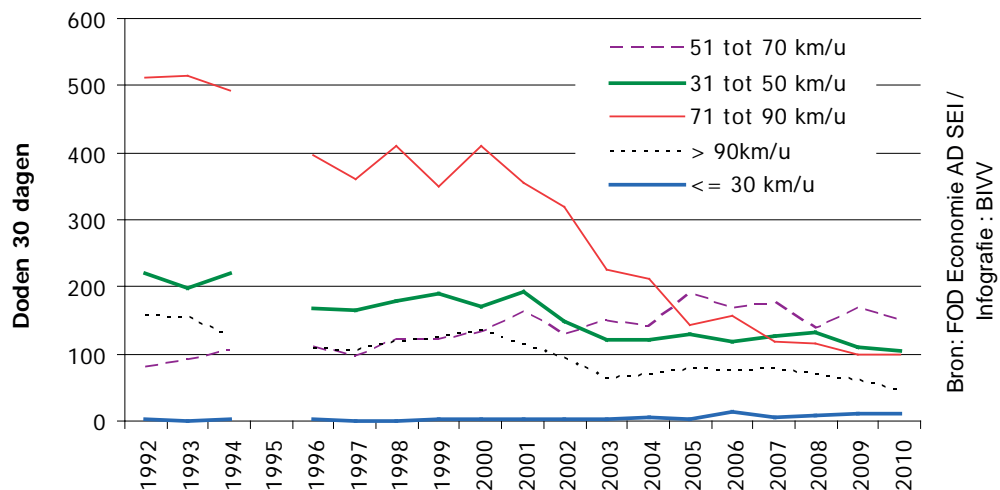
2.4.4 Letselongevallen volgens snelheidszone^{33, 34}

Terwijl in 2010 bijna **één op twee letselongevallen (48%) plaatsvond op 50 km/u wegen** (Tabel 20), is de spreiding van het aantal verkeersdoden veel gelijkmatiger verspreid over de verschillende snelheidsregimes. **24% van de verkeersdoden kwam in het jaar 2010 om het leven in snelheidszone 50**, 34% in snelheidszone 70 (in deze snelheidszone valt het hoogste aantal verkeersdoden) en 22% in snelheidszone 90. In zones waar sneller dan 90 km/u mag gereden worden (dit zijn autosnelwegen en aan autosnelwegen gelijkgestelde wegen) viel 9% van het totaal aantal verkeersdoden. In snelheidszone 30 km/u waarin de overgrote meerderheid van de autobestuurders de limiet echter niet respecteert (zie Figuur 54 in dit rapport), vielen nog 3% van alle verkeersdoden in 2010. Voor de overige 6% verkeersdoden is op basis van de ongevalstatistiek niet geweten in welke snelheidszone het ongeval zich afspeelde.

Het aantal verkeersdoden en letselongevallen opgesplitst per snelheidszone wordt vanzelfsprekend mee bepaald door het aandeel dat elke snelheidszone inneemt t.o.v. het totale wegennet, en door het aantal afgelegde kilometers per snelheidszone. Evoluties in de samenstelling van het wegennet en van het aantal afgelegde kilometers per snelheidszone zullen dan ook de evoluties van de ongevalcijfers per snelheidszone beïnvloeden³⁵. Zo is de stijging van het aantal ongevallen en verkeersdoden in de **zones 30** hoofdzakelijk toe te schrijven aan de invoering in 2005 van zones 30 in schoolomgevingen en van het stijgende aantal stadskernen waarin zone 30 geldig is.

Omgekeerd is ook de spectaculaire daling van het aantal letselongevallen (-70%) en verkeersdoden (-75%) in **zones 90** en de stijging van het aantal letselongevallen (+50%) en verkeersdoden (+21%) in **zones 70** sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 gerelateerd aan een wijziging van de samenstelling van het wegennet: veel Vlaamse wegen waar vroeger een maximumsnelheid van 90 km/u geldig was, werden immers omgevormd tot 70 km/u wegen.

FIGUUR 26 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI/
Infografie: BIVW

33 Snelheidszones 30 = van 0 tot 30 km/u ; snelheidszones 50 = van 31 tot 50 km/u ; snelheidszones 70 = van 51 tot 70 km/u ; snelheidszones 90 = van 71 tot 90 km/u; snelheidszones > 90 km/u (dit zijn autosnelwegen en aan autosnelwegen en gelijkgestelde wegen)

34 De ongevalcijfers voor de jaren 1991 en 1995 met betrekking tot de snelheidsregimes zijn onderhevig aan registratieproblemen en zijn daarom niet in dit hoofdstuk opgenomen.

35 Het aantal afgelegde kilometers, afgelegd per snelheidszone, wordt niet geregistreerd.

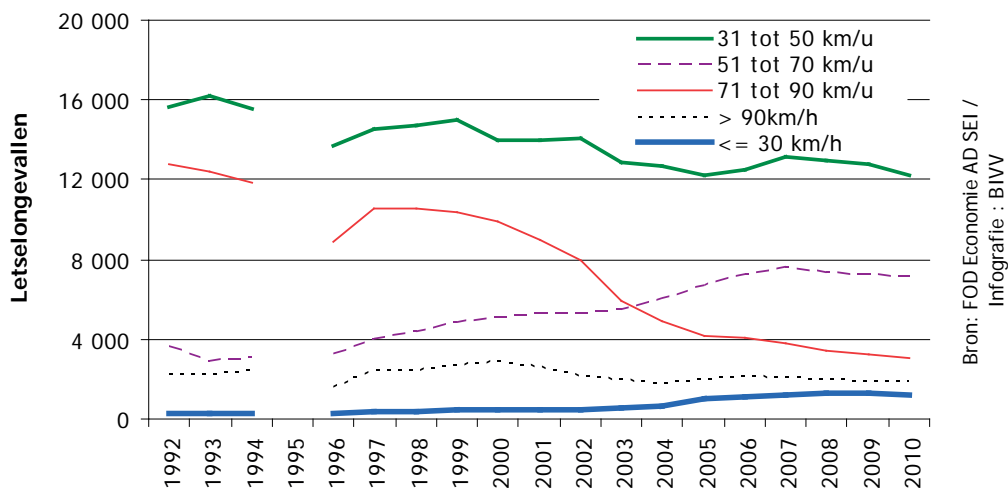
TABEL 19 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens snelheidszone in het Vlaams Gewest

| | 30 km/u of minder | 31 tot 50 km/u | 51 tot 70 km/u | 71 tot 90 km/u | Meer dan 90 km/u | Totaal |
|-----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------|
| 2000 | 4 | 171 | 132 | 410 | 135 | 871 |
| 2001 | 4 | 192 | 163 | 356 | 113 | 848 |
| 2002 | 3 | 150 | 129 | 319 | 93 | 703 |
| 2003 | 3 | 120 | 148 | 225 | 64 | 628 |
| 2004 | 6 | 120 | 141 | 212 | 68 | 614 |
| 2005 | 4 | 128 | 190 | 142 | 77 | 566 |
| 2006 | 14 | 118 | 167 | 158 | 73 | 544 |
| 2007 | 5 | 126 | 176 | 117 | 76 | 528 |
| 2008 | 9 | 131 | 137 | 115 | 70 | 495 |
| 2009 | 11 | 111 | 169 | 98 | 61 | 479 |
| 2010 | 12 | 105 | 150 | 98 | 43 | 436 |
| Gemiddelde 98-2000 | 3 | 180 | 124 | 390 | 126 | 844 |
| Evolutie | +300,0% | -41,8% | 21,0% | -74,9% | -65,8% | -48% |

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: In het totaal zijn ook de ongevallen opgenomen waarvan het snelheidsregime van de ongevalslocatie onbekend of niet geregistreerd is. Voor 28 van de 436 verkeersdoden in Vlaanderen in 2010 is het snelheidsregime onbekend.

FIGUUR 27 :
Evolutie van de het aantal letselongevallen volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest
(niet-gewogen cijfers)



TABEL 20 :

Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | 30 km/u of minder | 31 tot 50 km/u | 51 tot 70 km/u | 71 tot 90 km/u | Meer dan 90 km/u | Totaal |
|--------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------|
| 2000 | 458 | 13 942 | 5075 | 9867 | 2873 | 33 023 |
| 2001 | 459 | 13 945 | 5252 | 8977 | 2616 | 32 073 |
| 2002 | 487 | 14 100 | 5270 | 7936 | 2156 | 30 594 |
| 2003 | 516 | 12 850 | 5467 | 5883 | 1922 | 29 070 |
| 2004 | 687 | 12 716 | 6056 | 4941 | 1783 | 28 682 |
| 2005 | 973 | 12 248 | 6693 | 4188 | 1955 | 26 378 |
| 2006 | 1142 | 12 469 | 7185 | 4029 | 2134 | 27 008 |
| 2007 | 1191 | 13 164 | 7595 | 3785 | 2069 | 27 844 |
| 2008 | 1280 | 12 943 | 7346 | 3466 | 1985 | 27 057 |
| 2009 | 1265 | 12 740 | 7202 | 3229 | 1861 | 26 332 |
| 2010 | 1228 | 12 181 | 7146 | 3052 | 1824 | 25 466 |
| 2010 (gewogen) | 1435 | 14 172 | 8194 | 3447 | 1833 | 29 115 |
| Gemiddelde 98-2000 | 430 | 14 527 | 4752 | 10 262 | 2 644 | 33 652 |
| Evolutie | +185,6% | -16,2% | +50,4% | -70,3% | -31,0% | -24,3% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: In het totaal zijn ook de ongevallen opgenomen waarvan het snelheidsregime van de ongevalslocatie onbekend of niet geregistreerd is. Voor 35 van de 29155 letselongevallen (gewogen cijfers) in Vlaanderen in 2010 is het snelheidsregime onbekend.

Uit de twee bovenstaande figuren en de twee bovenstaande tabellen blijkt dat de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes sterk verschilt van de verdeling van het aantal verkeersdoden over de verschillende snelheidsregimes. Zo gebeuren bijna de helft (48%) van alle letselongevallen in snelheidszone 50 terwijl nog geen kwart (24%) van alle verkeersdoden in deze snelheidszone vallen. Deze verschillende verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal verkeersdoden over de verschillende snelheidszones resulteert dan ook in een sterke variatie van de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) over de verschillende snelheidsregimes.

Globaal genomen neemt de letselernst toe bij een toenemende snelheidslimiet.

Door de sterke afname van de ernst tussen 2009 en 2010 op autosnelwegen geldt dit in 2010 echter **niet voor de 90 km/u zones en de > 90 km/u zones**, aangezien de ongevallenernst in 90 km/u zones hoger ligt dan in > 90 km/u- zones. In feite is de ongevallenernst van 90 km/u wegen en > 90 km/u wegen reeds sinds 2000 zeer vergelijkbaar. Dit kan verklaard worden door de afwezigheid van zwakke weggebruikers op > 90 km/u wegen en aan de veiligere weginfrastructuur van de > 90 km/u wegen (middenberm, afwezigheid van kruispunten, weinig hindernissen, homogener snelheid enz.).

Analoog vinden we **dat de letselernst in zones 30 niet lager ligt dan in zones waar maximaal 50 km/u gereden mag worden**. De lagere snelheidslimiet in zones 30 die normaal gezien een lagere ongevallenernst met zich mee zou moeten brengen, wordt blijkbaar gecompenseerd door een aantal omgevingsfactoren die de ernst verhogen. Mogelijke verklaringen zijn de hogere aanwezigheid van zwakke weggebruikers in zones 30, maar zeker ook het niet naleven van snelheidslimieten in zones 30. De gedragsmeting snelheid³⁶ laat slechts een klein verschil in de gemiddelde gereden snelheid in snelheidszones 30³⁷ en snelheidszones 50 zien (47 km/u in zones 30 en 54 km/u in zones 50). Het is zelfs zo dat maar liefst 94% van alle Vlaamse autobestuurders sneller

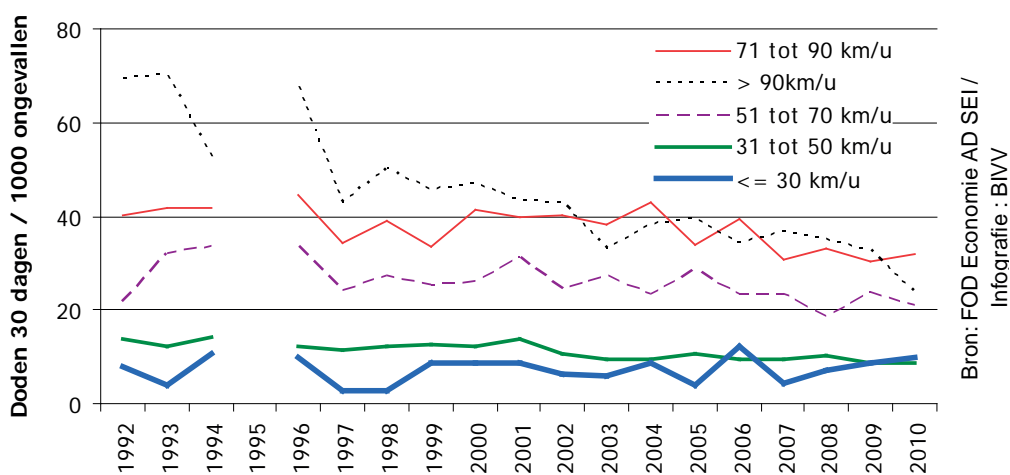
36 Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting Snelheid 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

37 Voor de 30 km/u-zones zijn alleen meetlocaties gekozen in schoolomgevingen, waar er behalve het verkeersbord met de maximumsnelheid en eventueel andere borden en markeringen geen verkeersremmende inrichtingen zijn aangebracht. Dit type 30 km/u-zone bestaat sinds de nieuwe wet van september 2005 die het instellen van 30 km/u-zones in schoolomgevingen verplicht stelt.

rijdt dan 30 km/u in zones 30 nabij schoolomgevingen (zonder specifieke wegvoorzieningen): 19 ten 100 bestuurders rijden 1 tot 10 km/u te snel en 75 ten 100 bestuurders rijdt zelfs meer dan 10 km/u te snel in zones 30 nabij schoolomgevingen (zie Figuur 54 in dit rapport).

De rangschikking van de snelheidszones in functie van de ongevallenernst in Vlaanderen is trouwens identiek aan de rangschikking in Wallonië. Alleen blijkt de ongevallenernst, ongeacht de snelheidszone, steeds hoger te zijn in het Waals Gewest in vergelijking met het Vlaams Gewest (net zoals eerder in paragraaf 2.4.2 over autosnelwegen en paragraaf 2.4.3 over letselongevallen binnen en buiten bebouwde kom).

FIGUUR 28 :
Evolutie van de ongevallenernst volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie: BIVV

TABEL 21 :
Evolutie van de ongevallenernst volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | 30 km/u of minder | 31 tot 50 km/u | 51 tot 70 km/u | 71 tot 90 km/u | Meer dan 90 km/u | Totaal |
|--------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------|
| 2000 | 8,7 | 12,3 | 26,0 | 41,6 | 47,0 | 26,4 |
| 2001 | 8,7 | 13,8 | 31,0 | 39,7 | 43,2 | 26,4 |
| 2002 | 6,2 | 10,6 | 24,5 | 40,2 | 43,1 | 23,0 |
| 2003 | 5,8 | 9,3 | 27,1 | 38,2 | 33,3 | 21,6 |
| 2004 | 8,7 | 9,4 | 23,3 | 42,9 | 38,1 | 21,4 |
| 2005 | 4,1 | 10,5 | 28,4 | 33,9 | 39,4 | 21,5 |
| 2006 | 12,3 | 9,5 | 23,2 | 39,2 | 34,2 | 20,1 |
| 2007 | 4,2 | 9,6 | 23,2 | 30,9 | 36,7 | 19,0 |
| 2008 | 7,0 | 10,1 | 18,6 | 33,2 | 35,3 | 18,3 |
| 2009 | 8,7 | 8,7 | 23,5 | 30,3 | 32,8 | 18,2 |
| 2010 | 9,8 | 8,6 | 21,0 | 32,1 | 23,6 | 17,1 |
| 2010 (gewogen) | 8,4 | 7,4 | 18,3 | 28,4 | 23,5 | 15,0 |
| Gemiddelde 98-2000 | 6,7 | 12,4 | 26,1 | 38,1 | 47,6 | 25,1 |
| Evolutie | +45,5% | -30,5% | -19,7% | -15,6% | -50,5% | -31,8% |

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

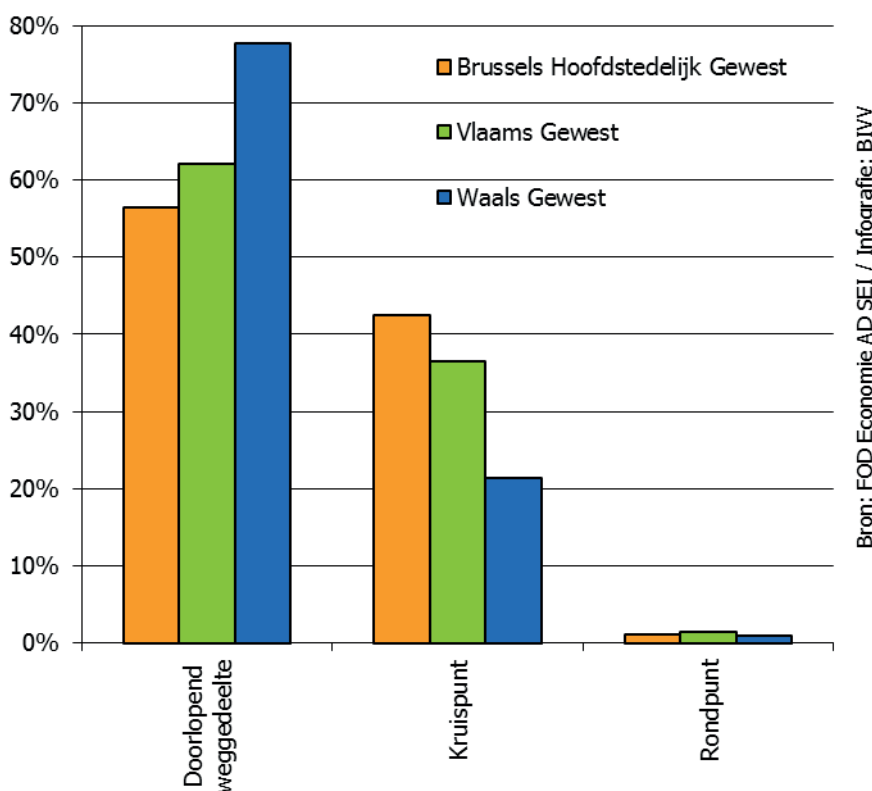
Nota: In het totaal zijn ook de ongevallen opgenomen waarvan het snelheidsregime van de ongevalslocatie onbekend of niet geregistreerd is. Voor 35 van de 29155 letselongevallen (gewogen cijfers) in Vlaanderen in 2010 is het snelheidsregime onbekend.

2.4.5 Letselongevallen op/buiten kruispunten of op rotondes³⁸

In Vlaanderen doet **62% van de letselongevallen** zich voor op **doorlopende weggedeeltes**. Hier treedt een duidelijk verschil op met Wallonië waar maar liefst 78% van de letselongevallen gebeurt op doorlopende weggedeeltes. De andere ongevallen in Vlaanderen vinden plaats op kruispunten (36%) en op rotondes (1%). Het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië houdt mogelijk wederom verband met de lagere urbanisatiegraad in Wallonië waardoor kruispunten een kleiner aandeel van het totale wegennet innemen.

FIGUUR 29 :

Verdeling van het totaal aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes, en doorlopende weggedeeltes, voor de drie gewesten – 2010 (cijfers gewogen)



Nota: balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%.

78% van alle Vlaamse verkeersdoden kwam om het leven in een letselongeval op een **doorlopend weggedeelte**. De zware dodentol buiten kruispunten op doorlopende weggedeeltes is een gevolg van de hogere snelheden op weggedeeltes zonder kruispunten. Aangezien op doorlopende weggedeeltes het aandeel verkeersdoden (78%) nog hoger is dan het aandeel letselongevallen (62%), wil dit zeggen dat de ongevallenernst op doorlopende weggedeeltes bovengemiddeld is. Tabel 22 bevestigt dit aangezien op doorlopende weggedeeltes 18,7 verkeersdoden per 1000 letselongevallen tegenover 8,8 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op kruispunten en 9,8 verkeersdoden per 1000 letselongevallen op ronde punten.

³⁸ Op een rotonde moet zich altijd een verkeersbord B1 ("voorrang verlenen") bevinden. Wanneer deze verkeersborden ontbreken, wordt het wegsegment als een kruispunt beschouwd en niet als een rotonde.

TABEL 22 :

Kerncijfers volgens het kruispunttype in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Letselongevallen | | Dodens 30 dagen | | Ernst |
|---|------------------|-------------|-----------------|-------------|-------------|
| Op doorlopend weggedeelte | 18 082 | 62% | 338 | 78% | 18,7 |
| Op kruispunt | 10 627 | 36% | 94 | 22% | 8,8 |
| Met driekleurige verkeerslichten in werking | 2 402 | 8% | 19 | 4% | 7,9 |
| Met voorrangsborden B1 of B5 | 5 444 | 19% | 61 | 14% | 11,2 |
| Met voorrang van rechts | 2 764 | 9% | 14 | 3% | 5,1 |
| Met agent | 16 | 0% | 0 | 0% | 0,0 |
| Op rondpunt | 407 | 1% | 4 | 1% | 9,8 |
| Totaal | 29 115 | 100% | 436 | 100% | 15,0 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Het aantal verkeersdoden en letselongevallen is sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 duidelijk sterker afgenomen op kruispunten dan buiten kruispunten.

Dit is mogelijk het resultaat van de identificatie en aanpak van de zwarte punten (dit waren meestal kruispunten) in Vlaanderen. Anderzijds gaat het aantal verkeersdoden en letselongevallen op rotondes in stijgende lijn. Dit is een rechtstreeks gevolg van de blijvende toename van rotondes in het Vlaamse wegenlandschap. Veruit het hoogste aantal personen komen echter om het leven op doorlopende weggedeeltes. Indien Vlaanderen in de toekomst een daling van het aantal verkeersdoden wil blijven bewerkstelligen, dan zal ook de verkeersonveiligheid buiten kruispunten een gerichte aanpak nodig hebben.

TABEL 23 :

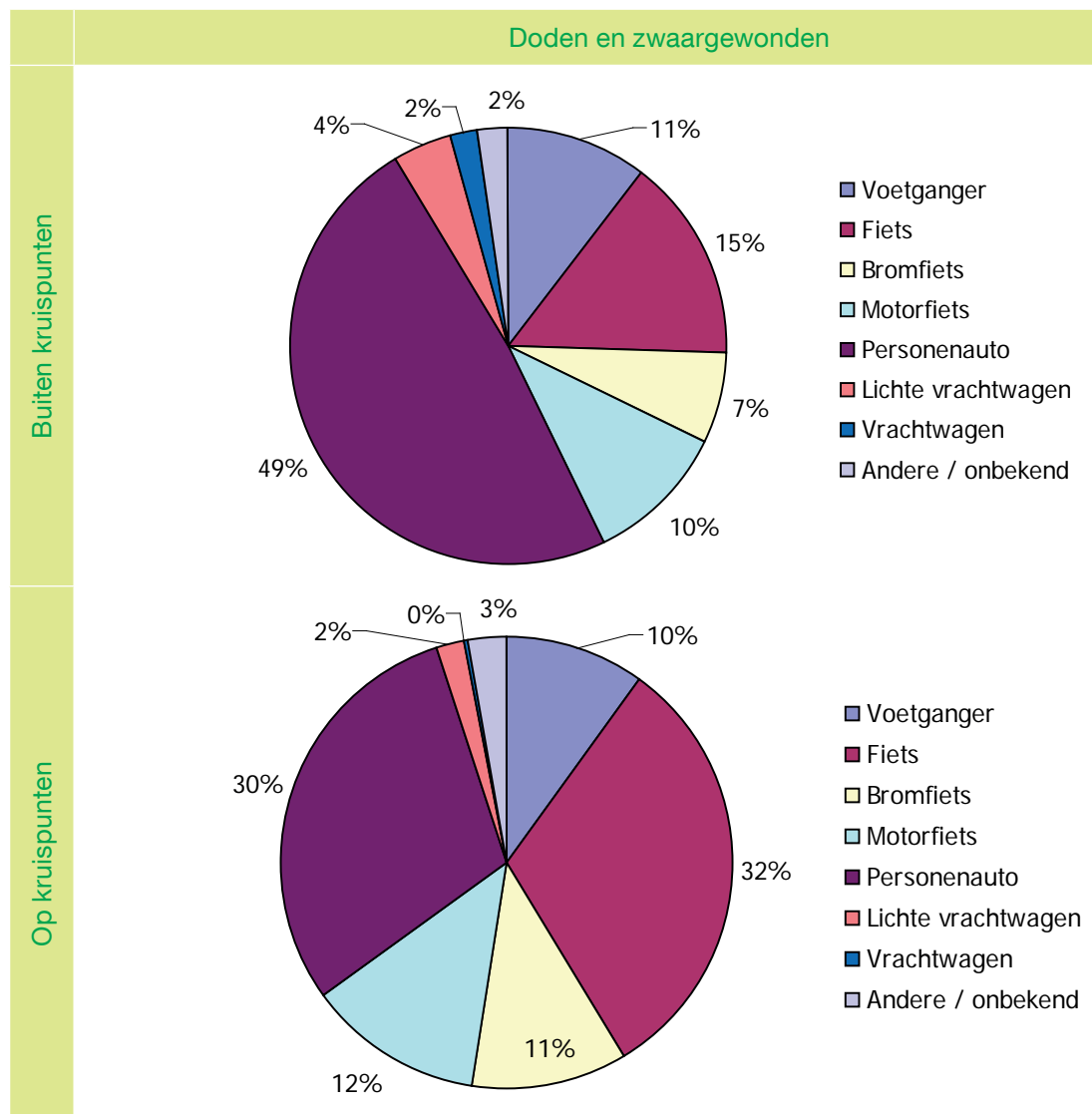
Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen op en buiten kruispunten en op rotondes punten in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)

| | Op kruispunten | | Buiten kruispunten | | Rotondes | |
|--------------------|----------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | Doden 30 dagen | Letsel-ongevallen | Doden 30 dagen | Letsel-ongevallen | Doden 30 dagen | Letsel-ongevallen |
| 1991 | 315 | 15925 | 782 | 20891 | 0 | 93 |
| 1995 | 212 | 13536 | 558 | 18807 | 1 | 144 |
| 2000 | 231 | 12969 | 635 | 19798 | 5 | 256 |
| 2001 | 234 | 12897 | 610 | 18872 | 4 | 304 |
| 2002 | 191 | 12364 | 503 | 17829 | 9 | 401 |
| 2003 | 166 | 11442 | 460 | 17251 | 2 | 377 |
| 2004 | 150 | 10911 | 458 | 17497 | 6 | 274 |
| 2005 | 139 | 9781 | 420 | 16274 | 7 | 323 |
| 2006 | 131 | 9941 | 405 | 16708 | 8 | 359 |
| 2007 | 123 | 10416 | 403 | 17045 | 2 | 383 |
| 2008 | 112 | 10175 | 381 | 16520 | 2 | 362 |
| 2009 | 119 | 9496 | 360 | 16436 | 0 | 400 |
| 2010 | 94 | 9169 | 338 | 15943 | 4 | 354 |
| 2010 (gewogen) | 94 | 10628 | 338 | 18082 | 4 | 406 |
| Gemiddelde 98-2000 | 216 | 13430 | 625 | 19970 | 3 | 252 |
| Evolutie | -56% | -32% | -46% | -20% | +33% | +40% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Figuur 30 is gelijkaardig aan Figuur 25 op pagina 47. De opsplitsing van het aantal slachtoffers volgens binnen of buiten bebouwde kom in Figuur 25 wordt in Figuur 30 echter vervangen door de opsplitsing tussen op of buiten kruispunten. De observaties voor beide figuren is echter niet erg verschillend. Zo blijkt ook in deze figuur het aandeel kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorfietzers) groter onder de zwaargewonden en doden dan onder de lichtgewonden. Daarnaast blijkt het **aandeel kwetsbare weggebruikers in letselongevallen op kruispunten groter dan in letselongevallen buiten kruispunten**. Dit is weinig verbazingwekkend,

FIGUUR 30 :
Aantal doden en zwaargewonden en aantal lichtgewonden, opgesplitst naar op/buiten kruispunten en naar verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers)

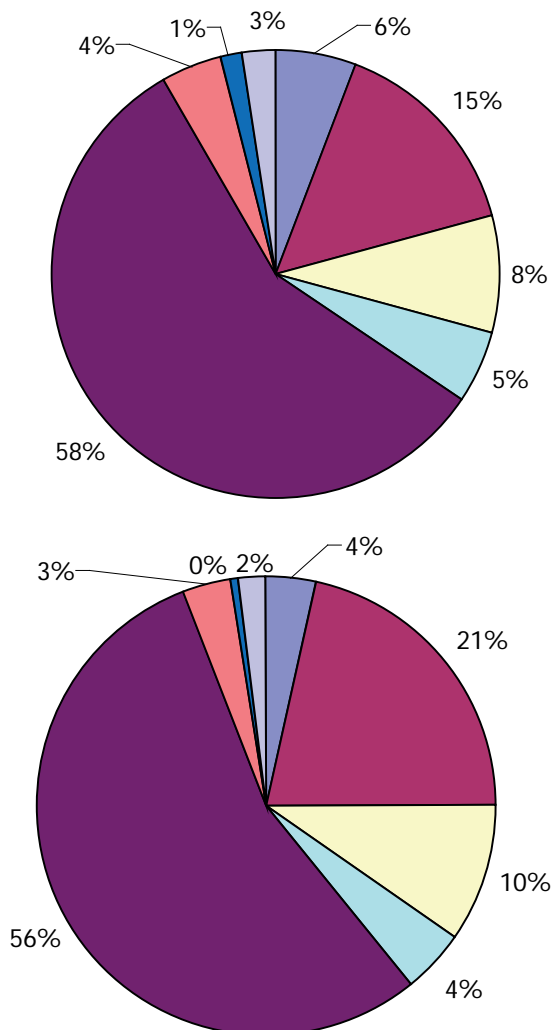


Nota: In bovenstaande figuur zijn ronde punten niet opgenomen.

aangezien in Figuur 25 reeds werd vastgesteld dat het aandeel kwetsbare weggebruikers in letselongevallen binnen bebouwde kom groter is dan in letselongevallen buiten bebouwde kom. En het wegennet binnen bebouwde kom heeft nu eenmaal een veel sterkere densiteit aan kruispunten dan het wegennet buiten bebouwde kom.

Vooral voor fietsers en bromfietzers blijken kruispunten problematisch. Terwijl zij buiten kruispunten een aandeel hebben van 22% binnen het totaal aantal verkeersdoden en zwaargewonden, loopt hun aandeel op naar het dubbel (43%) op kruispunten.

Lichtgewonden

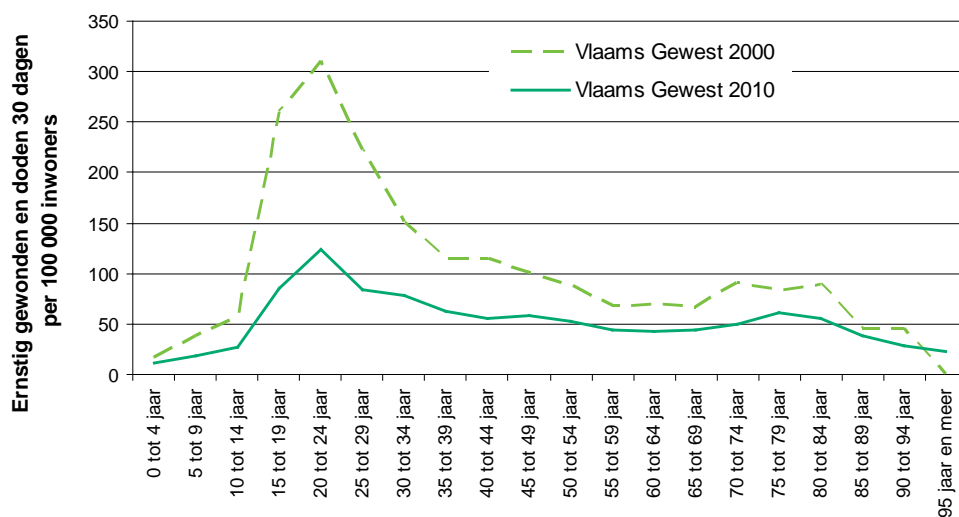


2.5 Kenmerken van verkeersslachtoffers

2.5.1 Volgens leeftijd

In 2000 vertoonde de curve (Figuur 31) van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdsklasse een **aanzienlijke piek bij de 20-24 jarigen** en een graduele afname in de daaropvolgende leeftijdsklassen. Anno 2010 vertoont de curve hetzelfde profiel als in 2000, maar wel met een sterke afname van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners in elke leeftijdsklasse, in het bijzonder bij weggebruikers van 5 tot 44 jaar. In vergelijking met de andere leeftijdsklassen is de afname bij 50 plussers iets minder sterk. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn een toenemend aantal verplaatsingen door 50 plussers en een groeiend aandeel ouderen met een rijbewijs (zeker wat betreft vrouwen)³⁹.

FIGUUR 31 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest (niet gewogen cijfers) - 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

2.5.2 Volgens leeftijd en geslacht

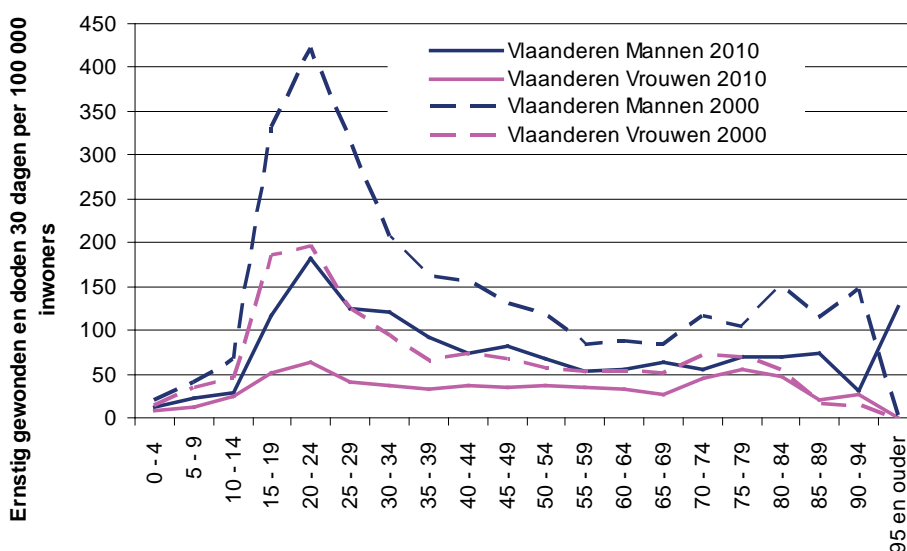
Figuur 32 geeft eveneens het aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners weer zoals in Figuur 31, maar voegt daarbij ook nog een opsplitsing naar geslacht.

Van alle slachtoffers wier geslacht in de ongevallenstatistiek gekend is, maken **mannen 68% van alle verkeersdoden en zwaargewonden** uit. Dit overwicht van mannen binnen het totaal aantal verkeersdoden en zwaargewonden is het sterkst bij meerderjarige tieners, twintigers en dertigers, want in deze leeftijdscategorie zijn maar liefst drie kwart van alle verkeersdoden en zwaargewonden mannen. In de daaropvolgende leeftijdscategorieën neemt hun aandeel af tot de leeftijdscategorie van de zeventigers waarin ongeveer evenveel vrouwen als mannen ernstig of dodelijk gekwetst raken in verkeersongevallen (Tabel 24 en Figuur 32).

³⁹ In het jaar 2010 bezit 95% van de mannen en 60% van de vrouwen van 65 jaar en ouder een rijbewijs. In het jaar 2000 bedroegen deze percentagens 89% voor mannen (65 plussers) en slechts 37% voor vrouwen (65 plussers).
M. Cools, K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2011) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg42-1.php?a=19&nav=11]
Zwerts E. & Nuyts E. (2004) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (januari 2000- januari 2001) Deel 3A Analyse personenvragenlijst. Diepenbeek, Provinciale Hogeschool Limburg [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg21.php?a=19&nav=4]

Terwijl het aantal verkeersdoden en zwaargewonden bij jonge mannen in 2010 duidelijk hoger ligt dan bij oudere mannen, overstijgt het aantal doden en zwaargewonden bij jonge vrouwen nog maar lichtjes de andere leeftijdscategorieën bij de vrouwen. Bij **mannen** wordt met andere woorden een duidelijk **generatieverschil** waargenomen (dat mogelijk te wijten is aan het risicogedrag van sommige jonge mannen in het verkeer), terwijl dit bij vrouwen nauwelijks het geval is. Uiteindelijk blijken 42% van alle verkeersdoden en zwaargewonden onder mannen twintigers of dertigers te zijn; bij vrouwen zijn 29% van alle verkeersdoden en zwaargewonden twintigers of dertigers.

FIGUUR 32 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen – 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV



TABEL 24 :

Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse en geslacht in het Vlaams Gewest – 2010 (niet gewogen cijfers)

| | Dodan 30 dagen + zwaargewonden | | | Dodan 30 dagen + zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse | | |
|-------------------|--------------------------------|-------------|--|---|-------------|--|
| | Man | Vrouw | Totaal (geslacht onbekend meegerekend) | Man | Vrouw | Totaal (geslacht onbekend meegerekend) |
| 0 tot 4 jaar | 21 | 15 | 37 | 11,9 | 9,0 | 10,8 |
| 5 tot 9 jaar | 37 | 21 | 58 | 22,3 | 13,2 | 17,9 |
| 10 tot 14 jaar | 49 | 42 | 91 | 28,3 | 25,2 | 26,7 |
| 15 tot 19 jaar | 219 | 92 | 312 | 116,3 | 51,1 | 84,7 |
| 20 tot 24 jaar | 334 | 114 | 450 | 181,4 | 63,2 | 123,5 |
| 25 tot 29 jaar | 243 | 78 | 322 | 125,0 | 40,7 | 83,4 |
| 30 tot 34 jaar | 235 | 70 | 306 | 120,2 | 36,4 | 78,9 |
| 35 tot 39 jaar | 195 | 67 | 263 | 92,4 | 32,3 | 62,9 |
| 40 tot 44 jaar | 174 | 83 | 258 | 74,0 | 36,5 | 55,8 |
| 45 tot 49 jaar | 201 | 82 | 283 | 81,0 | 34,0 | 57,8 |
| 50 tot 54 jaar | 155 | 84 | 239 | 67,2 | 37,3 | 52,4 |
| 55 tot 59 jaar | 109 | 70 | 179 | 53,5 | 35,0 | 44,3 |
| 60 tot 64 jaar | 101 | 60 | 161 | 54,4 | 32,2 | 43,3 |
| 65 tot 69 jaar | 88 | 39 | 127 | 62,6 | 26,2 | 43,9 |
| 70 tot 74 jaar | 72 | 69 | 141 | 54,3 | 45,6 | 49,7 |
| 75 tot 79 jaar | 75 | 77 | 152 | 68,7 | 54,4 | 60,6 |
| 80 tot 84 jaar | 48 | 51 | 99 | 69,8 | 47,4 | 56,2 |
| 85 tot 89 jaar | 25 | 14 | 39 | 73,8 | 20,8 | 38,5 |
| 90 tot 94 jaar | 2 | 5 | 7 | 29,8 | 27,1 | 27,8 |
| 95 en ouder | 2 | 0 | 2 | 127,1 | 0,0 | 23,1 |
| Leeftijd onbekend | 8 | 1 | 362 | | | |
| Totaal | 2393 | 1134 | 3888 | 77,6 | 35,8 | 62,2 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

2.5.3 Volgens verplaatsingswijze

De auto is veruit het meest gebruikte vervoermiddel in Vlaanderen. Een gemiddelde Vlaming legde in 2010 in totaal 13 499 kilometer af op de openbare weg. Gemiddeld 6906 kilometer daarvan werden afgelegd als autobestuurder en 3252 kilometer als autopassagier. Wanneer deze twee aantallen worden opgeteld (10158 km) dan blijkt de gemiddelde **Vlaming 75% van alle afgelegde kilometers als auto-inzittende** af te leggen (zie Tabel 47 in bijlage)⁴⁰. Daarom is het niet verwonderlijk dat **auto-inzittenden ook de grootste groep verkeersslachtoffers** in Vlaanderen vormen: bestuurders en passagiers vertegenwoordigen samen ongeveer 55% van alle slachtoffers op het Vlaams grondgebied. Zij worden op ruime afstand gevolgd door fietsers (17,7%), bromfietsers (8,7%) en door motorrijders (5,7%) en voetgangers (5,6%) (Tabel 25).

Wat betreft de evolutie tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2010 van de ongeval-

40 M. Cools, K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2011) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg42-1.php?a=19&nav=11]
47% van alle respondenten in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen gebruikt de auto dagelijks (als bestuurders of passagier). 42% gebruikt de auto niet dagelijks maar minstens één maal per week.

lencijfers volgens verplaatsingswijze, wordt de grootste afname van het aantal slachtoffers waargenomen voor bromfietzers (-52,4%), en voor auto-inzittenden (passagiers (-41,1%) en bestuurders (-31,0%)). En in tegenstelling tot Wallonië, wordt er in Vlaanderen een afname genoteerd van het aantal slachtoffers onder motorrijders (-14,2%).

Voor een aantal verplaatsingswijzen daalt het aantal slachtoffers echter maar lichtjes of gaat dit zelfs in stijgende lijn. Zo wordt **slechts een minieme daling voor fietsers (-5,1%), inzittenden van lichte vrachtwagens (-2,4%), en voor voetgangers (-1,1%)** genoteerd. Het aantal verkeersslachtoffers in autobussen en autocars nam tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2010 toe van 191 naar 293, wat overeenstemt met een procentuele toename van 53,7%. Deze sterke procentuele toename is geen toevallige uitschieter maar beantwoordt aan een duidelijke trend, want het aantal slachtoffers in autobussen en autocars ligt in de hele tweede helft van het decennium 2000-2010 systematisch hoger dan in de eerste helft van het decennium 2000-2010 (Tabel 25).

TABEL 25 :
Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Dodens 30 dagen | Zwaar- gewonden | Licht- gewonden | Totaal slachtoffers | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------------|--|
| | | | | # | % | Evolutie t.o.v. het gemiddelde 1998-2000 (niet gewogen cijfers) |
| Voetgangers | 57 | 391 | 1711 | 2159 | 5,6% | -1,1% |
| Fietzers | 61 | 781 | 5978 | 6820 | 17,7% | -5,1% |
| Bromfietzers | 15 | 328 | 3014 | 3356 | 8,7% | -52,4% |
| Motorfietzers | 54 | 422 | 1697 | 2173 | 5,7% | -14,2% |
| Bestuurders van personenauto's | 136 | 1012 | 13757 | 14905 | 38,8% | -31,0% |
| Passagiers van personenauto's | 48 | 675 | 5400 | 6123 | 15,9% | -41,1% |
| Licht vrachtwagens | 22 | 140 | 1356 | 1518 | 3,9% | -2,4% |
| Vrachtwagens | 7 | 55 | 345 | 407 | 1,1% | -27,8% |
| Autobussen en autocars | 0 | 11 | 329 | 340 | 0,9% | +53,7% |
| Andere | 6 | 51 | 400 | 457 | 1,2% | +11,7% |
| Onbekend | 30 | 14 | 147 | 191 | 0,5% | +905,9% |
| Totaal | 436 | 3879 | 34134 | 38449 | 100% | -28,4% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

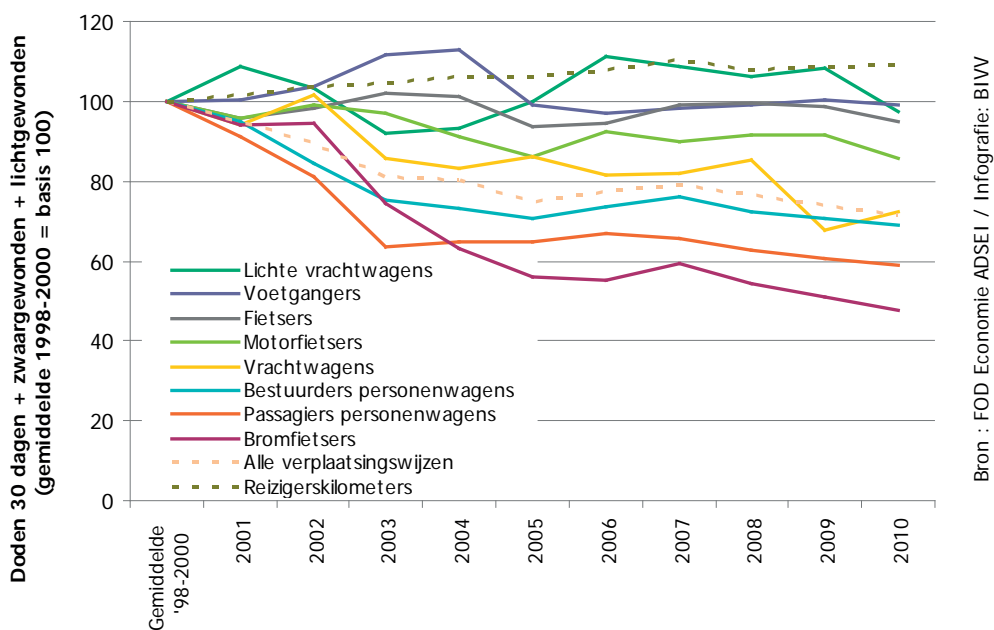
De geringe afname van het aantal verkeersslachtoffers in lichte vrachtwagens en de sterke stijging van het aantal slachtoffers bij de inzittenden van autobussen en autocars kunnen waarschijnlijk gedeeltelijk verklaard worden door het toenemend aantal **kilometers** die met deze twee verplaatsingsmiddelen worden afgelegd. Sinds 98-2000 steeg het door lichte vrachtwagens aantal afgelegde reizigerskilometers met 46% en het door autobussen en autocars afgelegde aantal reizigerskilometers met 27%. In dezelfde periode steeg het aantal afgelegde reizigerskilometers met auto's "slechts" met 4% en met vrachtwagens met 9%. De daling van het aantal verkeersslachtoffers onder motorfietzers sinds het referentiegemiddelde 98-2000 met -14,2% is geen slechte prestatie, gezien het aantal reizigerskilometers met motorfietsen in dezelfde tijd toch nog met 18% is gestegen (Figuur 33).⁴¹

⁴¹ Bron: FOD Mobiliteit.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid heeft via het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen gegevens over het aantal afgelegde kilometers door voetgangers en fietsers verzameld. Op basis van de verschillende edities van dit onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, blijkt er zich een **significante⁴² daling van het gebruik van de fiets en van het aantal verplaatsingen te voet** tussen de periode "september 2007 - september 2008" en de periode "september 2010 - september 2011" voor te doen. In de eerstgenoemde periode werden nog respectievelijk 1,5% en 4,23% van het totaal aantal reizigerskilometers afgelegd te voet en met de fiets, maar in de tweede periode bedraagt dit nog maar 0,99% en 3,48%. Wat betreft de percentages afgelegd met de fiets en te voet moet echter toegevoegd worden dat zij als gevolg van de gehanteerde methodologie van het OVG voor alle meetperiodes wat worden onderschat. Het aantal kilometers afgelegd tijdens een verplaatsing waarin achtereenvolgens verschillende vervoerswijzen werden gebruikt (bvb. fiets, trein, te voet) wordt immers volledig toegekend aan de vervoerswijze waarmee het hoogste aantal kilometers werd afgelegd bij die verplaatsing (bvb. de trein). Door deze benaderingswijze wordt het aantal kilometers afgelegd met vervoerswijzen die vaak als voor en/of natransport worden gebruikt, onderschat.

Hoewel reeds in het jaar 1994 een eerste Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen werd uitgevoerd, kunnen de gegevens vanaf de periode "september 2007 - september 2008" niet vergeleken worden met de gegevens van voor deze periode, omdat toen een andere onderzoeksmethode werd gebruikt. Daarom is het onmogelijk na te gaan of de daling van het aantal afgelegde kilometers te voet en met de fiets reeds voor het jaar 2007 was ingezet. In Figuur 33 blijkt de daling van het aantal kilometers te voet sinds het jaar 2007 zich in ieder geval niet te uiten in een daling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers. Voor fietsers echter, wordt sinds het jaar 2007 wel een lichte daling van het aantal slachtoffers waargenomen.

FIGUUR 33 :
Evolutie van het aantal slachtoffers per verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest (niet gewogen cijfers)

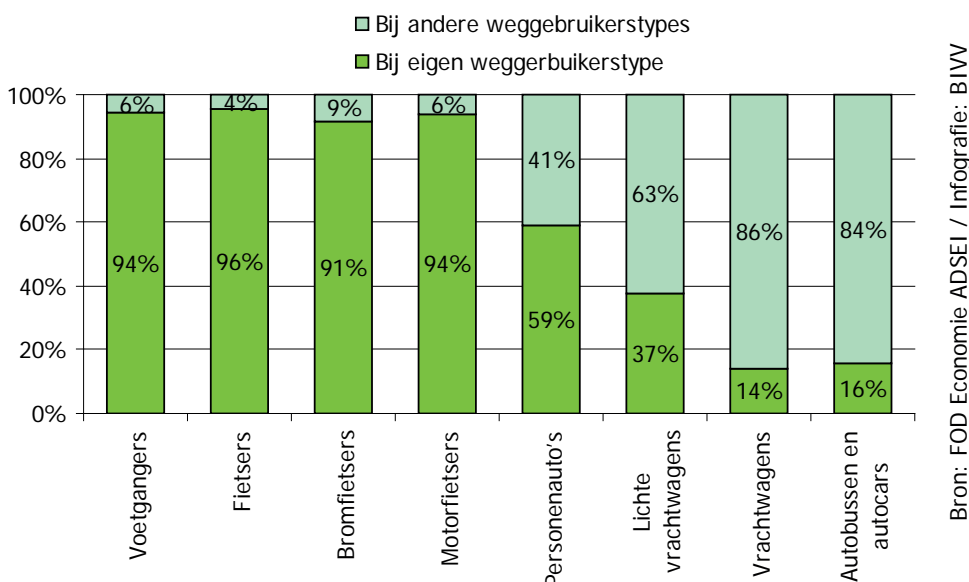


Nota: Slachtoffers in autobussen en autocars zijn niet in de figuur opgenomen wegens het relatief lage aantal slachtoffers in autobussen en autocars (bovendien schommelt dit aantal jaar na jaar sterk). Het weglaten van de slachtoffers in autobussen en autocars vergroot de leesbaarheid van de figuur.

42 D. Janssens, S. Reumers, K. Declercq, G. Wets (2012) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.3 (2010-2011) Analyserapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg43-1.php?a=19&nav=11]
Significanties werden getest op het 95% betrouwbaarheidsinterval. Wanneer uit de analyse de outliers worden weggelaten (dit zijn verplaatsingen van meer dan 1000 km (bvb. met het vliegtuig)), dan blijkt de daling van het aandeel fietskilometers (t.o.v. het totaal aantal afgelegde kilometers met alle verplaatsingswijzen) echter niet significant meer te zijn (zie p.95 en 96 van de referentie).

Sommige vervoermiddelen maken meer slachtoffers onder opponenten dan onder inzittenden (Figuur 34). Dit geldt in het bijzonder voor vrachtwagens en autobussen/autocars. **Respectievelijk 86% en 84% van alle zwaargewonden en verkeersdoden in ongevallen met minstens één vrachtwagen of minstens één autobus/autocar zijn geen inzittenden van deze voertuigen.** In letselongevallen met voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers daarentegen zijn meer dan negen op tien van de zwaargewonden en de verkeersdoden deze kwetsbare weggebruikers zelf. In letselongevallen met personenwagens en lichte vrachtwagens ten slotte zijn respectievelijk 59% en 37% van de zwaargewonden en verkeersdoden inzittenden van deze voertuigen. In paragraaf 2.6.2 wordt dieper ingegaan op de aard van de opponenten van elk weggebruikerstype.

FIGUUR 34 :
Aandeel zwaargewonden en verkeersdoden bij het eigen weggebruikerstype (bvb. voetgangers) in letselongevallen met minstens één betrokkene van dat weggebruikerstype



2.5.4 Volgens leeftijd en verplaatsingswijze

In de eerdere paragrafen van dit hoofdstuk over de kenmerken van verkeersslachtoffers werd eerst de leeftijd van verkeersslachtoffers geanalyseerd en daarna de verplaatsingswijze van deze verkeersslachtoffers. In deze paragraaf wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers gekruist om na te gaan onder welke leeftijdscategorie elk vervoermiddel het meeste verkeersslachtoffers opeist.

Bij **voetgangers** is de meest kritieke leeftijd deze van **5 tot 9 jaar en de tienerleeftijd**. Behalve bij 55-plussers wordt door geen enkele andere leeftijdsgroep zoveel kilometers te voet afgelegd als door de leeftijdscategorie van 5 tot 19 jaar.⁴³ En bij geen enkel andere verplaatsingswijze als bij voetgangers valt de piek van het aantal verkeersslachtoffers in zo'n jonge leeftijdscategorie.

Bij **fietsers** valt de piek net iets later, namelijk in de leeftijdscategorie van **15 tot 19 jaar**, maar ook bij de iets jongere (10-14 jaar) en oudere jeugd (20-24 jaar) is het aantal fietsslachtoffers erg hoog. Een tweede piek bij fietsslachtoffers wordt overigens waargenomen bij personen van 45 tot en met 54 jaar. Deze pieken bij fietsers stemmen overeen met het aantal afgelegde kilometers geregistreerd in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, want tieners en personen van 45-64 jaar leggen het hoogste aantal kilometers met de fiets af van alle leeftijdscategorieën.

43 M. Cools, K. Declercq, D. Janssens, G. Wets (2011) Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) Tabellenrapport. Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit [www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg42-1.php?a=19&nav=11]

Bij **bromfietzers** vindt men het hoogste aantal verkeersslachtoffers terug in de leeftijdscategorie van **15 tot 19 jaar**. Onder deze leeftijdscategorie valt de wettelijke minimumleeftijd voor het besturen van een bromfiets (namelijk 16 jaar). Het aantal verkeersslachtoffers onder **motorfietzers** bereikt iets later zijn maximum dan bij bromfietzers, namelijk in de leeftijdscategorie van **20 tot en met 24 jaar** (het motorrijbewijs kan behaald worden vanaf de leeftijd van 18 jaar, maar pas vanaf de leeftijd van 21 jaar gelden geen beperkingen meer op de keuze van het vermogen van de motorfiets)⁴⁴. Tot de leeftijd van 49 jaar daalt het aantal motorfietsslachtoffers, in tegenstelling tot de bromfietslchtoffers, nauwelijks. Of de leeftijdspieken van het aantal slachtoffers onder gemotoriseerde tweewielers eveneens samenvalt met het aantal afgelegde kilometers kan niet bewezen worden, aangezien de steekproef van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen niet groot genoeg is om een betrouwbare opsplitsing te maken van het aantal afgelegde kilometers met gemotoriseerde tweewielers per leeftijdscategorie.

De piekleeftijd van het aantal slachtoffers onder **auto-inzittenden** vormt geen uitzondering op de regel dat de piekleeftijd overeenstemt met de wettelijke minimumleeftijd voor het besturen van dit voertuig (18 jaar) en in de jaren net na de minimumleeftijd: het hoogste aantal gewonde auto-inzittenden wordt terug gevonden bij **meerderjarige tieners en bij twintigers**. Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijkt nochtans dat de leeftijdscategorie 18-24 van alle leeftijdscategorieën niet het hoogste aantal kilometers als auto-inzittende aflegt. Dat zijn immers de auto-inzittenden van 25 tot en met 44 jaar. Dit betekent dat de hoge slachtoffertol onder jongeren van 18-24 jaar in auto-ongevallen wordt veroorzaakt door een hoog ongevalsrisico (aantal ongevallen per miljard afgelegde kilometers)(zie ook paragraaf 2.5.4.1).

Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **20 en 44 jaar** en in **vrachtwagens tussen 35 en 54 jaar**. Hoewel onvoldoende gegevens beschikbaar zijn over het aantal afgelegde kilometers per leeftijdscategorie, vallen deze maxima waarschijnlijk samen met de verdeling van het aantal afgelegde kilometers over de verschillende leeftijdscategorieën voor (lichte) vrachtwagens. De leeftijd van verkeersslachtoffers in **autobussen en autocars** ten slotte, is gelijkmatig verspreid **tussen 10 en 59 jaar**.

TABEL 26 :

Aantal verkeersslachtoffers (lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen) volgens leeftijdsklasse en verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Voetganger | Fiets | Bromfiets | Motorfiets | Personenauto | Lichte vrachtwagen | Vrachtwagen | Autobus/autocar | Andere | Onbekend | Totaal |
|---------|------------|-------|-----------|------------|--------------|--------------------|-------------|-----------------|--------|----------|--------|
| 0 - 4 | 112 | 31 | 1 | 1 | 367 | 6 | 1 | 9 | 2 | 9 | 539 |
| 5 - 9 | 197 | 111 | 9 | 2 | 405 | 15 | 0 | 8 | 2 | 0 | 751 |
| 10 - 14 | 158 | 721 | 39 | 12 | 422 | 16 | 0 | 34 | 14 | 10 | 1427 |
| 15 - 19 | 176 | 982 | 1554 | 61 | 1527 | 69 | 6 | 32 | 87 | 30 | 4524 |
| 20 - 24 | 145 | 519 | 441 | 305 | 3512 | 202 | 32 | 16 | 45 | 14 | 5231 |
| 25 - 29 | 124 | 358 | 251 | 273 | 2784 | 224 | 36 | 30 | 33 | 9 | 4120 |

⁴⁴ Meer informatie over het rijbewijs voor motorfietzers kan gevonden worden op de website van [www.belgium.be \[www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/categorieen/motorfiets_-_AV\]](http://www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/categorieen/motorfiets_-_AV)

| | Voetganger | Fiets | Bromfiets | Motorfiets | Personenauto | Lichte vrachtwagen | Vrachtwagen | Autobus/autocar | Andere | Onbekend | Totaal |
|-------------|------------|-------|-----------|------------|--------------|--------------------|-------------|-----------------|--------|----------|--------|
| 30 - 34 | 104 | 379 | 178 | 271 | 2114 | 206 | 48 | 23 | 27 | 16 | 3366 |
| 35 - 39 | 101 | 336 | 174 | 250 | 1915 | 164 | 58 | 23 | 27 | 11 | 3060 |
| 40 - 44 | 109 | 436 | 181 | 282 | 1722 | 180 | 64 | 34 | 26 | 7 | 3040 |
| 45 - 49 | 122 | 493 | 186 | 297 | 1506 | 143 | 52 | 25 | 22 | 17 | 2862 |
| 50 - 54 | 128 | 521 | 128 | 226 | 1227 | 107 | 48 | 23 | 22 | 11 | 2441 |
| 55 - 59 | 122 | 426 | 112 | 102 | 858 | 74 | 38 | 19 | 16 | 8 | 1774 |
| 60 - 64 | 98 | 403 | 38 | 47 | 627 | 32 | 10 | 16 | 12 | 10 | 1295 |
| 65 - 69 | 83 | 326 | 23 | 18 | 488 | 25 | 4 | 13 | 8 | 9 | 996 |
| 70 - 74 | 96 | 304 | 22 | 7 | 417 | 18 | 1 | 13 | 8 | 3 | 888 |
| 75 - 79 | 126 | 262 | 15 | 5 | 385 | 5 | 0 | 7 | 9 | 6 | 819 |
| 80 - 84 | 89 | 128 | 9 | 1 | 253 | 4 | 0 | 4 | 3 | 1 | 493 |
| 85 - 89 | 46 | 57 | 1 | 0 | 116 | 2 | 0 | 6 | 2 | 0 | 229 |
| 90 - 94 | 16 | 10 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 |
| 95 en ouder | 4 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Onbekend | 3 | 14 | 13 | 14 | 436 | 26 | 9 | 5 | 3 | 20 | 545 |
| Totaal | 2159 | 6820 | 3377 | 2173 | 21096 | 1518 | 407 | 340 | 369 | 191 | 38449 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

In Tabel 27 wordt de evolutie van het aantal slachtoffers volgens verplaatsingswijze en leeftijdscategorie weergegeven. De algemene vaststelling die uit deze tabel naar voor komt is dat de **beste evolutie per verplaatsingswijze telkens bij de jongste leeftijdsklassen** wordt waargenomen. De evolutie van het aantal slachtoffers per verplaatsingswijze wordt minder goed naarmate de leeftijdsklasse stijgt. Het opvallendste voorbeeld hiervan zijn de motorrijders: het aantal slachtoffers onder **motorrijders** nam af met 39% bij de -25-jarigen en met 33% bij de 25-34-jarigen maar **nam toe met 40% bij de 35-64 jarige en zelfs met 78% bij de 65-plussers**.

Figuur 28 visualiseert de verschuiving van de gemiddelde leeftijd van de omgekomen en gewonde motorfietsers die sinds 1991 heeft plaatsgevonden. In 1991 piekte het aantal omgekomen en gewonde motorfietsers nog duidelijk bij de twintigers, maar in 2010 is het aantal gewonde motorfietsers vrijwel gelijk voor alle leeftijdscategorieën tussen 20 en 50 jaar. Dit fenomeen is mogelijk een gevolg van een stijging van het aantal afgelegde kilometers door 40 plussers met motorfietsen.⁴⁵

Naast het opvallende voorbeeld van de motorrijders, blijkt uit de onderstaande tabel dat de algemene **afnames van het aantal slachtoffers bij voetgangers (-2%) en fietsers (-1%) in feite enkel en alleen te danken zijn aan afnames bij de -17 jarigen**. Het aantal slachtoffers bij voetgangers en fietsers in de andere leeftijdsklassen neemt namelijk net toe (gaande van +13% slachtoffers bij voetgangers van 35 tot 64 jaar tot +24% slachtoffers bij fietsers van 25 tot 34 jaar).

⁴⁵ Deze stelling kan niet bevestigd worden door de resultaten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen wegens een onvoldoende grote steekproef.

TABEL 27 :

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers (lichtgewonden, zwaargewonden et doden 30 dagen) in het Vlaams Gewest, tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het gemiddelde 2008-2010, volgens leeftijdsklasse en verplaatsingswijze (niet-gewogen cijfers)

| | Tot 17 | 18 tot 24 | 25 tot 34 |
|---------------|---|--|--|
| [+90%,+100%[| | | |
| [+80%,+90%[| | | |
| [+70%,+80%[| | | |
| [+60%,+70%[| | | |
| [+50%,+60%[| | | |
| [+40%,+50%[| | | |
| [+30%,+40%[| | | |
| [+20%,+30%[| | | Fietsers (+24%) |
| [+10%,+20%[| | | |
| [0%,+10%[| | Fietsers (+7%) Voetgangers (+7%) | Voetgangers (+6%) |
| GEMIDDELDE | | | |
| [-10%,0%[| Voetgangers (-7%) | | |
| [-20%, -10%[| | | |
| [-30%, -20%[| Fietsers (-29%) | | |
| [-40%, -30%[| Motorfietsers (-38%) Personenwagens (-38%) | Personenwagens (-38%) Vrachtwagens (-38%) Motorfietsers (-39%) | Bromfietsers (-33%) Motorfietsers (-33%) Personenwagens (-36%) |
| [-50%, -40%[| | | Vrachtwagens (-48%) |
| [-60%, -50%[| Bromfietsers (-58%) | Bromfietsers (-55%) | |
| [-70%, -60%[| | | |
| [-80%, -70%[| | | |
| [-90%, -80%[| | | |
| [-100%, -90%[| | | |

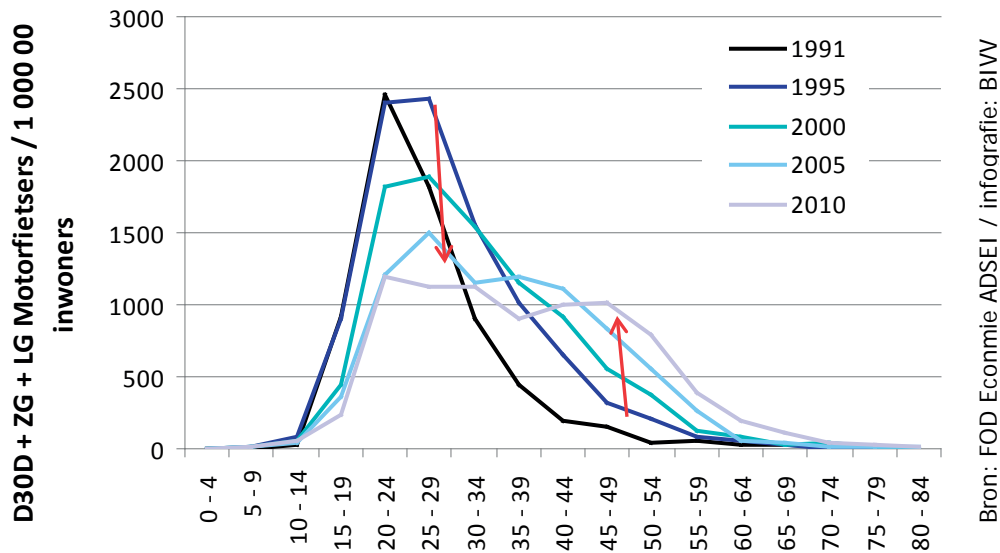
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij vrachtwageninzittenden onder de 18 jaar en boven de 65 jaar wordt niet weergegeven wegens een erg laag aantal slachtoffers (te lage cijfers brengen grote en toevallige procentuele schommelingen met zich mee).

| 35 tot 64 | 65+ | Totaal |
|-----------------------|-------------------------------------|---|
| | | |
| | | |
| | Motorfietsers (+78%) | |
| | | |
| Motorfietsers (+40%) | | |
| | | |
| Fietsers (+22%) | | |
| Voetgangers (+13%) | | |
| | Fietsers (+7%) Voetgangers (+5%) | |
| 1998-1999-2000 | | |
| Vrachtwagens (-6%) | | Voetgangers (-1%) Fietsers (-2%) Motorfietsers (-10%) |
| Bromfietsers (-11%) | | |
| Personenwagens (-24%) | Personenwagens (-22%) | Vrachtwagens (-25%) |
| | | Personenwagens (-33%) |
| | | Bromfietsers (-49%) |
| | Bromfietsers (-54%) | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

FIGUUR 35 :

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers onder motorfietzers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) per miljoen inwoners in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / infografie: BIW

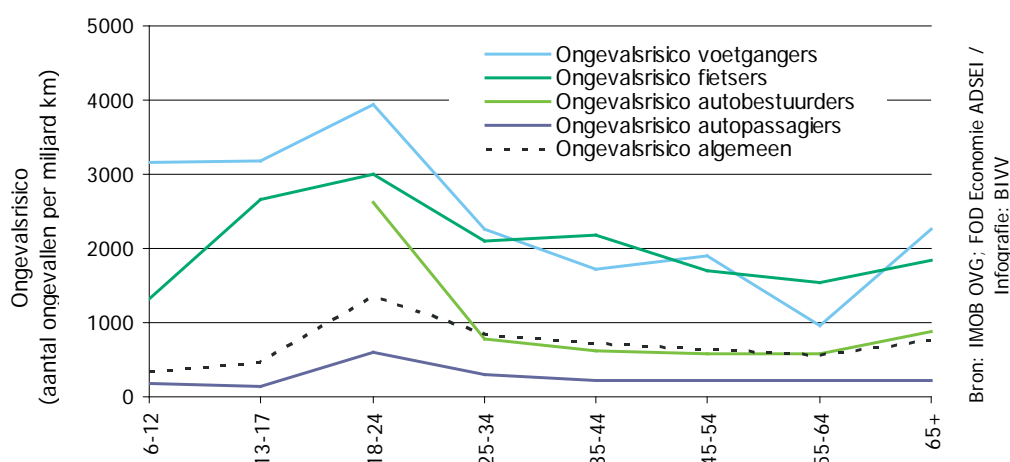
2.5.4.1 Ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard reizigerskilometer) volgens leeftijd en verplaatsingswijze

De kans dat men dodelijk of ernstig gewond raakt in het verkeer wordt bepaald door verschillende factoren: enerzijds door de kans om in een letselongeval betrokken te raken per afgelegde kilometer (het ongevalsrisico) en anderzijds door de kans om, als men eenmaal in een ongeval betrokken is geraakt, daar fatale of ernstige verwondingen aan over te houden (dit kan de "individuele kwetsbaarheid" genoemd worden).

Figuur 36 geeft aan dat het **ongevalsrisico van jonge autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar minstens drie maal zo hoog is als voor andere autobestuurders**. En niet alleen achter het stuur van een personenwagen, maar ook als **autopassagier, als fietser en als voetganger** hebben jongeren van 18 tot en met 24 jaar de hoogste kans per afgelegde kilometer om in een letselongeval betrokken te raken. Het ongevalsrisico van fietsende of wandelende 13-17 jarigen jongeren is echter niet zo veel lager als voor 18-24 jarigen. Opvallend is dat het ongevalsrisico van fietsende kinderen van 6 tot en met 12 jaar gevoelig lager is als voor 13-17 jarigen jongeren. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat kinderen onder de 13 jaar vaker onder begeleiding van een volwassene fietsen.

FIGUUR 36 :

Het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard km) volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze



Nota: Voor de berekening van het ongevalsrisico, werd het aantal kilometers volgens leeftijdscategorie en weggebruikerstype uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 gebruikt. Deze informatie is niet beschikbaar voor kinderen van 0 tot 5 jaar. Daarnaast is de steekproef van het OVG 4.2 te klein om betrouwbare gegevens op te leveren inzake het aantal afgelegde kilometers met bromfietsen, motorfietsen en (lichte) vrachtwagens volgens leeftijdscategorie.

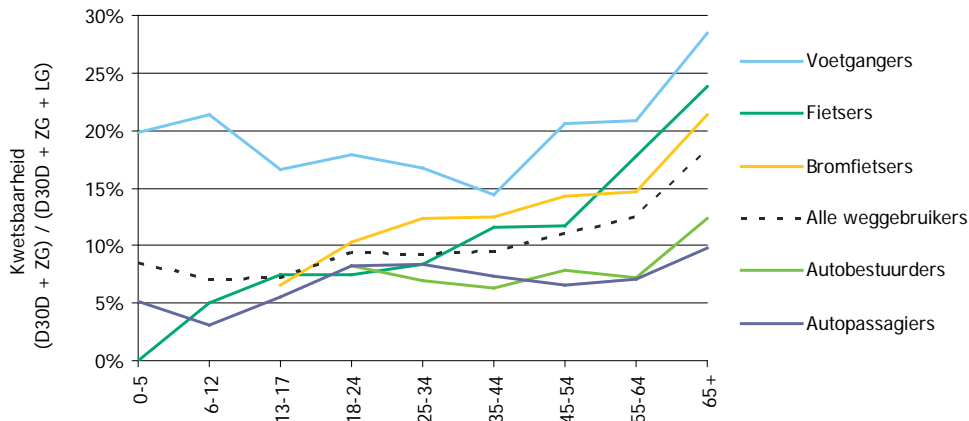
2.5.4.2 Kwetsbaarheid (aantal doden en zwaargewonden t.o.v. het totaal aantal slachtoffers) volgens leeftijd en verplaatsingswijze

Verschillen in deze verhouding “doden en zwaargewonden / slachtoffers” worden in dit rapport in de eerste plaats geïnterpreteerd als verschillen van de “kwetsbaarheid” of “fysieke weerbaarheid” van ongevalsbetrokkenen. Dit wil niet zeggen dat de verhouding “doden en zwaargewonden / slachtoffers” uitsluitend wordt bepaald door de fysieke weerbaarheid. Alle andere factoren die correleren met de leeftijd van weggebruikers (volgens de attitudemeting bvb. keurt men overdreven snelheid meer en meer af naarmate men ouder wordt) kunnen de verhouding “doden en zwaargewonden / slachtoffers” in functie van de leeftijd mogelijk beïnvloeden, maar het is evenwel waarschijnlijk dat de “fysieke weerbaarheid” toch de belangrijkste determinerende factor is.

Paragraaf 2.5.4.1 toont aan dat jongeren tussen 18-24 jaar het hoogste ongevalsrisico hebben voor elke vervoermiddel. Maar wanneer de kwetsbaarheid (aantal doden en zwaargewonden t.o.v. het totaal aantal slachtoffers) wordt bekeken, dan blijken de verwondingen van personen onder de 25 jaar gemiddeld minder ernstig te zijn dan de verwondingen van oudere personen (Figuur 37). Dit is het geval voor alle verplaatsingswijzes behalve voetgangers. Bij voetgangers wordt de laagste kwetsbaarheid vastgesteld bij 35-44 jarigen en gaat de kwetsbaarheid in stijgende lijn naarmate men steeds verder van deze leeftijd afwijkt (zowel naar ouderen als naar jongeren toe). Voor alle andere verplaatsingswijzes in Figuur 37 geldt: hoe jonger, hoe lager de kwetsbaarheid.

FIGUUR 37 :

Kwetsbaarheid (aantal doden 30 dagen en zwaargewonden op het totaal aantal verkeersslachtoffers) volgens leeftijdscategorie voor fietsers en voor autobestuurders – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIWV

2.5.4.3 Risico op overlijden of zware verwondingen volgens leeftijd en verplaatsingswijze

In paragraaf 2.5.4.1 werd reeds vermeld dat de kans om te overlijden of ernstig gewond te raken per afgelegde kilometer resulteert uit de combinatie van het ongevalsrisico en “de kwetsbaarheid”. Figuur 38 in deze paragraaf over de kans om te overlijden of ernstig gewond te raken per afgelegde kilometer, is daarom het resultaat van de combinatie van Figuur 36 (ongevalsrisico) met Figuur 37 (kwetsbaarheid) uit de vorige paragrafen.

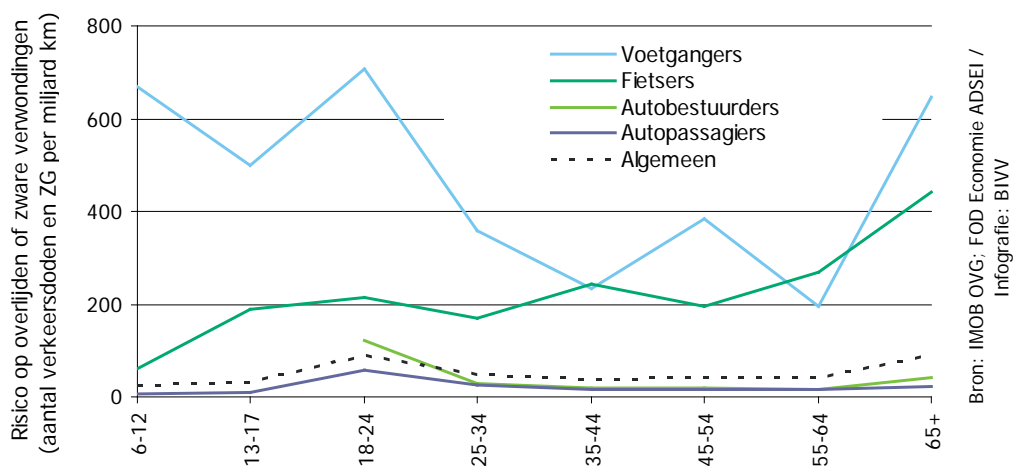
De voornaamste vaststelling uit Figuur 38 is dat het risico op overlijden of ernstige verwondingen veel hoger is voor zwakke weggebruikers dan voor de inzittenden van personenwagens. Het risico als fietser is voor 18-24 jarigen twee maal hoger dan als autobestuurder, maar voor 45 plussers is het risico als fietser 10 tot 17 maal hoger dan als autobestuurder. Voor voetgangers zijn de vaststellingen gelijkaardig.

Jongeren van 18 tot en met 24 jaar hebben samen met -18 jarigen en 65 plussers een hoog risico op ernstige of dodelijke verwondingen als zij zich te voet verplaatsen. Terwijl dit hoge risico bij -25 jarigen eerder te wijten is aan een hoog ongevalsrisico is dit bij 65 plussers eerder te wijten aan een hoge kwetsbaarheid. Het is trouwens ook hun zeer hoge kwetsbaarheid die van 65 plussers de grootste risicogroep maken bij verplaatsingen met de fiets (het ongevalsrisico van 65 plussers met de fiets is relatief laag).

Van alle leeftijdscategorieën hebben 18-24 jarige autoinzittenden de hoogste kans hebben om te overlijden of zwaar gewond te raken. Op basis van Figuur 36 (ongevalsrisico) en Figuur 37 (kwetsbaarheid) weten we dat dit eerder het gevolg is van een hoog ongevalsrisico dan van een hoge kwetsbaarheid.

FIGUUR 38 :

Risico op overlijden of zware verwondingen (aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per miljard km) volgens leeftijdscategorie



Nota: Voor de berekening van het ongevalsrisico, werd het aantal kilometers volgens leeftijdscategorie en weggebruikerstype uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2. gebruikt. Deze informatie is niet beschikbaar voor kinderen van 0 tot 5 jaar. Daarnaast is de steekproef van het OVG 4.2. te klein om betrouwbare gegevens op te leveren inzake het aantal afgelegde kilometers met bromfietsen, motorfietsen en (lichte) vrachtwagens volgens leeftijdscategorie.



2.6 Kenmerken van letselongevallen

2.6.1 Aanrijdingstypes⁴⁶

76% van alle letselongevallen in Vlaanderen en 64% van alle letselongevallen in Wallonië ontstaan door een **aanrijding tussen twee weggebruikers**. Vlaanderen kent het hoogste percentage aanrijdingen langs opzij van de drie gewesten (36%). Dit geldt ook voor aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) (22%) en voor frontale aanrijdingen (11%) (Tabel 29; Figuur 39).

Wanneer de drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (aanrijding tegen een hindernis op of buiten de rijbaan, en ongeval zonder hindernis) worden opgeteld, dan blijken deze **“eenzijdige ongevallen” 22% van alle letselongevallen** in Vlaanderen te representeren. De totaal som van alle types eenzijdige letselongevallen zijn daarmee even frequent als de aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar). 36% van alle Vlaams verkeersdoden (157 van 436 verkeersdoden) vallen in deze eenzijdige letselongevallen. De eenzijdige letselongevallen tegen een hindernis buiten de rijbaan en de aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger hebben de hoogste ongeval-lenernst (respectievelijk 30 en 28 verkeersdoden per 1000 letselongevallen) van alle aanrijdingstypes (Tabel 28).

TABEL 28 :
Kerncijfers van letselongevallen volgens het aanrijdingstype in het Vlaams gewest – 2010
(gewogen cijfers)

| | | Doden 30 dagen | Letselongevallen | Ernst | |
|--------------------|-------------------------------------|----------------|------------------|-------------|-----------|
| Tussen bestuurders | Kettingbotsing | 1 | 199 | 0,7% | 5 |
| | Frontale botsing of bij het kruisen | 65 | 3 202 | 11,0% | 20 |
| | Langs achteren of naast elkaar | 49 | 6 295 | 21,6% | 8 |
| | Langs opzij | 76 | 10 469 | 36,0% | 7 |
| Met een voetganger | | 56 | 1 986 | 6,8% | 28 |
| Eén weggebruiker | Tegen een hindernis op rijbaan | 11 | 704 | 2,4% | 16 |
| | Tegen hindernis buiten rijbaan | 123 | 4 158 | 14,3% | 30 |
| | Geen hindernis | 23 | 1 447 | 5,0% | 16 |
| Andere, onbekend | | 32 | 655 | 2,2% | 49 |
| Totaal | | 436 | 29 115 | 100% | 15 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

⁴⁶ Indien een letselongeval uit meerdere aanrijdingen/botsingen bestaat, dan is het enkel de eerste aanrijding/botsing die in de tabellen en figuren van dit hoofdstuk wordt opgenomen.

TABEL 29 :

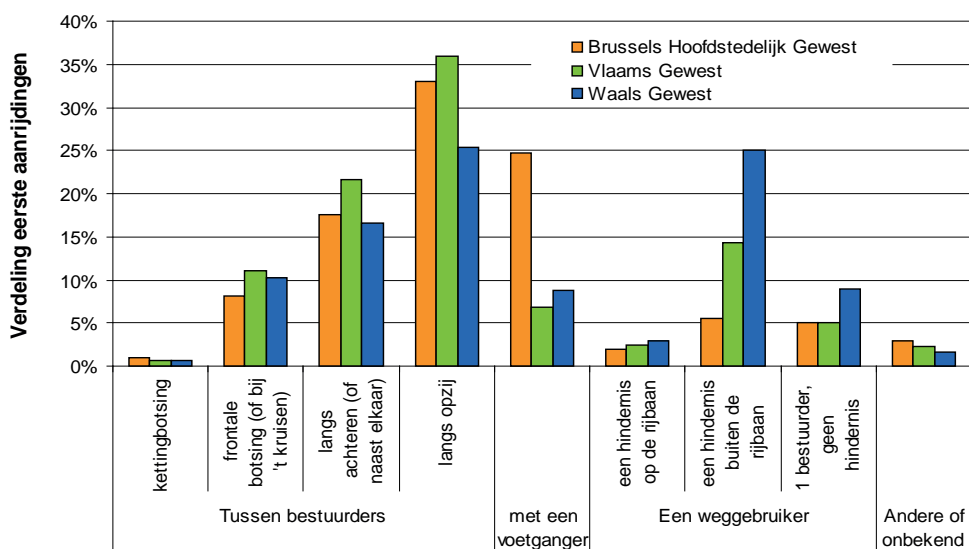
Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het aanrijdingstype in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

| | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | | Vlaams Gewest | | Waals Gewest | | |
|--------------------|-------------------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-------|
| | # | % | # | % | # | % | |
| Tussen bestuurders | Kettingbotsing | 36 | 0,9% | 199 | 0,7% | 93 | 0,7% |
| | Frontale botsing of bij het kruisen | 309 | 8,2% | 3 202 | 11,0% | 1 326 | 10,2% |
| | Langs achteren of naast elkaar | 667 | 17,6% | 6 295 | 21,6% | 2 150 | 16,5% |
| | Langs opzij | 1 248 | 32,9% | 10 469 | 36,0% | 3 295 | 25,3% |
| Met een voetganger | 936 | 24,7% | 1 986 | 6,8% | 1 135 | 8,7% | |
| Eén weggebruiker | Tegen een hindernis op rijbaan | 75 | 2,0% | 704 | 2,4% | 383 | 2,9% |
| | Tegen hindernis buiten rijbaan | 212 | 5,6% | 4 158 | 14,3% | 3 268 | 25,1% |
| | Geen hindernis | 193 | 5,1% | 1 447 | 5,0% | 1 173 | 9,0% |
| Andere, onbekend | 111 | 2,9% | 655 | 2,2% | 202 | 1,6% | |
| Totaal | 3 787 | 100% | 29 115 | 100% | 13 025 | 100% | |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 39 :

Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het aanrijdingstype in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%.

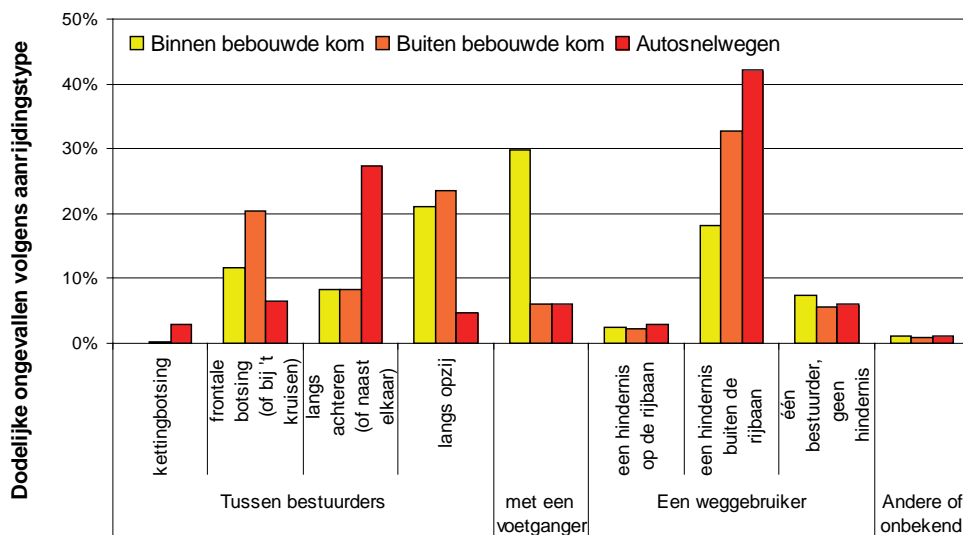
Figuur 40 toont de verdeling van de verschillende aanrijdingstypes binnen het totale aantal dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen in het Vlaams Gewest.

De rangschikking van de dodelijke letselongevallen volgens aanrijdingstype en volgens wegtype (autosnelwegen, wegen binnen bebouwde kom of wegen buiten bebouwde kom) wordt vanzelfsprekend mee bepaald door de infrastructurele kenmerken van elk

wegtype. Op autosnelwegen bijvoorbeeld zijn frontale aanrijdingen en aanrijdingen met voetgangers zeldzaam.

Van alle dodelijke ongevallen op **autosnelwegen en op wegen buiten de bebouwde kom** zijn de **eenzijdige botsingen** tegen een obstakel buiten de rijbaan het meest frequent: het gaat om 42% van alle dodelijke ongevallen op autosnelwegen, en 33% van alle dodelijke ongevallen buiten de bebouwde kom (en 18% van de dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom) (Figuur 40). Op autosnelwegen bevinden aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) zich met 27% op de tweede plaats van de meest voorkomende dodelijke ongevallen staan. Buiten de bebouwde kom, staan aanrijdingen langs opzij op de tweede plaats (24% van alle dodelijke ongevallen) en frontale aanrijdingen (of aanrijdingen bij 't kruisen) op de derde plaats. Binnen de bebouwde kom tot slot, komen de aanrijdingen met voetgangers het frequentst voor met ongeveer één dodelijk ongeval op 3.

FIGUUR 40 :
Verdeling van het aantal dodelijke ongevallen volgens het aanrijdingstype en het wegtype in het Vlaams gewest – 2008, 2009 en 2010 (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%.

Gezien dodelijke letselongevallen tegen een hindernis buiten de rijbaan zo frequent zijn, wordt de aard van de hindernissen in de onderstaande figuur verder gespecificeerd.

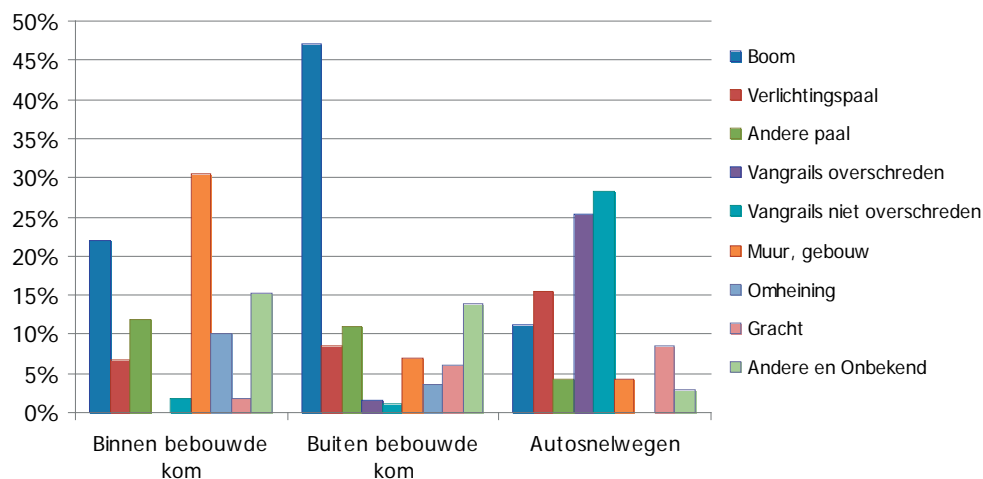
Zowel op Vlaamse als op Waalse **autosnelwegen** vormt het obstakel « buiten de rijbaan » meestal een **vangrail** (54% van de aangereden hindernissen in Vlaanderen, 41% in Wallonië). Deze vangrail wordt in Vlaanderen in 1 op 2 gevallen overschreden (in Wallonië is dit in 1 op 3 gevallen). Het tweede meest voorkomende obstakel in Vlaanderen is een **verlichtingspaal** (15%) en in Wallonië een boom (21% van de obstakels).

Buiten de bebouwde kom zijn **bomen** het meest frequente obstakel bij dodelijke eenzijdige letselongevallen tegen een hindernis buiten de rijbaan (47% in Vlaanderen, 41% in Wallonië).

Binnen de bebouwde kom, tot slot, vormen **muren en gebouwen** het vaakst “een hindernis buiten de rijbaan” (31% in het Vlaams Gewest, 26% in het Waals Gewest). In Vlaanderen bevinden bomen (22%) en “andere hindernissen” (14%) zich op de tweede en derde plaats (in Wallonië zijn dat verlichtingspalen (20%) en bomen (18%)).

FIGUUR 41 :

De aard van het obstakel bij eenzijdige dodelijke letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan in het Vlaams gewest – 2008, 2009 en 2010



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: De balken met betrekking tot de letselongevallen binnen bebouwde kom tellen op tot 100%. Hetzelfde geldt voor de balken met betrekking tot autosnelwegen en met betrekking tot buiten de bebouwde kom.

2.6.2 Wie botst tegen wie ?

Van alle letselongevallen tussen twee partijen zijn personenwagens in 85% van de letselongevallen betrokken. Plaatsen twee en drie worden bekleed door fietsers en bromfietsers: zij zijn respectievelijk in 26% en 13% van alle letselongevallen tussen twee bestuurders betrokken. Lichte vrachtwagens volgen op plaats vier met 12%.



TABEL 30 :

Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Voetgangers | Fietsers | Bromfietsers | Motorfietsers | Personenauto's | Autobussen et autotocars | Lichte vrachtwagens | Vrachtwagens en trekkers | Andere weggebruikers en onbekend | Totaal*** |
|------------------------------------|-------------|-------------|--------------|---------------|----------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------|
| Botsing tussen weggebruikers*: | | | | | | | | | | |
| Voetgangers | 0 | 219 | 100 | 39 | 1318 | 86 | 145 | 45 | 60 | |
| Fietsers | 219 | 426 | 231 | 88 | 4165 | 66 | 435 | 187 | 101 | |
| Bromfietsers | 100 | 231 | 70 | 22 | 2116 | 28 | 231 | 50 | 35 | |
| Motorfietsers | 39 | 88 | 22 | 40 | 1267 | 9 | 127 | 54 | 25 | |
| Personenauto's | 1318 | 4165 | 2116 | 1267 | 7481 | 228 | 1436 | 891 | 433 | |
| Autobussen et autotocars | 86 | 66 | 28 | 9 | 228 | 14 | 27 | 16 | 11 | |
| Lichte vrachtwagens | 145 | 435 | 231 | 127 | 1436 | 27 | 105 | 123 | 52 | |
| Vrachtwagens en trekkers | 45 | 187 | 50 | 54 | 891 | 16 | 123 | 124 | 16 | |
| Andere weggebruikers en onbekend | 60 | 101 | 35 | 25 | 433 | 11 | 52 | 16 | 29 | |
| Totaal tussen weggebruikers | 2013 | 5919 | 2883 | 1671 | 19336 | 486 | 2680 | 1507 | 763 | 22755 |
| Botsing tegen hindernis | | | | | | | | | | |
| | 34 | 274 | 195 | 205 | 3636 | 13 | 333 | 108 | 64 | 4862 |
| Andere botsing** en onbekend | | | | | | | | | | |
| | 10 | 350 | 209 | 226 | 545 | 12 | 56 | 22 | 68 | 1498 |
| Totaal | 2058 | 6543 | 3287 | 2102 | 23517 | 511 | 3069 | 1636 | 896 | 29115 |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbeltellingen

**Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)

***De totalen in deze laatste kolom zijn geen totaalsommen van de percentages in de respectievelijke rijen. In de laatste kolom "totaal" wordt elk letselongeval slechts één maal geteld, terwijl in de respectievelijke rijen een letselongeval meerdere keren kan worden geteld.

TABEL 31 :
Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest – 2010 (%)

| | Voetgangers | Fietsers | Bromfietsers | Motorfietsers | Personenauto's | Autobussen et autocars | Lichte vrachtwagens | Vrachtwagens en trekkers | Andere weggebruikers en onbekend | Totaal*** |
|------------------------------------|-------------|--------------|--------------|---------------|----------------|------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------------------|---------------|
| Botsing tussen weggebruikers*: | | | | | | | | | | |
| Voetgangers | 0,0% | 1,0% | 0,4% | 0,2% | 5,8% | 0,4% | 0,6% | 0,2% | 0,3% | |
| Fietsers | 1,0% | 1,9% | 1,0% | 0,4% | 18,3% | 0,3% | 1,9% | 0,8% | 0,4% | |
| Bromfietsers | 0,4% | 1,0% | 0,3% | 0,1% | 9,3% | 0,1% | 1,0% | 0,2% | 0,2% | |
| Motorfietsers | 0,2% | 0,4% | 0,1% | 0,2% | 5,6% | 0,0% | 0,6% | 0,2% | 0,1% | |
| Personenauto's | 5,8% | 18,3% | 9,3% | 5,6% | 32,9% | 1,0% | 6,3% | 3,9% | 1,9% | |
| Autobussen et autocars | 0,4% | 0,3% | 0,1% | 0,0% | 1,0% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | |
| Lichte vrachtwagens | 0,6% | 1,9% | 1,0% | 0,6% | 6,3% | 0,1% | 0,5% | 0,5% | 0,2% | |
| Vrachtwagens en trekkers | 0,2% | 0,8% | 0,2% | 0,2% | 3,9% | 0,1% | 0,5% | 0,5% | 0,1% | |
| Andere weggebruikers en onbekend | 0,3% | 0,4% | 0,2% | 0,1% | 1,9% | 0,0% | 0,2% | 0,1% | 0,1% | |
| Totaal tussen weggebruikers | 8,8% | 26,0% | 12,7% | 7,3% | 85,0% | 2,1% | 11,8% | 6,6% | 3,4% | 78,2% |
| Botsing tegen hindernis | 0,1% | 0,9% | 0,7% | 0,7% | 12,5% | 0,0% | 1,1% | 0,4% | 0,2% | 16,7% |
| Andere botsing** en onbekend | 0,0% | 1,2% | 0,7% | 0,8% | 1,9% | 0,0% | 0,2% | 0,1% | 0,2% | 5,1% |
| Totaal | 7,1% | 22,5% | 11,3% | 7,2% | 80,8% | 1,8% | 10,5% | 5,6% | 3,1% | 100,0% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbeltellingen

**Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)

***De totalen in deze laatste kolom zijn geen totaalsommen van de percentages in de respectievelijke rijen. In de laatste kolom "totaal" wordt elk letselongeval slechts één maal geteld, terwijl in de respectievelijke rijen een letselongeval meerdere keren kan worden geteld.

2.7 Rijden onder invloed van alcohol

Terwijl de ongevallendatabank heel wat interessante informatie bevat over de kenmerken van verkeersslachtoffers en over de ongevalsomstandigheden (zoals het moment van het ongeval, de weersgesteldheid enz.) **schiet de ongevallendatabank ruimschoots tekort inzake de weergave van de ongevalsoorzaken.**

De ongevallendatabank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die worden ingevuld door de politiediensten nadat zij een letselongeval ter plaatse hebben vastgesteld. De politie kan ter plaatse echter zelden met zekerheid oordelen over bepaalde letseloorzaken zoals overdreven/onaangepaste snelheid, gordeldracht, overtredingen van de wet enz. Voor sommige ongevalsoorzaken bestaat er zelfs geen rubriek in het verkeersongevallenformulier (bvb. met betrekking tot de gereden snelheid op het moment van het letselongeval).

Rijden onder invloed van alcohol is de enige “killer” (de drie killers in het verkeer zijn “rijden onder invloed van alcohol”, “het niet dragen van de gordel”, en “overdreven/onaangepaste snelheid”) **waarover voldoende informatie in het verkeersongevallenformulier is opgenomen.** In het verkeersongevallenformulier is er een belangrijke rubriek aan deze problematiek gewijd. Bovendien heeft de politie aan de hand van een ademtest na het letselongeval zekerheid over het al dan onder invloed zijn van de betrokkenen zodat het invullen van deze rubriek niet op speculatie hoeft te berusten.

2.7.1 Inleiding

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de resultaten van de ademtests die na een **letselongeval** bij de betrokken bestuurders⁴⁷ door de politie zijn afgenomen en hebben geen betrekking op alcoholcontroles buiten een ongevalscontext. Dit is geen onbelangrijk detail, aangezien de prevalentie van rijden onder invloed gevoelig lager is bij alcoholcontroles buiten een ongevalscontext (2,6% in het jaar 2009)⁴⁸ dan bij ademtesten binnen een ongevalscontext (10,4%).

Een bestuurder is onder invloed wanneer hij of zij bij de ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit stemt overeen met 0,5 gram alcohol per liter bloed of **0,5 promille.**

Omdat slechts 65% van alle bij een ongeval betrokken bestuurders een ademtest moeten afleggen, en er dus geen volledige informatie over rijden onder invloed beschikbaar is, is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Van de resterende 35% bestuurders die geen ademtest hebben afgelegd, heeft een deel wel een bloedproef afgelegd, maar de resultaten van deze bloedproeven worden niet in de ongevallendatabank opgenomen. De statistieken in dit hoofdstuk zijn bijgevolg enkel gebaseerd op de resultaten van **de ademtests** en zijn daarenboven ook onderhevig aan een vertekening (bias) omdat de selectie van de bestuurders die wel of niet een ademtest afleggen niet willekeurig is (zie verder).

Het percentage bestuurders onder invloed wordt gedefinieerd als het aantal bestuurders onder invloed in verhouding tot het aantal geteste bestuurders. Het percentage bestuurders onder invloed lijdt aan twee verschillende vormen van **selectiebiases**. Enerzijds lijdt het percentage bestuurders onder invloed aan een overschatting, omdat bij een vermoeden van dronkenschap vaker een ademtest wordt afgenomen dan wanneer dit vermoeden ontbreekt. Tegelijkertijd is het percentage bestuurders onder invloed onderhevig aan een selectiebias die tot onderschatting leidt. De ademtest wordt immers zelden afgenomen bij zwaargewonde en omgekomen be-

⁴⁷ In dit hoofdstuk over rijden onder invloed van alcohol valt de voetganger ook onder de term “bestuurder”. Voetgangers en bestuurders worden in dit hoofdstuk dus niet als onderscheiden categorieën gepresenteerd, maar vormen een geheel onder de noemer “bestuurder”.

⁴⁸ Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2009”. Brussel, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

stuurders terwijl precies deze slachtoffers het vaakst onder invloed zijn⁴⁹. Het is onbekend welke van de twee selectiebiases het sterkste doorweegt, zodat ook ongekend blijft of de overschatting dan wel de onderschatting (van het percentage autobestuurders onder invloed) overheerst.

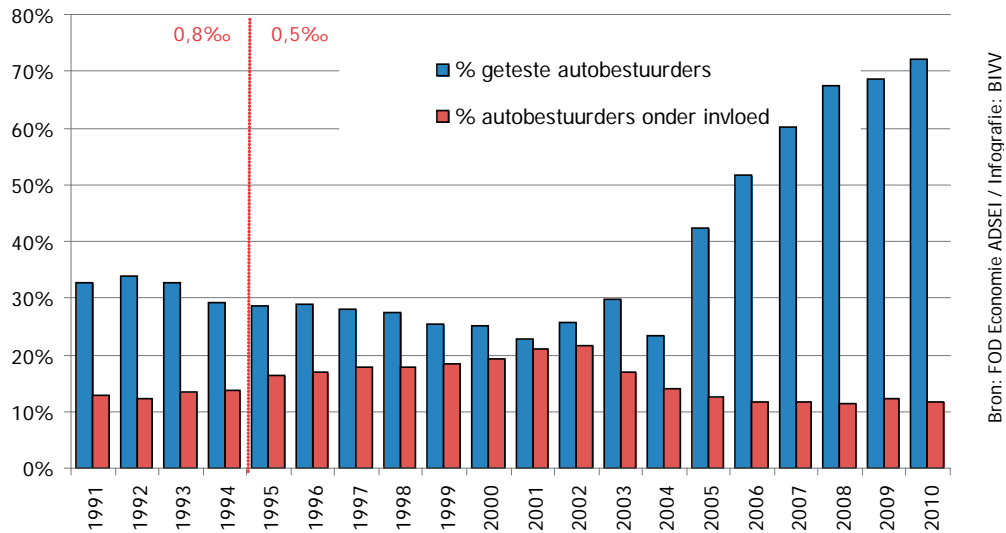
In dit hoofdstuk over alcoholgerelateerde letselongevallen, worden **enkel de statistieken met betrekking tot autobestuurders** besproken (afgezien van paragraaf 2.7.3). Verschillende redenen verantwoorden deze keuze. In de eerste plaats maken autobestuurders veruit de grootste groep uit van het totaal aantal bestuurders. In 2010 vertegenwoordigden zij 61% van alle betrokken bestuurders in letselongevallen in Vlaanderen. Van het totaal aantal **positief bevonden bestuurders** representeerden zij in 2010 zelfs 76%. De grote verschillen tussen **de percentages bestuurders onder invloed** in functie van de verplaatsingswijze zijn een tweede reden (zie bijvoorbeeld het verschil tussen de professionele bestuurders en de andere bestuurders in Tabel 33). Bovendien zijn ook de verschillen tussen **de percentages geteste bestuurders** volgens verplaatsingswijze enorm (zie Tabel 33). Wegens de twee verschillende vormen van selectiebiases, welke reeds eerder vermeld werden en welke beide een invloed hebben op het vastgestelde percentage bestuurders onder invloed (zie punt 2.7.1), is het niet wenselijk de verschillende verplaatsingswijzes als één en dezelfde groep te behandelen.

Hoewel maar 72% van de autobestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten een ademtest hebben afgelegd in 2010, is de situatie ten opzichte van 2004 sterk verbeterd (Figuur 42). Het percentage geteste autobestuurders is sinds 2004 immers meer dan verdrievoudigd. Nooit eerder werden er op één jaar tijd zoveel autobestuurders, betrokken in letselongevallen, getest. **Tijdens diezelfde tijdspanne is het percentage positieve autobestuurders bovendien gedaald van 14,1% naar 11,8%**. Het is echter moeilijk te achterhalen of het gaat om een effectieve daling van het percentage positieve autobestuurders dan wel om een daling als gevolg van een minder selectieve en minder bevooroordeelde keuze door de politie van de autobestuurders die een ademtest moeten afleggen. Zolang het percentage geteste bestuurders immers niet constant blijft doorheen de tijd, is het moeilijk om evoluties van het percentage positieve bestuurders te interpreteren. Een gelijkaardig probleem duikt op bij een ruimtelijke vergelijking (bvb. tussen de drie gewesten) van het percentage bestuurders onder invloed want ook tussen ruimtelijke entiteiten kan het percentage geteste bestuurders verschillen.

⁴⁹ In het jaar 2010 werden 73% van de ongedeerde autobestuurders, 74% van de lichtgewonde en 30% van de zwaargewonde autobestuurders aan een ademtest onderworpen. Van de omgekomen autobestuurders (doden ter plaatse + dodelijk gewonden) werd geen enkele persoon getest. Van de autobestuurders die getest zijn, heeft 9% van de ongedeerden, 15% van de lichtgewonden en 31% van de zwaargewonden de wettelijke alcohollimiet overschreden. Het percentage autobestuurders neemt trapsgewijs toe naarmate de letselernst van de autobestuurders hoger is. Als deze vaststelling wordt doorgetrokken naar de verkeersdoden, dan kan ervan worden uitgegaan dat eveneens minstens 31% (dit is het percentage van de zwaargewonden) van hen op het moment van het ongeval onder invloed was.

FIGUUR 42 :

Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : Verandering van de wetgeving in december 1994: de maximaal toegestane alcohollimiet werd gewijzigd van 0,8‰ naar 0,5‰.

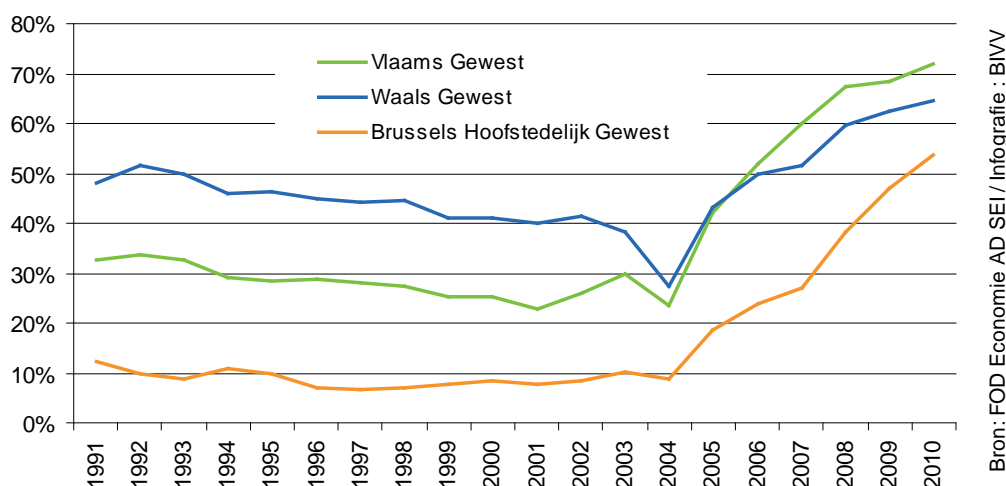
2.7.2 Volgens het gewest

De evolutie van het percentage geteste autobestuurders sinds het jaar 1991 is gelijkaardig voor de drie gewesten. Het percentage geteste autobestuurders ging in dalende lijn (het Vlaams en het Waals Gewest) of bleef constant (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) tussen het jaar 1991 en 2004. Na het jaar 2004, zette er zich in de drie gewesten een spectaculaire stijging in, welke in het jaar 2010 nog niet tot stilstand is gekomen.

Wegens de combinatie van een gelijkaardige evolutie van het percentage geteste autobestuurders én een erg verschillende startpositie in het jaar 1991 (12% geteste autobestuurders in Brussel; 33% in Vlaanderen en 48% in Wallonië) heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het jaar 2010 nog steeds een achterstand op de twee andere gewesten (54% geteste autobestuurders in Brussel; **72% in Vlaanderen** en 65% in Wallonië). Wegens een iets sterkere vooruitgang in het Vlaams gewest dan in het Waals Gewest heeft de noordelijke regio de zuidelijke regio in 2006 ingehaald, en is het **Vlaams Gewest nu de koploper.**

FIGUUR 43 :

Evolutie van het percentage geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers)

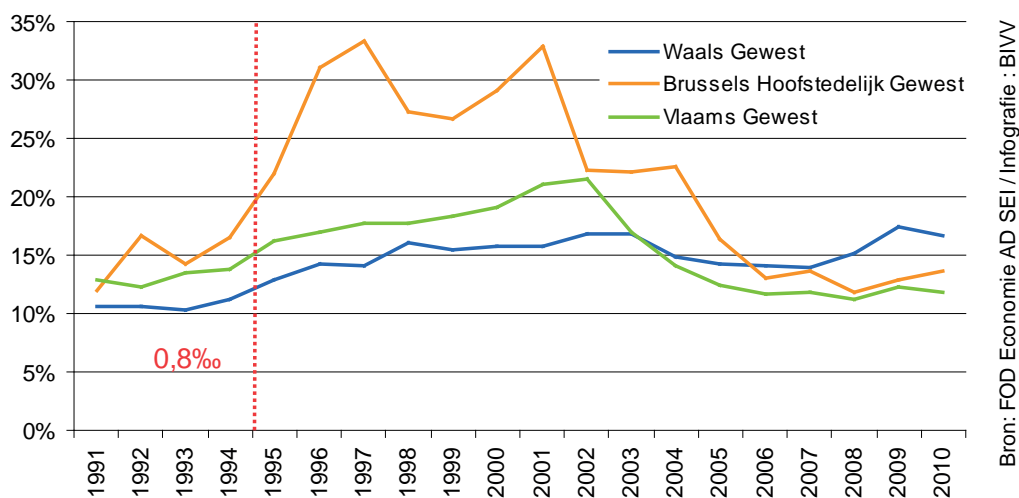


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Met een stijging van 1991 tot en met het begin van de eenentwintigste eeuw en een daaropvolgende daling is ook **de evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed vrij gelijkaardig in de drie gewesten**. Toch onderscheidt Wallonië zich van de twee andere gewesten door een duidelijk lichtere afname sinds begin 2000, die bovendien ook nog beperkt is in de tijd. Sinds 2007 is deze zelfs overgegaan in een stijging. Als een gevolg daarvan heeft Wallonië in tegenstelling tot de twee andere gewesten, nooit meer het lage niveau aan het begin van de jaren '90 kunnen bereiken, en vertoont deze regio in het jaar 2010 het hoogste percentage positieve autobestuurders van de drie gewesten (**12% in Vlaanderen**, 14% in Brussel en 17% in Wallonië).

FIGUUR 44 :

Evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota : Wegens de sterke variatie van het percentage geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van Figuur 44 geboden (zie de inleiding van dit hoofdstuk over rijden onder invloed van alcohol).

Nota : Verandering van de wetgeving in december 1994: de maximaal toegestane alcohollimiet werd gewijzigd van 0,8‰ naar 0,5‰.

TABEL 32 :

Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers)

| | Percentage geteste autobestuurders | | | Percentage autobestuurders onder invloed | | |
|----------------|------------------------------------|---------------|--------------|--|---------------|--------------|
| | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest | Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Vlaams Gewest | Waals Gewest |
| 1991 | 12,4% | 32,8% | 48,2% | 11,9% | 12,9% | 10,6% |
| 1995 | 9,8% | 28,6% | 46,4% | 22,0% | 16,2% | 12,9% |
| 2000 | 8,4% | 25,2% | 41,0% | 29,1% | 19,2% | 15,8% |
| 2001 | 7,8% | 22,7% | 40,1% | 32,9% | 21,0% | 15,8% |
| 2002 | 8,3% | 25,8% | 41,4% | 22,2% | 21,6% | 16,8% |
| 2003 | 10,2% | 29,7% | 38,3% | 22,2% | 16,9% | 16,9% |
| 2004 | 8,9% | 23,4% | 27,4% | 22,6% | 14,1% | 14,9% |
| 2005 | 18,5% | 42,3% | 43,1% | 16,3% | 12,4% | 14,2% |
| 2006 | 23,8% | 51,8% | 49,6% | 13,0% | 11,6% | 14,0% |
| 2007 | 27,1% | 60,1% | 51,6% | 13,7% | 11,7% | 13,9% |
| 2008 | 38,2% | 67,4% | 59,8% | 11,8% | 11,3% | 15,1% |
| 2009 | 47,2% | 68,5% | 62,4% | 12,9% | 12,3% | 17,4% |
| 2010 | 53,7% | 72,0% | 64,7% | 13,6% | 11,8% | 16,6% |
| 2010 (gewogen) | 53,9% | 71,9% | 64,6% | 13,5% | 11,7% | 16,6% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : Wegens de sterke variatie van het percentage geteste autobestuurders blijft enige voorzichtigheid bij de interpretatie van de evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders geboden (7.3).

Nota : Verandering van de wetgeving in december 1994: de maximaal toegestane alcohollimiet werd gewijzigd van 0,8‰ naar 0,5‰.

2.7.3 Volgens verplaatsingswijze

De percentages geteste en positief bevonden bestuurders, betrokken in letselongevallen, verschillen sterk in functie van het verplaatsingsmiddel. **Bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens zijn het vaakst onder invloed van alcohol (beide 12%).** Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts zelden onder invloed van alcohol (minder dan 2%). Zwakke weggebruikers moeten minder vaak een ademtest afleggen maar blijken eveneens minder vaak onder invloed te zijn dan bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens.

TABEL 33 :

Percentage geteste en positief bevonden bestuurders volgens verplaatsingswijze, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | % geteste bestuurders | % bestuurders onder invloed |
|--|-----------------------|-----------------------------|
| Voetgangers | 20,8% | 8,7% |
| Fietsers | 41,7% | 5,5% |
| Bromfietsers | 60,9% | 9,6% |
| Motorfietsers | 61,0% | 8,0% |
| Autobestuurders | 71,9% | 11,7% |
| Bestuurders van lichte vrachtwagens | 75,1% | 12,5% |
| Vrachtwagenbestuurders | 75,6% | 1,6% |
| Bestuurders van autobussen en autocars | 72,5% | 0,4% |
| Andere/onbekend | 45,3% | 5,8% |
| Totaal | 64,7% | 10,4% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

2.7.4 Volgens leeftijd en tijdstip

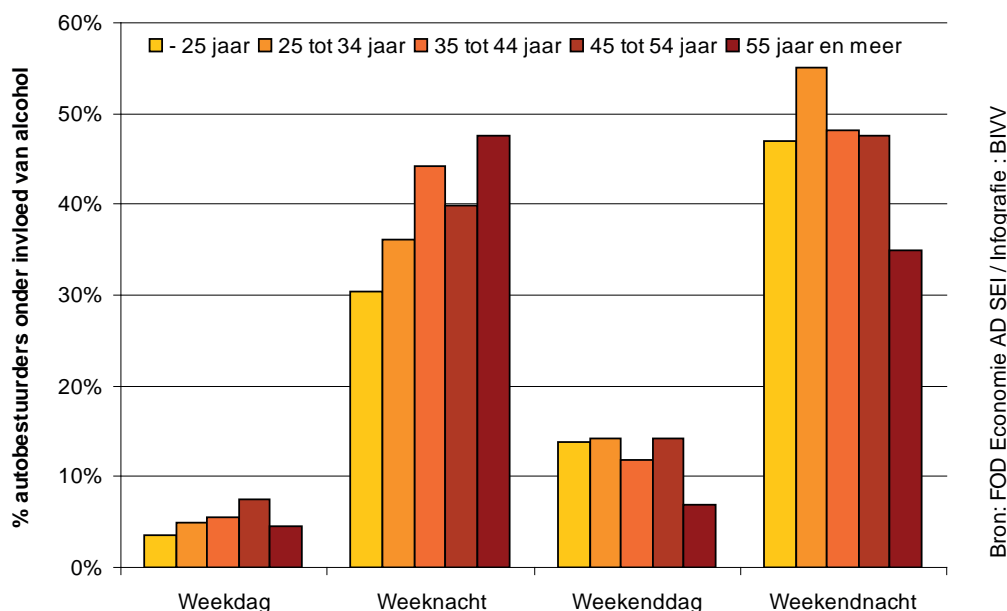
Figuur 45 geeft het percentage positief bevonden autobestuurders betrokken in letselongevallen weer in functie van twee verschillende variabelen, nl. de periode van de week en de leeftijdsklasse van de autobestuurders.

Wat betreft de periode van de week, springt **het hoge aantal positief bevonden autobestuurders tijdens nachtelijke letselongevallen** in het oog. De opdeling dag versus nacht lijkt zich daarbij beduidend sterker af te tekenen dan de opdeling (werk)week versus weekend. Weekendnachten blijven de meest problematische periode: ongeveer de helft van de autobestuurders die dan in een letselongeval betrokken raken, hebben dan de wettelijke maximale alcohollimiet van 0,5‰ overschreden. Deze vaststellingen volgens de periode van de week gelden voor alle leeftijdscategorieën (Figuur 45), behalve voor 55-plussers want zij waren vaker onder invloed tijdens weeknachten dan tijdens weekendnachten.

Alhoewel de algemene bevindingen dus hetzelfde zijn voor alle leeftijdscategorieën, doen er zich bij **een analyse van elk tijdstip afzonderlijk toch lichte verschillen tussen de leeftijdscategorieën** voor. Tijdens de werkweek blijkt het percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen, recht evenredig te stijgen met de leeftijd. De omgekeerde vaststelling geldt voor de weekendnachten: hoe jonger de autobestuurder, hoe vaker die onder invloed blijkt te zijn (-25 jarigen buiten beschouwing gelaten). Overdag tijdens het weekend is er dan weer nauwelijks een onderscheid tussen de verschillende leeftijdsklassen.

FIGUUR 45 :

Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



De jongste leeftijdscategorie is in deze paragraaf de meest opmerkelijke leeftijdsklasse. Tijdens geen enkel tijdstip van de week blijken zij het vaakst onder invloed. Integendeel, tijdens de werkweek zijn zij het minst vaak onder invloed van alle leeftijdsklassen en ook tijdens het weekend overstijgen zij allerminst de oudere autobestuurders. Een opmerkelijke vaststelling is dat 18-24 jarige autobestuurders betrokken in letselongevallen, op elk tijdstip van de week minder onder invloed zijn dan de 25-34-jarigen, maar dat zij, wanneer het tijdstip van de week niet in rekening wordt genomen, toch het vaakst onder invloed blijken van alle leeftijdsklassen (zie de totaalkolom in Tabel 34).

Deze merkwaardige contradictie wordt verklaard door het moment waarop de verschillende leeftijdsklassen zich aan het verkeer blootstellen. 18-24-jarige autobestuurders verplaatsen zich verhoudingsgewijs vaker met de wagen op tijdstippen op momenten dat er **door iedereen** meer alcohol wordt genuttigd (nl. de weekendnachten). **Het specifieke mobiliteits- en blootstellingspatroon van 18-24 jarigen**, en dus niet een frequentere alcoholconsumptie tijdens weekendnachten of andere tijdstippen van de week, **verklaart waarom zij in de totaalkolom in Tabel 34 het meest onder invloed blijken**.

Naast de leeftijd van de autobestuurders speelt ook het geslacht van de autobestuurders een belangrijke rol. **Bij mannelijke autobestuurders, betrokken in letselongevallen, ligt het percentage positieve autobestuurders drie maal hoger dan bij vrouwelijke autobestuurders.**⁵⁰

⁵⁰ 4,8% van de vrouwelijke autobestuurders, betrokken in letselongevallen op het Vlaams grondgebied, waren in 2010 onder invloed van alcohol. Voor mannen bedroeg dit percentage 15,5%. Aan de opsplitsing tussen mannen en vrouwen werd in dit rapport geen tabel of figuur ontleed. In het nationale statistiekenrapport 2010 bevinden zich wel tabellen en figuren over het geslacht van de autobestuurders welke in overtreding zijn met de wettelijke alcohollimiet en betrokken raakten in een letselongeval.

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

TABEL 34 :

Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| | Weekdag | Weeknacht | Weekend- dag | Weekend- nacht | Totaal |
|--------------------|-------------|--------------|-----------------|-------------------|--------------|
| Minder dan 25 jaar | 3,5% | 30,4% | 13,8% | 47,0% | 13,6% |
| 25 tot 34 jaar | 5,0% | 36,1% | 14,2% | 55,1% | 13,2% |
| 35 tot 44 jaar | 5,5% | 44,2% | 11,9% | 48,2% | 11,5% |
| 45 tot 54 jaar | 7,4% | 39,8% | 14,3% | 47,7% | 12,3% |
| 55 jaar en ouder | 4,6% | 47,5% | 6,9% | 34,9% | 7,1% |
| Totaal | 5,2% | 37,4% | 12,3% | 48,8% | 11,7% |

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota: In het totaal zijn de autobestuurders voor wie de leeftijd onbekend is ook inbegrepen.

2.7.5 Verhoogd ongevalsrisico

Wanneer alle periodes in de week worden opgeteld, testen jonge autobestuurders (18-25) het vaakst positief na een letselongeval (zie Tabel 34). Hierboven werd dit reeds verklaard aan de hand van het specifieke blootstellingspatroon van jonge autobestuurders.

Bij aselectieve ademtesten langs de kant van de weg **buiten een ongevalscontext, blijkt de jongste leeftijdsklasse echter overduidelijk het minst vaak onder invloed.** Uit de gedragsmetingen “Rijden onder invloed van alcohol” blijkt dat hoe jonger de autobestuurder is, hoe kleiner de kans is dat een positieve ademtest wordt afgelegd (55 plussers buiten beschouwing gelaten)⁵¹. Jongeren tot en met 25 jaar nemen dus minder vaak plaats achter stuur als zij onder invloed zijn dan bestuurders van middelbare leeftijd. Toch zijn zij van alle leeftijdscategorieën het vaakst onder invloed als zij in een letselongeval betrokken raken.

Deze schijnbare tegenstelling heeft verschillende verklaringen, waaronder de twee volgende. Ten eerste zijn **jongeren gevoeliger voor de effecten van alcohol** dan ouderen bij een vergelijkbaar promillegehalte in het bloed, en hebben zij minder ervaring met het besturen van een auto in een niet nuchtere toestand⁵². Ten tweede vertonen jongeren een ander alcoholconsumptiegedrag dan oudere leeftijdsgroepen. **Wanneer jongeren de wettelijke alcohollimiet overschrijden, dan wordt deze limiet namelijk vaak erg ruim overschreden.** Eén op twee 18-24 jarige autobestuurders die de maximaal toegelaten BAC van 0,5 g/l overschrijden, hebben immers een BAC van 1,2 g/l of meer. Voor alle andere autobestuurders, inclusief de 25-31-jarigen, bedraagt dit aandeel slechts één op vijf. Dit blijkt uit metingen langs het Belgische wegennet, welke zijn uitgevoerd buiten een ongevalscontext in het kader van het Europese project DRUID⁵³. Mogelijk gaat bij jonge autobestuurders meer dan bij andere autobestuurders nog **ander risicogedrag gepaard met rijden onder invloed**, zoals overdreven snelheid en een onvoorzichtige rijstijl.

Alle autobestuurders uit alle leeftijdsgroepen hebben een verhoogd ongevalsrisico wanneer zij onder invloed zijn van alcohol in vergelijking met een volledig nuchtere toestand. Maar voor jonge autobestuurders is het verschil tussen nuchtere en aangeschoten toestand het grootst. Figuur 46 wijst op een verhoging van het risico om in

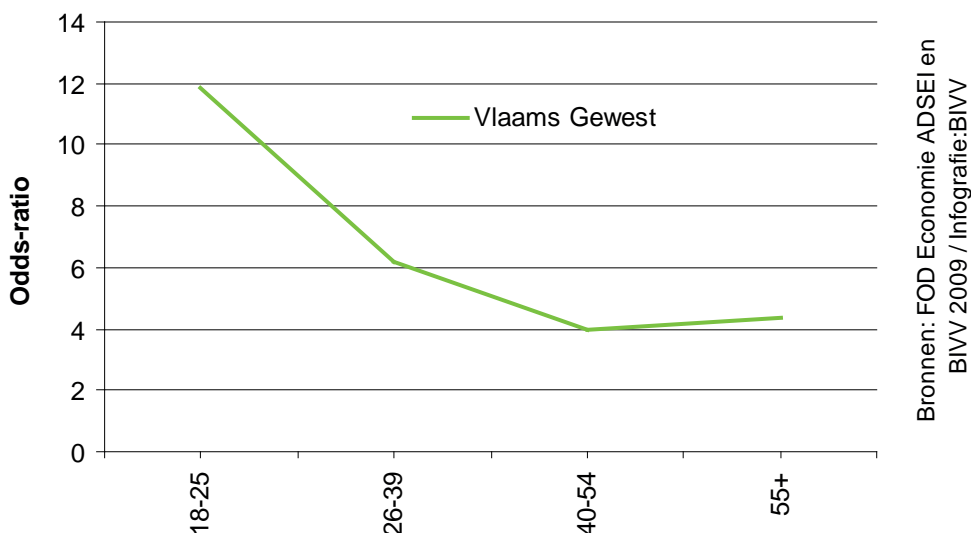
51 Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol 2009”. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

52 Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010) Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

53 Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). DRUID-Deliverable D2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports. Retrieved from www.druid-project.eu/cn_031/mn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part2.pdf

een ernstig letselongeval betrokken te raken met factor 12 voor 18-25 jarige Vlaamse autobestuurders wanneer zij onder invloed zijn. Voor de leeftijdscategorie van 26 tot en met 39 jaar is dit risico verhoogd met factor zes en bij 40 plussers met factor 4.

FIGUUR 46 :
Rijden onder invloed en het verhoogde risico op een ernstig ongeval, in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



TABEL 35 :
Rijden onder invloed en het verhoogde risico op een ernstig ongeval in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

| Leeftijdsklasse | Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009 | Ernstige ongevallen 2010 | | Odds-ratio ⁵⁵ |
|-----------------|---|---|--------------------------------|--------------------------|
| | % Positief bevonden autobestuurders | % Positief be- vonden autobes- tuurders | % Geteste au- tobestuurders | |
| 18-25 | 1,5% | 15,4% | 66,5% | 11,8 |
| 26-39 | 2,6% | 14,2% | 66,0% | 6,2 |
| 40-54 | 3,3% | 12,1% | 63,5% | 4,0 |
| 55+ | 2,0% | 8,3% | 54,7% | 4,3 |
| Totaal | 2,6% | 13,0% | 63,2% | 5,6 |

Bron: FOD Economie ADSEI en BIVV / Infografie: BIVV

⁵⁴ Stel het % positief bevonden bestuurders in de gedragsmeting gelijk aan A en het % positief bevonden bestuurders in ongevallen gelijk aan B. Dan is de odds-ratio voor elke leeftijdsklasse gelijk aan: $B \cdot (1-A) / (A \cdot (1-B))$ (voor de waarde A en de waarde B per leeftijdsklasse).

3

**STATISTIEKEN M.B.T. HET
GEDRAG EN DE ATTITUDES
IN HET VERKEER: VERGELIJKING
TUSSEN DE GEWESTEN**

3.1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in België en de evolutie ervan nauwkeurig te kunnen opvolgen, werd door de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 een set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd. Naast indicatoren op het niveau van het aantal ongeval- len en indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders (met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed van alcohol en gordeldracht) werden ook een aantal indicatoren op het niveau van de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid geformuleerd.

Het BIVV staat in voor het meten van de drie gedragsindicatoren die door de SGVV zijn gedefinieerd. Deze metingen worden om het aantal jaar herhaald zodat de evolutie van rijden onder invloed, gordeldracht en overdreven snelheid, in kaart kan worden gebracht. Daarnaast voert het BIVV op periodieke basis een attitudemeting uit. In 2011 heeft het BIVV beslist om aan de drie reeds bestaande gedragsmetingen een vierde toe te voegen over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

De methodologie van elke gedragsmeting en van de attitudemeting wordt hieronder slechts zeer bondig omschreven. De volledige methodologische uitleg is vanzelfsprekend beschikbaar in de respectievelijke rapporten op de website van het BIVV.⁵⁵

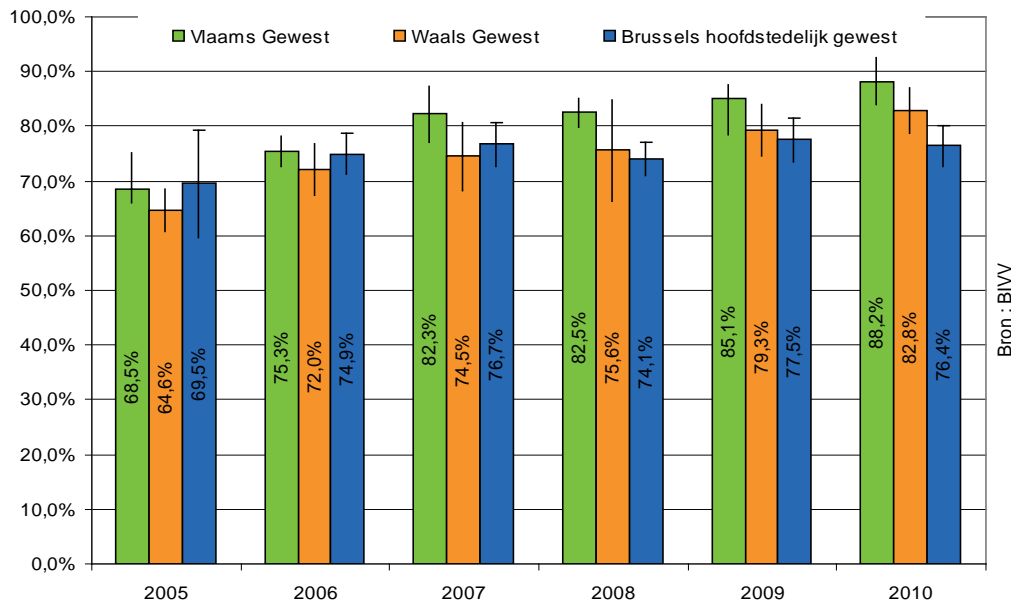
3.2 Gedragsmeting gordeldracht 2010

Sinds 2005 worden elk jaar (behalve in 2011) in de maand mei enquêteurs naar 150 locaties over de drie Gewesten gestuurd. Per groep van twee noteren de enquêteurs gedurende een half uur het geslacht en de gordeldracht van de bestuurders. Tijdens het daaropvolgende half uur wordt deze procedure herhaald maar dan voor de passagiers voorin. Enkel personenwagens worden geobserveerd. De observaties vinden plaats tijdens de week en het weekend en dit zowel overdag als 's nachts. Elk jaar wordt vastgesteld dat het moment van de week en de aanwezigheid van een passagier voorin, geen invloed heeft op de gordeldracht. Het gewest en het snelheidsregime van de weg waarlangs de observatie plaatsvindt evenals het geslacht van de persoon houden daarentegen wel verband met de gordeldracht.

Figuur 47 toont de evolutie van de gordeldracht in de drie gewesten van het land. **Het percentage gordeldracht is in het hele land gestegen tussen 2005 en 2010.** Het **Vlaams gewest** kende de sterkste toename. De gordeldracht voorin steeg er **van 68,5 % naar 88,2%**, ofwel een stijging met 19,7 procentpunten in 6 jaar tijd (dit is 3,3 procentpunten per jaar). In 2005 bedroeg het percentage gordeldracht in het Waals gewest 64,6 %. Een stijging met 18,2 procentpunten op 6 jaar tijd, brengt dit percentage op 82,8% in 2010, oftewel een verschil van 5,4 procentpunten in vergelijking met Vlaanderen. Hoewel dit verschil statistisch niet significant is, doet het feit dat het jaar na jaar behouden blijft, vermoeden dat er wel degelijk een reëel onderscheid bestaat tussen Vlaanderen en Wallonië. In 2005 kende Brussel nog het hoogste percentage gordeldracht van de drie gewesten. Maar na een veel zwakkere toename dan in de andere gewesten, is dit percentage in 2010 het laagste geworden van de drie gewesten. Slechts 76,4% van de bestuurders en passagiers voorin zijn vastgemaakt. Dit komt overeen met een toename van slechts 6,9 procentpunt in 6 jaar tijd. De gordel is in België duidelijk nog steeds geen reflex. De Europese landen met de beste resultaten, kennen gordeldrachtpercentages voorin de wagen van rond de 95 %.

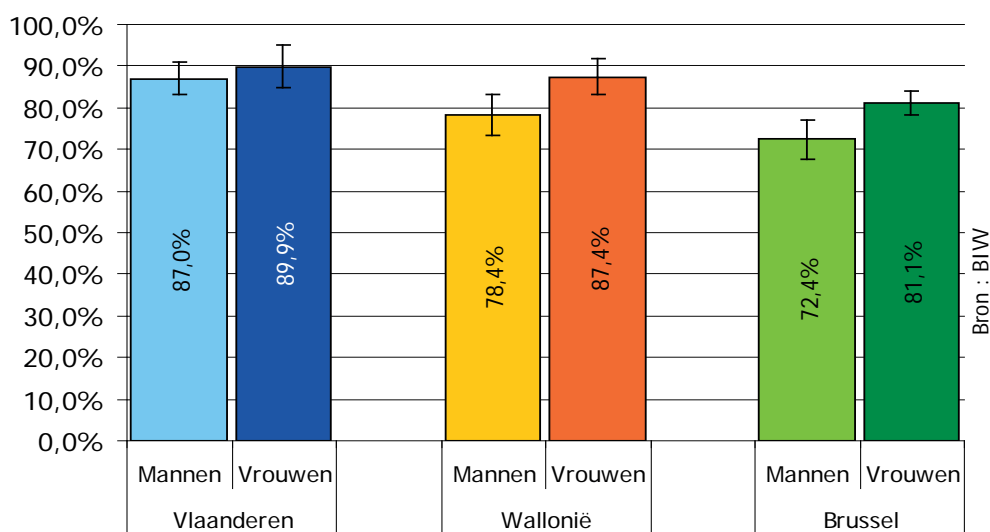
55 Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting Snelheid 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting Rijden onder invloed van alcohol 2009. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
Het rapport "Nationale gedragsmeting Gordeldracht 2010" zal eind 2012 beschikbaar zijn.
Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Observatorium voor de Verkeersveiligheid

FIGUUR 47 :
Evolutie van de gordeldracht vooraan in personenwagens, per gewest



Figuur 48 geeft het verschil in gedrag weer tussen mannen en vrouwen. Vrouwen dragen vaker de gordel dan mannen. Dit geldt voor alle drie de gewesten, hoewel **het verschil tussen de geslachten in Vlaanderen statistisch niet significant** is. In Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de verschillen groter: in beide gewesten is het verschil tussen mannen en vrouwen 9 procentpunten.

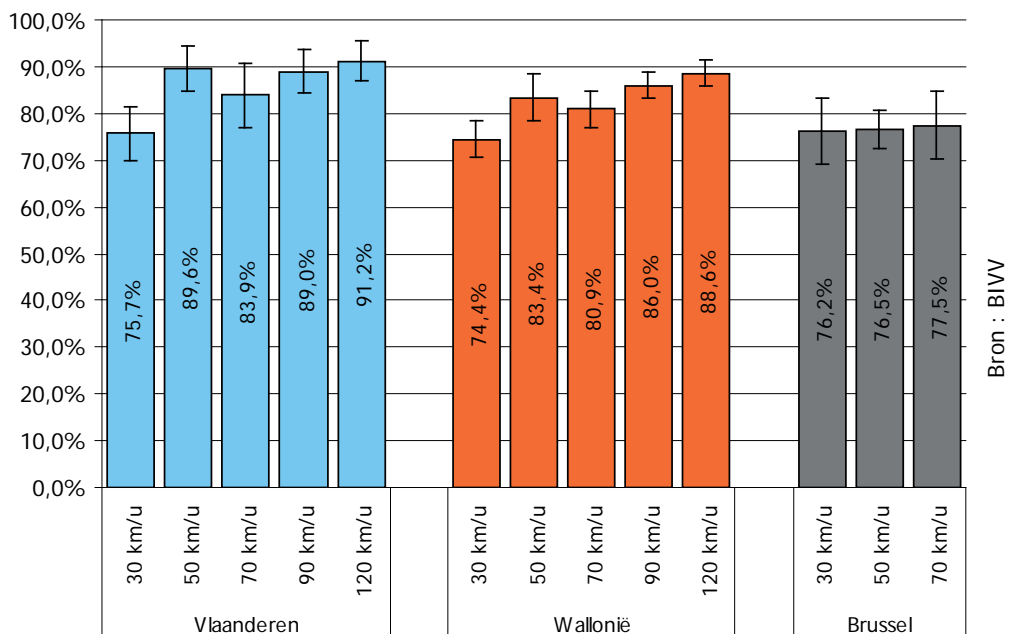
FIGUUR 48 :
Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest, 2010



Figuur 49 geeft het percentage gordeldracht per snelheidsregime weer. Zowel in het Vlaams als in het Waals Gewest **neemt het percentage gordeldracht klaarlijk toe naarmate de toegelaten snelheid stijgt**. Zo wordt in snelheidszones 30 een

significant lager percentage gordeldracht geregistreerd dan op andere wegen. Zones 50 vormen een uitzondering op de regel want zij kennen een hoger percentage gordeldracht dan zones 70. Het verschil tussen de autosnelwegen - waar de gordeldracht ongeveer 90% bedraagt- en de zones 30, is 15 procentpunten. Dit kan o.a. worden verklaard door de lengte van de afgelegde afstanden. Personenwagens in snelheidszones 30 leggen vaker slechts een korte verplaatsing af dan personenwagens op autosnelwegen. Uit de posttests van de BIVV-campagnes blijkt dat 15 % van de bestuurders die de gordel niet dragen, zeggen dat ze de gordel niet dragen omdat ze slechts een korte afstand afleggen. Dit was in 2009 de vierde reden die aangehaald werd voor het niet dragen van de gordel, na hinder (37% van de niet vastgeklikte bestuurders), verstrooidheid (24%) en luiheid (21%). Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen we geen enkel verschil vast tussen de snelheidsregimes.

FIGUUR 49 :
Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest, 2010



3.3 Gedragmeting “gebruik van kinderbeveiligingsystemen” 2011

Deze meting heeft als doel om in reële omstandigheden observaties te verrichten over de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt. Op basis van deze observaties worden dan het percentage, de types en de voornaamste redenen voor een verkeerd gebruik van de kinderzitjes gemeten.

De steekproef in 2011 bestond uit 1461 kinderen (die kleiner zijn dan 135 cm) bij wie grondig geobserveerd werd of ze op een correcte wijze waren vastgeklikt en van wie de bestuurder van het voertuig werd ondervraagd. 80 locaties⁵⁶ die representatief zijn voor de verschillende soorten trajecten (scholen, supermarkten, kraamklinieken, sport- en recreatiecentra), werden willekeurig geselecteerd over het volledige Belgische grondgebied (Brussel, Vlaanderen, Wallonië). De enquêteurs kregen een opleiding van één

⁵⁶ 20 locaties in Vlaanderen en Wallonië en 40 in Brussel. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een uitbreiding van de studie gefinancierd om aldus een themarapport, specifiek aan Brussel gewijd, te verkrijgen.

dag opdat ze zouden kunnen vaststellen of een kind goed is vastgemaakt of niet. Bij die opleiding leerden zij ook hoe ze de bestuurders dienen te bevragen. De fase van de inzameling van de gegevens vond plaats in september 2011.

De gewestelijke analyse toont aan dat het percentage kinderen dat op **correcte wijze wordt vastgemaakt** (vervoerd in een aangepast kinderbeveiligingssysteem en zonder vastgesteld verkeerd gebruik) **55% bedraagt in Vlaanderen**, 52% in Brussel en 48% in Wallonië. Deze percentages vertonen geen statistisch significant verschil (**Figuur 50**).

Het percentage kinderen dat op geen enkele wijze wordt vastgeklikt⁵⁷, bedraagt 15% in Brussel, **11% in Vlaanderen** en 8% in Wallonië. Het percentage is significant hoger in Brussel in vergelijking met Wallonië ($p < 0,04$). Daarentegen wordt geen statistisch significant verschil vastgesteld tussen Vlaanderen en Wallonië en tussen Vlaanderen en Brussel.

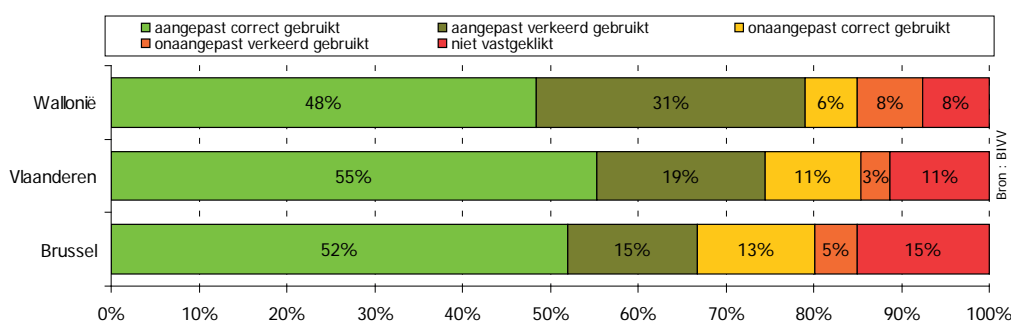
Het percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt⁵⁸ in een aangepast systeem bedraagt 31% in Wallonië, 19% in Vlaanderen en 15% in Brussel. Bijgevolg heeft Wallonië een significant hoger percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt in een aangepast systeem dan de twee andere gewesten ($p < 0,01$). Er bestaat geen statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in Brussel en in Vlaanderen.

Het percentage kinderen dat correct wordt vervoerd in een onaangepast systeem⁵⁹ zonder bevestigingsprobleem bedraagt 13% in Brussel, 11% in Vlaanderen en 6% in Wallonië. Ook daar onderscheidt Wallonië zich van de twee andere gewesten, met een significant lager percentage ($p < 0,01$). Er wordt geen statistisch significant verschil waargenomen tussen de percentages in Brussel en Vlaanderen.

Tot slot bedraagt het percentage kinderen dat in een onaangepast systeem wordt vervoerd en slecht wordt vastgemaakt 8% in Wallonië, 5% in Brussel en 3% in Vlaanderen. Er bestaat geen enkel statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in de drie gewesten.

FIGUUR 50 :

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen, per gewest, 2011 (n=1457, gewogen gegevens)



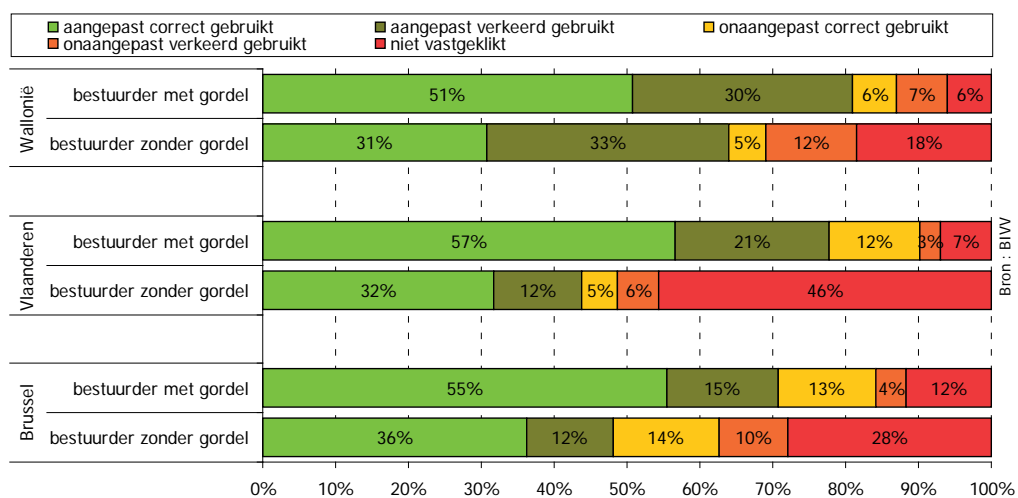
57 Een kind wordt beschouwd als zijnde niet vastgemaakt wanneer er geen enkel bevestigingsmiddel gebruikt wordt (het zit gewoon op de zetel, het zit op de schoot van een andere passagier, staat rechtop ...), wanneer het zitje niet vastgemaakt is aan het voertuig of ook wanneer het kind in een beveiligingssysteem zit dat vastgemaakt is aan het voertuig, maar waarbij de riemen in het zitje niet vastgeklikt zijn.

58 Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding.

59 Het gebruik van een onaangepast beveiligingssysteem betreft het vastmaken van kinderen in een systeem dat niet overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/ of lengte) of hun leeftijd. Het gaat onder andere om kinderen die enkel worden beveiligd door een veiligheidsgordel in plaats van door een kinderbeveiligingssysteem (KBS). Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

Voor de drie gewesten stellen we vast dat **het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder gerelateerd is aan het vastklikken van de kinderen (Figuur 51)**. Zo is het percentage kinderen dat juist wordt vastgemaakt (aangepast zijte zonder verkeerd gebruik) significant hoger voor de bestuurders die hun gordel dragen dan voor zij die dit niet doen, namelijk 55% versus 36% in Brussel en 51% versus 31% in Wallonië ($p < 0,001$). Dit resultaat is statistisch gezien niet significant in Vlaanderen met 57% versus 32% ($p < 0,07$).

FIGUUR 51 :
Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de bevestigingsystemen in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest, 2011 (n=1395, gewogen gegevens)



3.4 Gedragsmeting snelheid 2010

De snelheidsmeting van 2010 werd uitgevoerd op 150 meetlocaties verspreid over het Belgische wegennet. Op al deze plaatsen werd de snelheid in de maand oktober gedurende één week 24 uur per dag gemeten. Gezien de kenmerken en de omgeving van de weg een invloed hebben op de gereden snelheid en men enkel de “vrije” snelheid wil kennen, werden er selectiecriteria gehanteerd voor de keuze van de meetlocaties. Zo werden enkel rechte stukken weg geselecteerd met zo weinig mogelijk verkeersremmende elementen. Daardoor kon de “vrije” snelheid worden gemeten, wat een beter beeld oplevert van de snelheidskeuzes die bestuurders maken. Daarenboven werd er uitsluitend rekening gehouden met bestuurders die hun snelheid konden kiezen zonder te worden belemmerd door een voorligger. **Met de snelheidsmetingen kan dus bepaald worden of automobilisten uit vrije wil, in gelijkaardige omstandigheden, van jaar tot jaar geneigd zijn harder of juist minder hard te rijden.** In deze 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.

Door de evenwichtige verdeling van de locaties over de gewesten kunnen de resultaten van de afzonderlijke gewesten met elkaar vergeleken worden. De gemiddelde snelheid en de V85-snelheid⁶⁰ zijn weergegeven in **Figuur 52** en **Figuur 53**. De overtredingspercentages zijn weergegeven in **Figuur 54**.

⁶⁰ Dit is de snelheid waaraan 85% van de bestuurders zich houdt, ofwel de snelheid die 15% van de bestuurders overschrijdt. De V85 geeft een idee van de snelheidsspreiding.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gekenmerkt door minder hoge toegepaste snelheden dan Vlaanderen en Wallonië. In tegenstelling tot de andere twee gewesten bestaat Brussel vrijwel geheel uit verstedelijkt gebied. Lange stukken weg zonder kruispunten die uitnodigen tot snel rijden, zijn er zeldzaam. Bovendien zijn er in Wallonië en Vlaanderen meer 30 km/u zones op belangrijke verbindingswegen dan in Brussel. De methodologie van de gedragsmeting snelheid werd zo bepaald dat de gemeten snelheden zoveel mogelijk toegeschreven kunnen worden aan het gedrag van de bestuurders en zo min mogelijk aan de weginrichting (vertragende infrastructurele elementen zoals bvb. vluchtheuvels). Toch kan de invloed van infrastructurele elementen op de gehanteerde snelheid niet geheel worden uitgesloten, en is het zeker dat de lagere snelheden in Brussel in vergelijking met Vlaanderen en Wallonië voor een groot deel verklaard kunnen worden aan de hand van de specifieke weginfrastructuur. Niettemin strekt het tot tevredenheid dat de V85 op Brusselse wegen met één rijstrook per richting en met een maximumsnelheid van 50 km/u niet veel hoger ligt dan de wettelijke maximumsnelheid (het onderzoek heeft geen betrekking op wegen met twee rijstroken per richting, waar de maximumsnelheid waarschijnlijk veel minder goed wordt nageleefd).

Uit een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië blijkt dat de toegepaste snelheden vergelijkbaar zijn behalve in snelheidszones 90, waarin in Vlaanderen beduidend langzamer wordt gereden. De V85 ligt in Vlaanderen op 90 km/u-wegen niet veel hoger dan de wettelijke maximumsnelheid. In Vlaanderen wordt op 90 km/u wegen het kleinste overtredingspercentage geregistreerd, ongeacht het wegtype (gewestwegen of andere wegen). In Wallonië rijden echter 17 op de 100 bestuurders bij een goede verkeersdoorstroming sneller dan 100 km/u op 90 km/u-wegen (in Vlaanderen is dat 7 op 100).⁶¹ Meerdere hypothesen kunnen ter verklaring van dit fenomeen worden aangebracht, maar geen enkele daarvan kan worden hard gemaakt. De eerste hypothese houdt in dat in Vlaanderen en Wallonië mogelijk een andere attitude ten aanzien van snelheid heerst. De attitudemeting van 2009⁶² onderbouwt deze hypothese echter niet, omdat Vlamingen en Walen niet significant verschillend antwoorden op vragen over snelheid. Anderzijds speelt mogelijk de strengere handhaving in Vlaanderen (bvb. het hogere aantal snelheidscamera's) en een eventueel daarmee gepaard gaande gedragswijziging een rol. Ten slotte dient mogelijks nog rekening te worden gehouden met de functie die de 90 km/u wegen in Vlaanderen en Wallonië vervullen. Gezien de dichtheid van het autosnelwegennet in Wallonië lager is dan in Vlaanderen⁶³, worden 90 km/u-wegen in Wallonië mogelijk vaker gebruikt voor lange ritten dan in Vlaanderen, wat kan leiden tot hogere snelheden door het aanpassingsverschijnsel⁶⁴.

Tot slot kunnen we over de secundaire wegen nog opmerken dat het verschil tussen de gemiddelde snelheid en de V85 in Wallonië iets groter is dan in Vlaanderen, zowel op 70 km/u-wegen als op 90 km/u-wegen. Dit geeft aan dat het **snelheidsgedrag in Vlaanderen iets homogener is dan in Wallonië.**

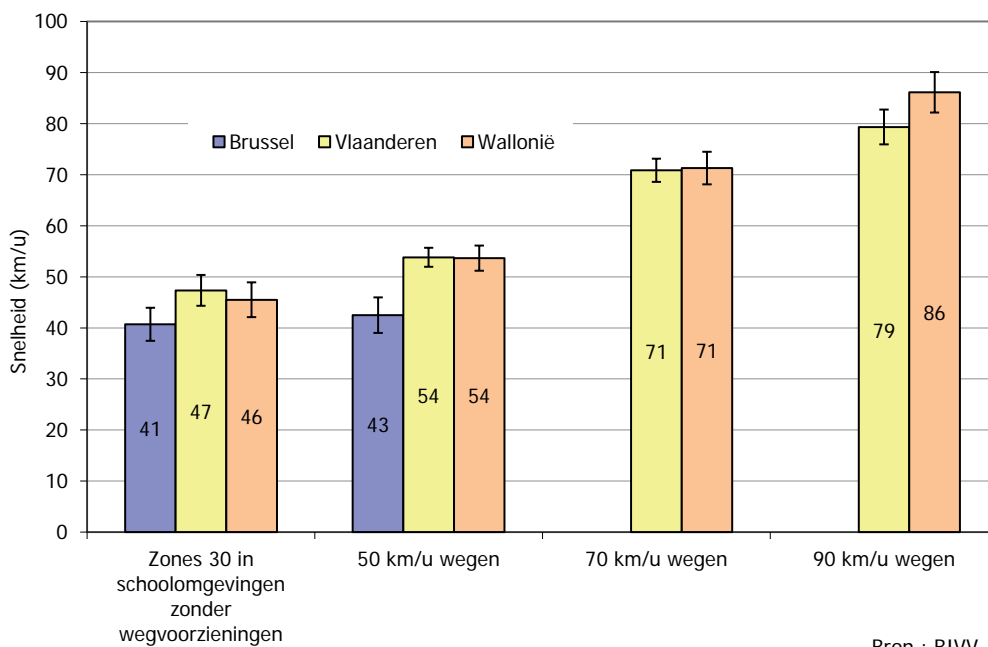
61 Volgens het door Elvik in 2009 bijgewerkte model van Nilsson uit 1982, kan Wallonië 32% van het huidige aantal verkeersdoden op 90 km/u wegen besparen indien op deze wegen dezelfde snelheid zou worden toegepast als in Vlaanderen.

62 Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

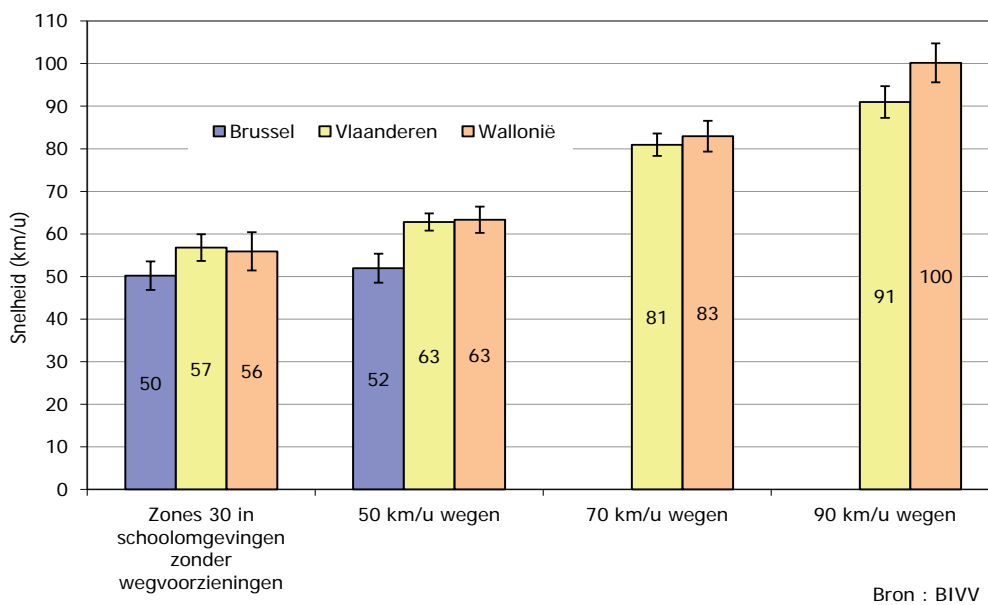
63 Vlaanderen telt 883 kilometer autosnelwegen op een oppervlakte van 13552 km², Wallonië 869 kilometer op een oppervlakte van 16844 km².

64 Het aanpassingsverschijnsel dat in de internationale literatuur algemeen wordt erkend, houdt in dat de snelheidsbeleving proportioneel afneemt met de tijdsduur die iemand achter het stuur doorbrengt.

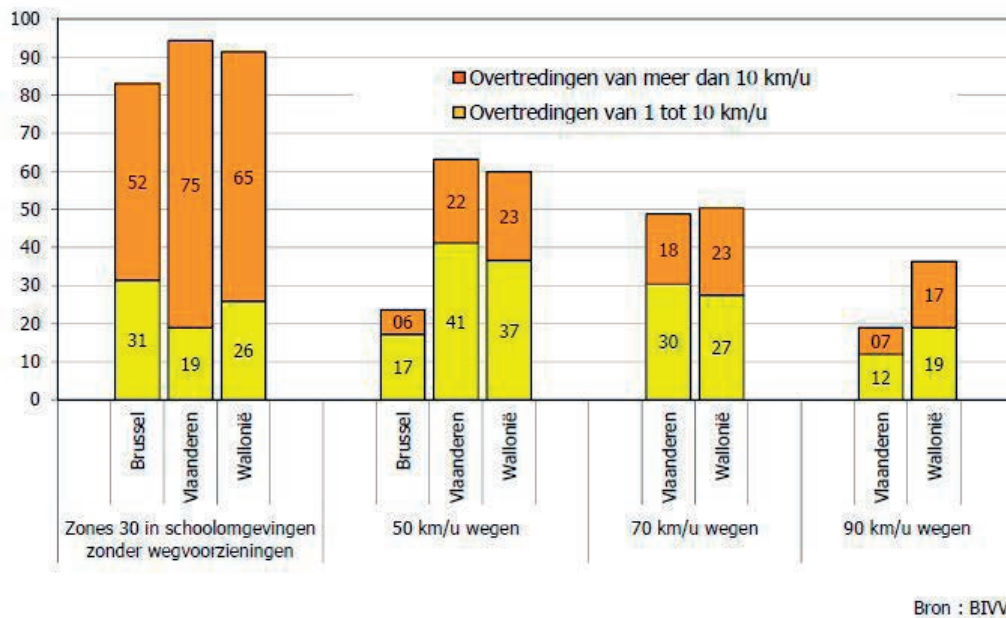
FIGUUR 52 :
Gemiddelde snelheid per gewest in 2010



FIGUUR 53 :
Snelheid V85 per gewest in 2010



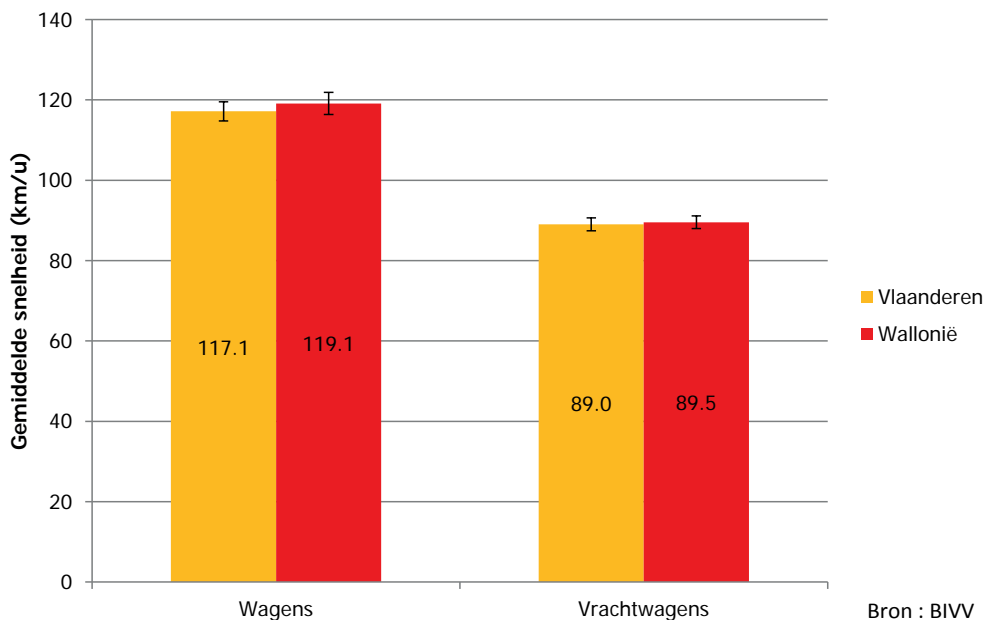
FIGUUR 54 :
Overtredingspercentages per gewest in 2010



In 2011 organiseerde het BIVV een gedragsmeting over snelheid op autosnelwegen. **Figuur 55** toont de gemiddelde snelheid per gewest. De **gemiddelde snelheid van auto's ligt in Wallonië ongeveer 2 km/u hoger dan in Vlaanderen**, maar dit verschil tussen de twee gewesten is **niet statistisch significant**.

Volgens het door Elvik in 2009 bijgewerkte model van Nilsson uit 1982 heeft een afname van de gemiddelde snelheid op autosnelwegen met 2 km/u een gemiddelde afname van het aantal verkeersdoden met 7% tot gevolg. Indien de significantie van het 2 km/u verschil tussen Vlaanderen en Wallonië zou bewezen worden, dan zou dat betekenen dat Wallonië 7% van het totaal aantal verkeersdoden op haar 120 km/u wegen kan besparen als er dezelfde gemiddelde snelheid zou worden gereden als in Vlaanderen.

FIGUUR 55 :
Gemiddelde snelheid van wagens en vrachtwagens op autosnelwegen per gewest



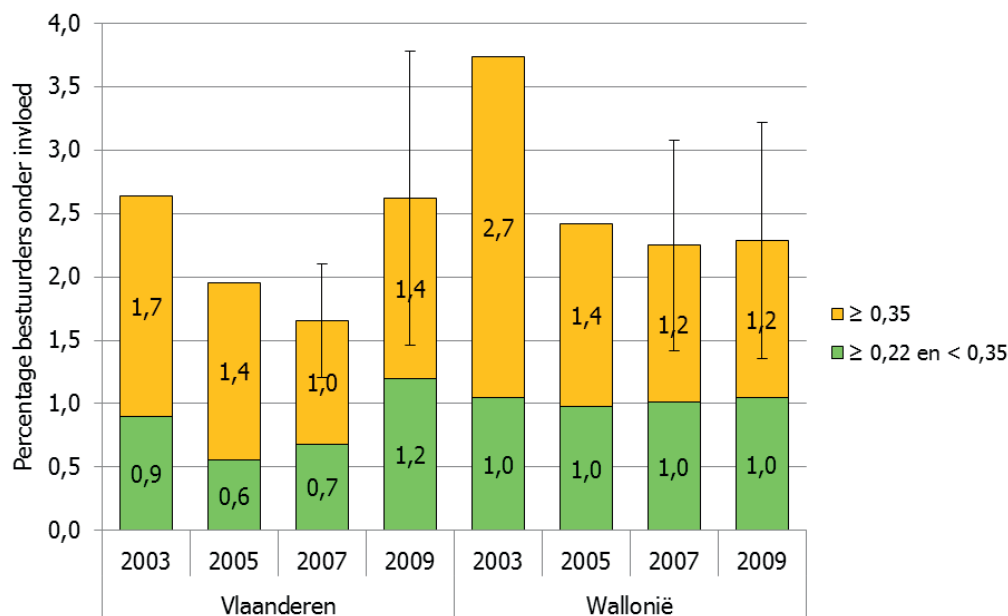
3.5 Gedragmeting “rijden onder invloed van alcohol” 2009

De gedragmeting “Rijden onder invloed van alcohol” kan worden uitgevoerd dankzij de medewerking van de politie. In het kader van de gedragmeting vraagt het BIVV de politiezones en de eenheden van de federale wegpollitie (WPR) om alcoholcontroles enigszins anders uit te voeren dan zij gewend zijn, zowel wat de plaats als wat de uitvoering van de controles betreft. De controleplaatsen worden door het BIVV willekeurig geselecteerd op het grondgebied van de deelnemende politiezones. Een willekeurige selectie van controleplaatsen moet het mogelijk maken om een zo representatief mogelijk resultaat te verkrijgen van alle Belgische wegen, en dus niet alleen voor bepaalde plaatsen zoals de grote verkeerswegen of wegen in de buurt van discotheken (de politie kiest vaak op gerichte wijze de controleplaatsen met de bedoeling zoveel mogelijk bestuurders onder invloed van alcohol te betrappen). Het BIVV wijst daarbij op zuiver toevallige wijze aan elk van de controlepunten een uur van controle toe. De politiezones kunnen dan vrij de precieze datum van de controle kiezen afhankelijk van hun eigen verplichtingen, op voorwaarde dat bij de planning het gevraagde uur van controle wordt behouden, dat de controle ten minste één uur duurt en tussen begin oktober en eind november wordt uitgevoerd.

De eigenlijke controles worden aselekt uitgevoerd, dat wil zeggen dat de agenten de bestuurders laten stoppen voor een alcoholcontrole zonder te letten op zichtbare kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto). De agenten houden een zo groot mogelijk aantal bestuurders tegen, al naargelang de controlecapaciteit en het beschikbare aantal politieagenten. Zodra er een plaats vrij komt in het controledispositief wordt een volgende auto tegengehouden. Voor zover dat mogelijk is, gaan de politieagenten de bestuurders die zich aan de controle proberen te onttrekken, achterna.

Om te kunnen beschikken over een voldoende grote steekproef, worden de controles beperkt tot één voertuigcategorie: er worden alleen personenauto's aangehouden (dus geen vrachtwagens, lichte vrachtwagens, busjes...). De bestuurders legden eerst een alcoholtest af. Daarna worden ze verzocht een aantal vragen te beantwoorden. De vragenlijst die ze moeten beantwoorden over de bestuurders, bevat de volgende informatie: geslacht, geboortedatum, datum waarop het rijbewijs behaald werd, woonplaats, opleidingsniveau, de geschatte duur van de huidige autorit en het aantal passagiers in de auto. Bovendien wordt voor elke controleplaats een algemene vragenlijst ingevuld door de coördinator. Op deze vragenlijst bevindt zich de volgende informatie: datum, tijd en controlepost, aantal ter plaatse aanwezige agenten, verkeerstelling en het totaal aantal gecontroleerde bestuurders. **Er worden geen statistisch significante verschillen tussen de gewesten gemeten inzake het rijden onder invloed van alcohol.** In tegenstelling tot de vorige jaren zien we dat het ROI-percentages in 2009 in Vlaanderen iets hoger ligt dan in Wallonië, maar het verschil is niet significant (Figuur 56). Gezien het lage aantal metingen in Brussel, is besloten de schattingen voor dit gewest niet in Figuur 56 op te nemen.

FIGUUR 56 :
Evolutie van rijden onder invloed per gewest



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

3.6 Attitudemeting 2009⁶⁵

3.6.1 Inleiding

De attitudes van de Belgische bestuurders worden geëvalueerd aan de hand van een grootschalige attitudemeting die het BIVV sinds 2003 driejaarlijks organiseert. De attitudemeting omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten (verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag in het verkeer, ...). Om de invloed van specifieke attitudes op het verkeersgedrag alsook de verspreiding van bepaalde verkeersgedragingen in kaart te kunnen brengen, wordt ook gepeild naar het zelfgerapporteerde verkeersgedrag van bestuurders.

De volgende onderwerpen komen in de attitudemeting aan bod:

- de bezorgdheid van bestuurders over verkeersongevallen;
- de perceptie van de belangrijkste ongevalleerzaken;
- de attitudes van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen en ten aanzien van wetten en straffen in het bijzonder;
- de subjectieve pakkans en subjectieve straffkans;
- de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en gordeldracht;
- de zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen van bestuurders.

⁶⁵ Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

In dit statistiekenrapport zijn de resultaten van de attitudemeting van 2009 opgenomen inzake de gepercipieerde oorzaken van ongevallen en de attitudes ten aanzien van verkeersmaatregelen. Voor de attitudemeting van 2009 werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1533 in België gedomicilieerde respondenten die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of lichte vrachtwagen

3.6.2 Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen

In Figuur 57 werden respondenten gevraagd om een schatting te maken van het aantal ongevallen op 100 waarin bepaalde factoren een oorzakelijke rol spelen. De factoren zijn gerangschikt in volgorde van belangrijkheid.

Volgens de Vlamingen is een **te hoge snelheid de belangrijkste oorzaak van letselongevallen**: in 52% van alle letselongevallen zou een te hoge snelheid een rol spelen. Na snelheid spelen de volgende oorzakelijke factoren een belangrijke rol: **rijden onder invloed (46%), onoplettendheid (41%)**, te weinig afstand (40%) en een agressieve rijstijl (39%). Hierbij kan het houden van onvoldoende afstand tot de voorganger trouwens opgevat worden als één van de mogelijke uitingen van een agressieve rijstijl.

Van de vijftien mogelijke oorzakelijke factoren van letselongevallen, werden de volgende factoren het laagst ingeschat: technische tekortkoming (21,5%), gebruik van medicijnen en rijden (23%), slechte weginrichting (24%), onvoldoende opleiding (24%) en slecht onderhouden wegen (24%).

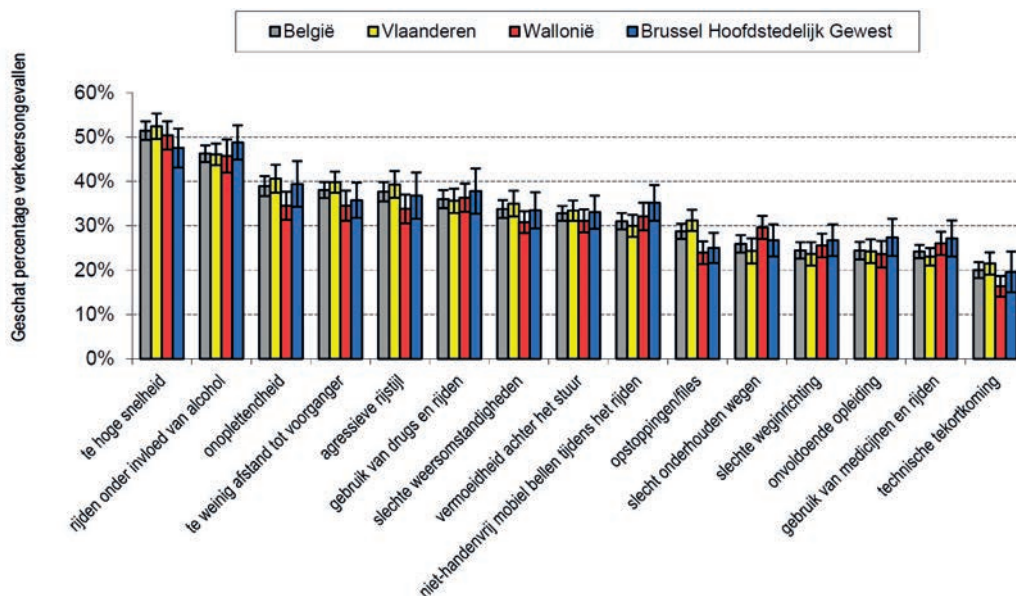
Ten aanzien van de twee ongevalloorzaken die in de gehele populatie als belangrijkste gepercipieerd worden, te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol, merken we geen statistisch significante verschillende schattingen tussen de gewesten. Er worden eveneens geen significante verschillen gevonden bij het beoordelen van het percentage verkeersongevallen waarin het gebruik van drugs, het gebruik van medicijnen, vermoeidheid achter het stuur, onvoldoende opleiding en slechte weginrichting een oorzakelijke rol spelen.

Het belang van de andere factoren wordt wel significant verschillend geacht in de gewesten. Voor één enkele factor blijkt de schatting significant hoger in Wallonië dan in Vlaanderen, namelijk voor slecht onderhouden wegen. Deze liggen volgens bestuurders in Wallonië aan de basis van 29,6% van de verkeersongevallen, terwijl Vlaamse bestuurders dit percentage op 24,4% schatten ($F(1,117) = 7,38; p < 0,01$).

Voor de overige factoren zien we echter beduidend hogere schattingen in Vlaanderen dan in Wallonië. Het grootste verschil tussen Vlaanderen en Wallonië is gelegen in het percentage ongevallen waarin opstoppingen of files volgens de respondenten een oorzakelijke rol spelen. In Vlaanderen bedraagt dit percentage 31,2%, in Wallonië 23,9% ($F(1,117) = 16,76; p < 0,001$). Brussel neemt met 25% een tussenpositie in en verschilt significant van het percentage in Vlaanderen ($F(1,117) = 8,64; p < 0,01$). Een omgekeerd verschil tussen Vlaanderen en Brussel zien we bij het beoordelen van het niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Volgens Brusselse bestuurders ligt dit aan de basis van 35,2% van de verkeersongevallen, terwijl dit volgens Vlaamse bestuurders in 30% van de ongevallen is ($F(1,117) = 4,76; p < 0,05$). Naast voor opstoppingen of files zijn de schattingen in Vlaanderen ook significant hoger dan in Wallonië bij het beoordelen van een agressieve rijstijl, te weinig afstand houden tot de voorganger, slechte weersomstandigheden, en een technische tekortkoming en onoplettendheid.

FIGUUR 57 :

Door respondenten geschat aandeel van elke mogelijke ongevalsoorzaak, per gewest



Bron : BIVV

3.6.3 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: algemeen

Terwijl de vorige paragraaf de maatschappelijk gepercipieerde oorzaken van letselongevallen weergaf, geeft deze paragraaf de gepercipieerde oplossingen van verkeersveiligheid aan, en het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen.

In Figuur 58 werden de respondenten gevraagd om aan te geven welke maatregelen hen helpen om veilig te rijden. De bevroegde maatregelen (in totaal zijn het er 8) variëren van controles en boetes over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele verbeteringen.

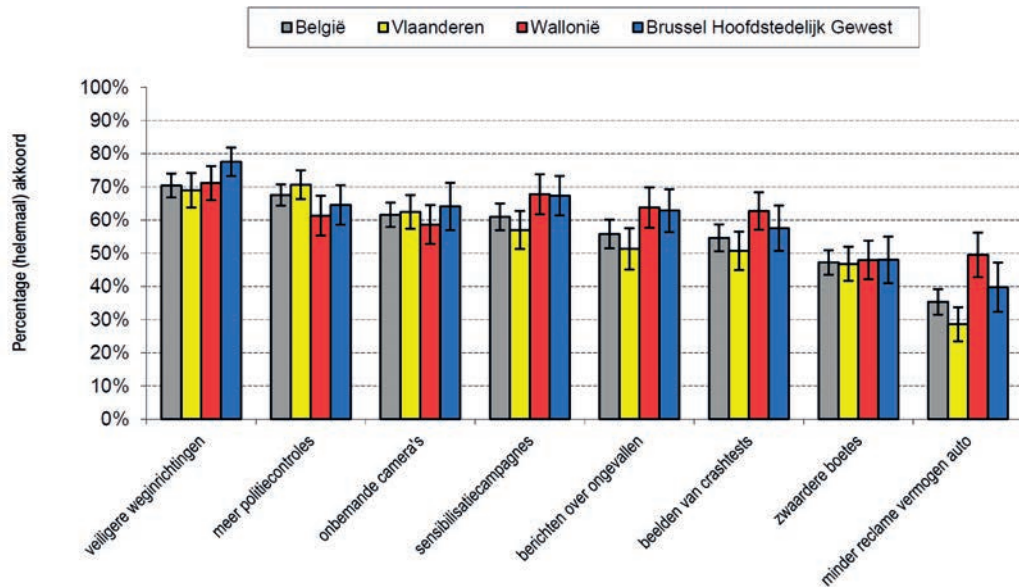
Opvallend is dat twee van de drie maatregelen die door de Vlamingen het meest als helpend worden ervaren handhavingsactiviteiten zijn. De top drie ziet er immers als volgt uit: **meer politiecontroles (71%), veiligere weginrichtingen (69%) en onbemande camera's (62%)**. Wat betreft handhaving lijkt de Vlaming daarbij eerder overtuigd van méér handhaving dan van een zwaardere handhaving, want van de acht maatregelen in Figuur 58 bekleden zwaardere boetes de voorlaatste plaats (47%). De laatste plaats in het rijtje maatregelen wordt bekleed door "minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame" (29%).

Significante verschillen tussen **Vlamingen en Walen** worden niet bevonden voor wat betreft onbemande camera's en zwaardere boetes. **Meer politiecontroles worden daarentegen wel significant verschillend geapprecieerd als hulpmiddel om veilig te rijden**. Terwijl het percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met de stelling dat meer politiecontroles hen helpen om veilig te rijden 70,7% bedraagt in Vlaanderen, ligt dit percentage met 61,3% bijna 10 procentpunten lager in Wallonië ($F(1,117)= 6,25; p<0,05$).

Significante verschillen tussen Vlamingen en Walen worden ook waargenomen betreffende sensibilisatie. Sensibilisatiecampagnes blijken door beduidend ($p<0,05$) meer Walen (67,8%; $F(1,117)= 6,59$) dan Vlamingen (57%) gewaardeerd te worden als hulpmiddel om veilig te rijden. Berichten over ongevallen (63,8% vs. 51,3%; $F(1,117)= 8,03$), beelden van crashtests (62,7% vs. 50,7%; $F(1,117)= 8,63$) en minder aandacht

in reclame voor het vermogen van auto's (49,5% vs. 28,6%; $F(1,117) = 24,02$) worden eveneens door significant meer Walen dan Vlamingen als een hulp om veilig te rijden gezien. De verschillen bedragen telkens meer dan 10 procentpunten en zijn sterk significant ($p < 0,01$).

FIGUUR 58 :
Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest



Bron : BIVV

3.6.4 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: handhaving

Naast de attitudes ten aanzien van een reeks variërende verkeersveiligheidsmaatregelen werd ook specifiek gepeild naar het **maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen ten aanzien van snelheid, alcoholgebruik, druggebruik en gordeldracht**.

De respondenten werden gevraagd om de strengheid van de regels, de moeilijkheid om de regels te respecteren, de duidelijkheid van de regels, de intensiteit van de handhaving van de regels en de zwaarte van de straffen betreffende deze vier thema's te evalueren. Figuur 59 geeft de attitudes weer ten aanzien van de intensiteit van de handhaving. Het woord intensiteit duidt niet op de strengheid of de zwaarte van de handhaving (hiernaar wordt in andere vragen van de attitudemeting gepeild) maar eerder op de hoeveelheid inspanningen die geleverd worden om het verkeer te handhaven (bvb. het aantal controles).

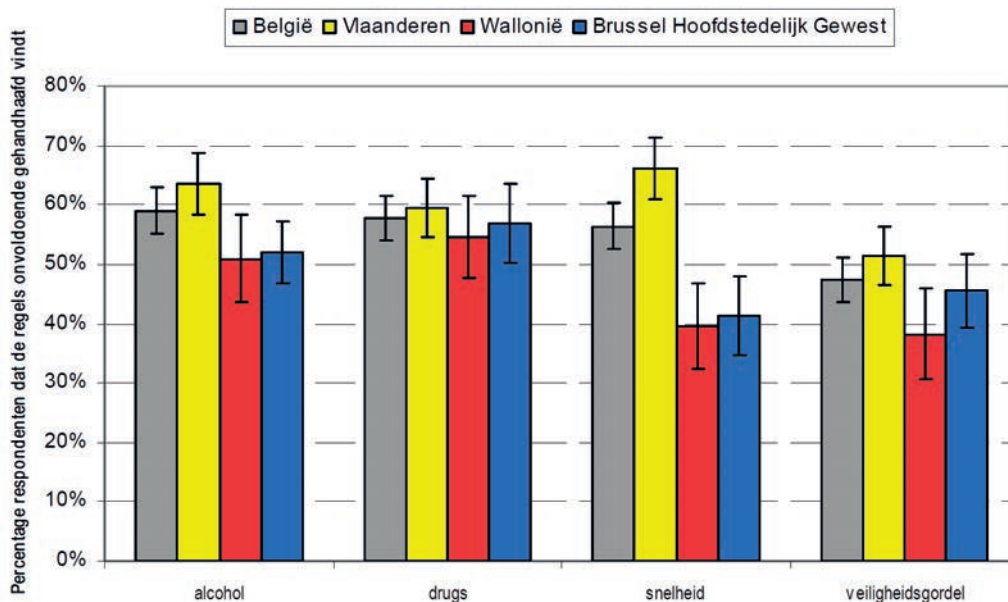
“De regels worden onvoldoende gehandhaafd” was de stelling die gebruikt werd om te onderzoeken of respondenten vinden dat de regels voor snelheid, alcohol, drugs en de veiligheidsgordel al dan niet voldoende gehandhaafd worden door de autoriteiten. **Figuur 59 maakt duidelijk dat de meerderheid van de Vlamingen vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden.** Net zoals in Figuur 57 blijken de Vlamingen het thema snelheid het meest problematisch te vinden: 66% van de Vlamingen vindt de snelheidshandhaving niet voldoende. Ook ten aanzien van rijden onder invloed (64%), rijden onder invloed van drugs (59%) en het niet dragen van de gordel (52%) mag de handhaving worden opgedreven.

Wanneer de Vlaamse bestuurders worden vergeleken met de Waalse en de Brusselse, dan blijken de Vlaamse bestuurders het meest van oordeel dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. De Brusselse bestuurders komen steeds op de tweede plaats, terwijl hun Waalse collega's telkens nog iets minder frequent van oordeel zijn dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. Bestuurders in Brussel en Wallonië verschillen echter nooit veel van elkaar, zodanig dat de enige significante verschillen die vastgesteld worden die tussen Vlaanderen aan de ene kant en Brussel en Wallonië aan de andere kant zijn.

Concreet zien we dat ongeveer 12% meer Vlamingen dan Walen en Brusselaars menen dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol onvoldoende gehandhaafd worden. Een gelijkaardig groot en statistisch significant verschil stellen we vast tussen Vlaanderen en Wallonië op het gebied van regels voor de gordel. Ten aanzien van de regels voor snelheid zijn de verschillen nog groter. Terwijl 66% van de Vlamingen deze regels onvoldoende gehandhaafd acht, zijn slechts 41% van de Brusselaars ($F(1,117)=33,49$; $p<0,001$) en ruim 39% van de Walen ($F(1,117)=34,94$; $p<0,001$) hetzelfde oordeel toegedaan.

Hieruit blijkt duidelijk dat het **maatschappelijk draagvlak voor het opdrijven van de handhaving groter is in Vlaanderen dan in Wallonië**. Bovendien kunnen we daar nu nog aan toevoegen dat er ook in Brussel minder bereidheid voor een strengere handhaving lijkt te heersen dan wat in Vlaanderen het geval is.

FIGUUR 59 :
Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest



Bron : BIVV



4

STATISTIEKEN HANDHAVING 2010

4.1 Inleiding

Na Deel 2 over de ongevallenstatistieken en Deel 3 met de gegevens over het gedrag en de attitudes van verkeersdeelnemers, worden in Deel 4 de handavingsstatistieken onder de loep genomen. Deze handavingsstatistieken hebben betrekking op drie deelgebieden: ten eerste het aantal vaststellingen door de **politie**, ten tweede het aantal vervolgingen door de **parketten** en ten laatste het aantal bestraffingen door de **politierechtbanken**.

Alhoewel dit rapport in de eerste plaats een analyse wil brengen van letselongevallen, werd het zinvol geacht ook handavingsstatistieken toe te voegen, wegens het directe verband tussen overtredingen en ongevallen. Dit verband is onder andere aangetoond door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), door de nummerplaten in de databank verkeersongevallen te vergelijken met de nummerplaten in de databank verkeersovertredingen. Op basis van deze vergelijking blijkt « dat een groep voertuigen met acht overtredingen per jaar méér dan een andere groep voertuigen, gemiddeld tien keer vaker betrokken is bij ongevallen.»⁶⁶ Er is met andere woorden **een rechtstreeks verband tussen het aantal overtredingen en het aantal letselongevallen**.

Naast een link tussen overtredingen (Deel 4) en letselongevallen (Deel 2), is er vanzelfsprekend eveneens een link tussen overtredingen (Deel 4) en gedrag en attitudes aangaande verkeer (Deel 3). Een efficiënt handavingsbeleid heeft als opdracht verkeersovertredingen, die het resultaat zijn van incorrecte verkeersgedragingen, vast te stellen en te bestraffen. Naast een repressieve functie wordt bovendien uitgegaan van het feit dat handhaving ook een preventieve functie heeft, waarbij de weggebruiker door correct gedrag wil vermijden dat hij door de politie betrapt wordt op een verkeersovertreding.

Zoals reeds eerder gesteld hebben de handavingsstatistieken betrekking op drie deelgebieden, opgedeeld in functie van de betrokken overheidsinstantie(s). De **politie** is steeds de eerste overheidsinstantie welke geconfronteerd wordt met verkeersovertredingen. Op basis van de wegcode en de eigen beoordeling gaat de politie over tot een waarschuwing of een **verbalisering**, onder de vorm van een **onmiddellijke inning** ofwel onder de vorm van een **proces-verbaal**. Bij een onmiddellijke inning kan de politie zelf een boete uitschrijven zonder tussenkomst van de parketten. De meerderheid van de overtredingen worden door deze procedure van onmiddellijke inning afgehandeld. Bij een proces-verbaal zijn het de parketten en niet de politie die verder beslissen over de afhandeling van een overtreding. Het aantal vaststellingen door de politie, ongeacht of zij geregistreerd worden in een OI (onmiddellijke inning) of een PV (proces-verbaal), wordt geanalyseerd in puntje 4.2 van dit deel.

Parketten zijn bevoegd voor de processen-verbaal en kunnen overgaan tot een seponering (eventueel met praetoriaanse probatie), een minnelijke schikking of een bemiddeling in strafzaken. Onder bepaalde specifieke omstandigheden, zoals een hoge ernst van de feiten of het recidiverende karakter van de overtreder zal het parket de zaak overmaken aan de **politierechtbanken**. Statistieken van de parketten komen aan bod in puntje 4.3 terwijl de statistieken van de politierechtbanken in puntje 4.4 worden gepresenteerd.

Het BIVV staat zelf niet in voor de verzameling van de statistieken over het vaststellings-, vervolgings- en bestraffingbeleid door de politie, de Politieparketten en de Politierechtbanken. Het BIVV kan niet vrij beschikken over alle statistieken van de politie, de parketten en de rechtbanken. Daarom zijn de handavingsgegevens in dit rapport slechts een overzicht van de gegevens die het BIVV wél heeft ontvangen.

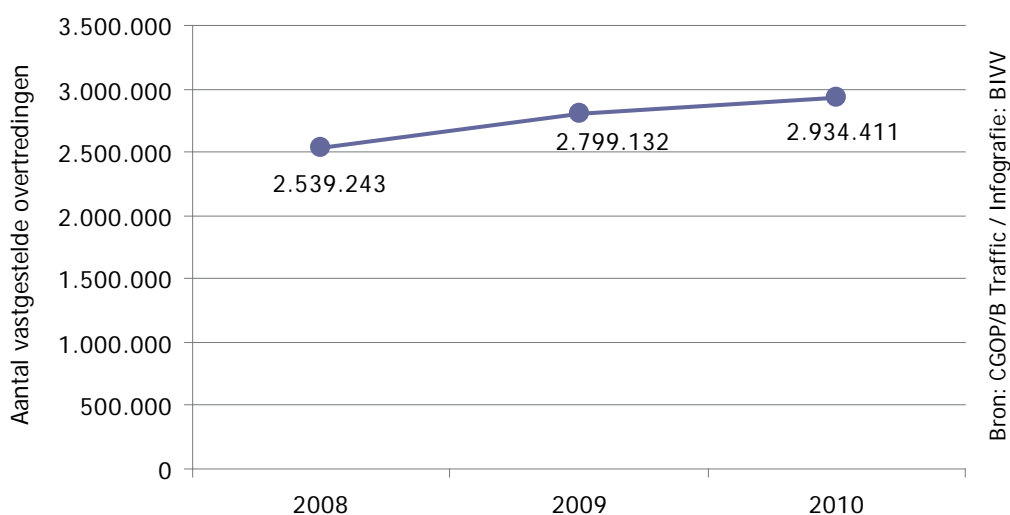
⁶⁶ Goldenbeld, C., Reurings, M.C.B., Norden, Y. van & Stipdonk, H.L. (2011b). Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen; Verkennend onderzoek op basis van CJIB-gegevens. R-2011-19. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Vooraleer naar de handhavingstatistieken over te gaan, rest er nog een methodologische opmerking. Bij de **interpretatie van de evoluties** van het aantal overtredingen, vervolgingen en bestraffingen moet steeds onthouden worden dat deze evoluties door twee verschillende factoren worden beïnvloed: **enerzijds de effectieve evolutie van de overtredingen, vervolgingen en bestraffingen en anderzijds de evolutie van de politiecontroles**. Hoe meer controles worden uitgevoerd, hoe meer overtredders vanzelfsprekend gevat kunnen worden.

4.2 Vaststellingen door de politiediensten

In 2010 werden in Vlaanderen **2.934.411 verkeersovertredingen vastgesteld door de lokale en federale politie**. Deze overtredingen betreffen zowel onmiddellijke inrijningen (OI) als processen-verbaal (PV).

FIGUUR 60 :
Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen in Vlaanderen (OI en PV)



TABEL 36 :
Evolutie van het aantal vaststellingen volgens type overtreding (OI en PV) in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 | Evolutie 2010 t.o.v. 2008 | Evolutie 2010 t.o.v. 2009 |
|---------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------|---------------------------|
| Snelheid | 1.735.045 | 2.017.158 | 2.144.761 | +23,6% | +6,3% |
| Alcohol | 33.067 | 33.322 | 35.267 | +6,7% | +5,8% |
| Drugs | 1.876 | 1.776 | 1.599 | -14,8% | -10,0% |
| GSM | 63.056 | 63.605 | 63.958 | +1,4% | +0,6% |
| Gordel | 77.411 | 77.632 | 77.047 | -0,5% | -0,8% |
| Andere | 628.788 | 605.639 | 611.779 | -2,7% | +1,0% |
| Totaal | 2.539.243 | 2.799.132 | 2.934.411 | +15,6% | +4,8% |

Bron: CGOP/B Traffic / Infografie: BIWV

Het aantal vastgestelde verkeersovertredingen blijft stijgen. Vergeleken met 2008 is er in 2010 een stijging met 15,6%. Vergeleken met 2009 is er een toename met 4,8%.

Deze stijging is grotendeels te wijten aan een stijging van het aantal **snelheidsovertredingen**, welke in 2010 goed waren voor **73% van alle verkeersovertredingen** (Tabel 36).

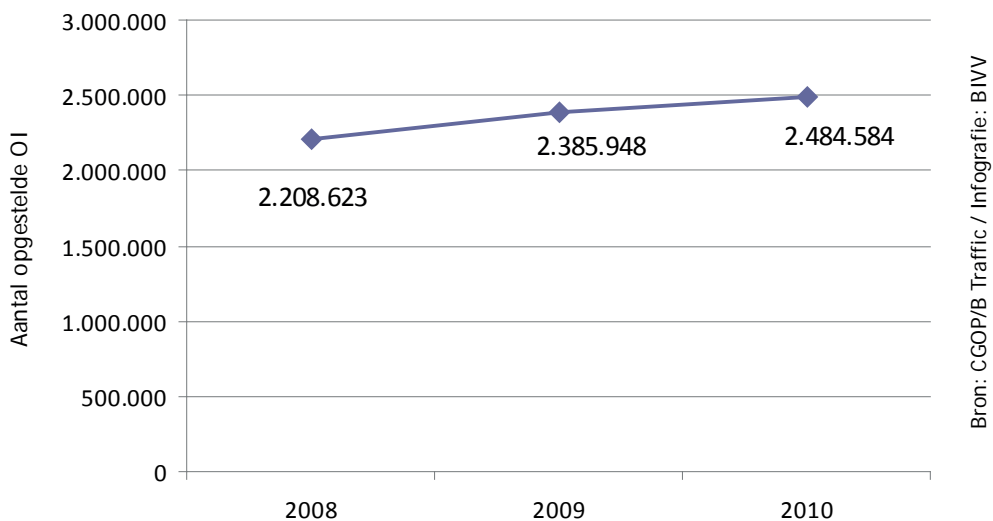
Naast het aantal vaststellingen voor snelheidsovertredingen blijft in 2010 ook het aantal vaststellingen voor strafbaar alcoholgebruik stijgen, evenals het aantal overtredingen ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden. De daling van het aantal vaststellingen voor rijden onder invloed van drugs kan mogelijk verklaard worden door het feit dat de wetgeving in 2010⁶⁷ is gewijzigd waarbij de urinetest werd vervangen door de speekseltest. De levering van de speekseltesten verliep aanvankelijk niet vlot zodat sommige korpsen snel geen toestellen meer hadden en dus geen controles meer konden uitvoeren. Verder wordt er ook een geringe daling van het aantal vaststellingen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel geregistreerd.

4.2.1 Opgestelde onmiddellijke inningen door de politiediensten

De 117 Vlaamse korpsen van de lokale politie en de federale politie stelden in Vlaanderen in 2009 samen 2.385.948 onmiddellijke inningen op. In **2010 waren dat er 2.484.584** (ofwel 84,5% van alle vastgestelde overtredingen). Er werden dus 98.636 onmiddellijke inningen meer opgemaakt in 2010 dan in 2009 (stijging met 4,1 %).

FIGUUR 61 :

Evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen in Vlaanderen



TABEL 37 :

Evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen per Vlaamse provincie

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 t.o.v. 2009 |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Antwerpen | 672.592 | 733.491 | 800.264 | +9,1% |
| Limburg | 253.315 | 272.156 | 273.470 | +0,5% |
| Oost-Vlaanderen | 467.918 | 529.490 | 497.414 | -6,1% |
| Vlaams Brabant | 345.638 | 381.638 | 419.352 | +9,9% |
| West-Vlaanderen | 469.160 | 469.173 | 494.084 | +5,3% |
| Totaal | 2.208.623 | 2.385.948 | 2.484.584 | +4,1% |

Bron: CGOP/B Traffic / Infografie: BIVV

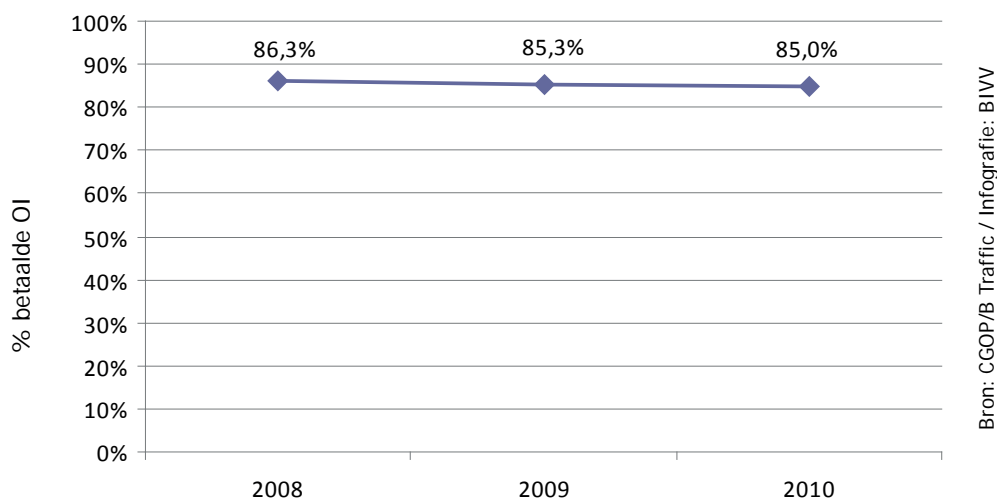
67 Wet van 31 juli 2009, art 2, inwerkingtreding op 1 oktober 2010

Opmerkelijk is dat het aantal onmiddellijke inningen in de provincie Antwerpen, waar reeds veruit de meeste vaststellingen gedaan worden (deze provincie heeft dan ook de hoogste populatie), nog met 9% zijn gestegen in 2010 ten opzichte van 2009. De hoogste stijging wordt in de provincie Vlaams-Brabant genoteerd. In Oost-Vlaanderen wordt dan weer een daling waargenomen. Net als voor de andere provincies kan deze evolutie in Oost-Vlaanderen het gevolg zijn van een evolutie van het aantal uitgevoerde politiecontroles of van een evolutie van het aantal overtredingen of van een combinatie van beide.

4.2.2 Opbrengst van de onmiddellijke inningen

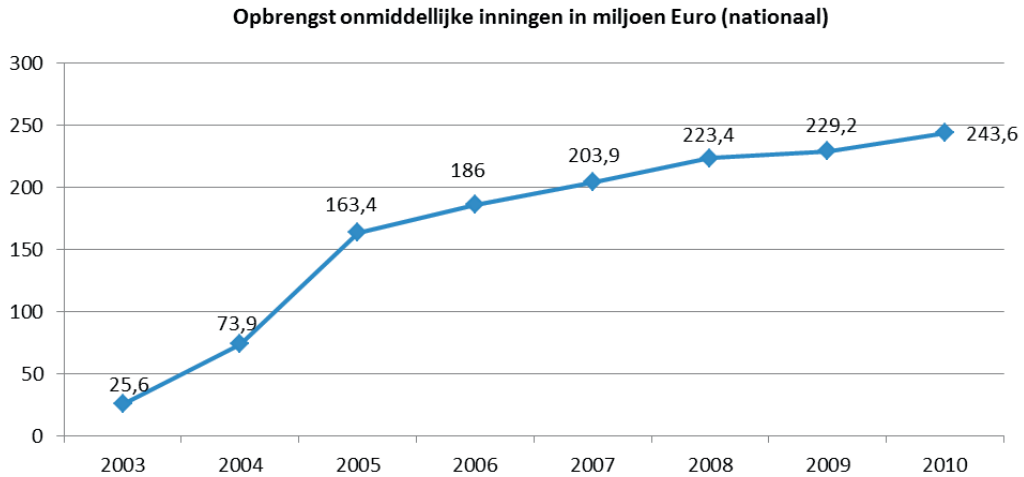
Het **percentage betaalde onmiddellijke inningen gaat in licht dalende lijn**. Wat met de niet betaalde onmiddellijke inningen is gebeurd (sepot, minnelijke schikking, dagvaarding, ...), kan niet worden nagegaan.

FIGUUR 62 :
Evolutie van het percentage betaalde OI in Vlaanderen



De evolutie van de opbrengst van de onmiddellijke inningen als gevolg van de vaststellingen in Vlaanderen is niet gekend. De inning van deze ontvangsten is gecentraliseerd bij het tweede ontvangkantoor der penale boeten van Brussel. De totaliteit ervan is bijgevolg in ontvangst geboekt bij de gewestelijke directie van Brussel en de administratie beschikt niet over gegevens die toelaten dit bedrag uit te splitsen.

FIGUUR 63 :
Evolutie van de totale nationale opbrengst van de onmiddellijke inningen (in miljoen euro)



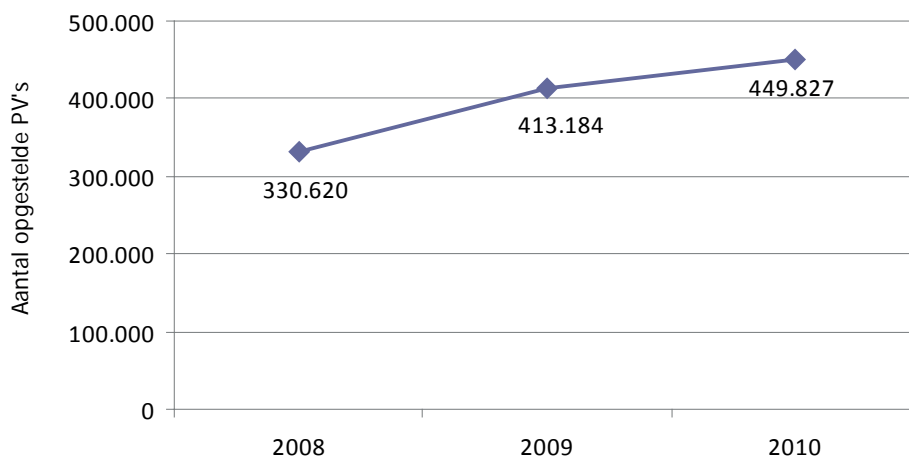
Bron: FOD Financiën / Infografie: BIVV

De invloed van de wetwijzigingen van 2003 en 2005 zijn duidelijk. Meer overtredingen worden door deze wetwijzigingen met een onmiddellijke inning afgehandeld en bijgevolg zien we een sterke stijging van de opbrengsten. Door een toename van de handhavingsactiviteiten van de politie (nationaal) blijven de ontvangsten ook in 2010 nog stijgen (+6,3%).

4.2.3 Opgestelde processen-verbaal door de politiediensten

Onderstaande figuur toont een duidelijke stijging van het aantal opgestelde processen-verbaal voor verkeersovertredingen. Ten opzichte van het jaar 2009 steeg het aantal opgestelde PV's (+8,9%) duidelijk sterker dan het aantal opgestelde onmiddellijke inningen (+4,1%). Het aantal opgestelde PV's bedroeg **449 827 in 2010**.

FIGUUR 64 :
Evolutie van het aantal opgestelde processen-verbaal in Vlaanderen



Bron: CGOP/B Traffic / Infografie: BIVV

TABEL 38 :
Evolutie van het aantal opgestelde processen-verbaal per Vlaamse provincie

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 t.o.v. 2009 |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Antwerpen | 78.224 | 124.381 | 143.771 | +15,6% |
| Limburg | 45.107 | 42.027 | 43.938 | +4,5% |
| Oost-Vlaanderen | 90.430 | 129.192 | 115.773 | -10,4% |
| Vlaams-Brabant | 52.068 | 52.883 | 59.213 | +12,0% |
| West-Vlaanderen | 64.791 | 64.701 | 87.132 | +34,7% |
| Totaal | 330.620 | 413.184 | 449.827 | +8,9% |

Bron: CGOP/B Traffic / Infografie: BIVV

In West-Vlaanderen is er een sterke stijging van het aantal processen-verbaal, ook in de provincie Antwerpen is er een opmerkelijke stijging (op twee jaar zelfs met 83,8%). Net als bij de onmiddellijke inningen gaat ook het aantal vaststellingen door middel van een proces-verbaal in Oost-Vlaanderen achteruit (maar er waren in 2009 wel bijzonder veel vaststellingen).

4.3 Vervolging door de parketten^{68,69}

Het aantal nieuwe zaken die op de parketten toekomen, stijgen elk jaar. Samen met de stijging van het aantal onmiddellijke inningen zou dit er op kunnen wijzen dat de politiediensten meer verbaliseren, en dit niet alleen voor overtredingen die worden afgehandeld met een onmiddellijke inning, maar ook voor overtredingen die door middel van een proces-verbaal worden vastgesteld (de "zwaardere" overtredingen). Mogelijks speelt ook de daling van de betalingsbereidheid voor de OI's een rol, waardoor uiteraard ook meer overtredingen naar de parketten worden overgemaakt.

TABEL 39 :
Evolutie van de werking van de politieparketten in Vlaanderen⁷⁰

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 t.o.v. 2009 |
|---|---------|---------|---------|------------------|
| Nieuwe zaken | 784.238 | 823.756 | 872.144 | +5,9% |
| Verval strafvordering door betaling van een geldsom | 405.345 | 433.758 | 445.066 | +2,6% |
| Dagvaarding | 168.861 | 137.235 | 174.485 | +27,1% |
| Zonder gevolg | 237.899 | 265.039 | 328.805 | +24,1% |
| Onmiddellijke intrekking rijbewijs | 18.240 | 18.263 | 17.993 | -1,5% |

Bron: VBSW / Infografie: BIVV

68 De vervolgingen worden geregistreerd in het jaar waarin de uitspraak is gevallen en niet in het jaar waarin de overtreding is vastgesteld (voor sommige zaken kan het jaar van vaststelling en uitspraak verschillend zijn).

69 Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting De jaarlijkse statistieken, van de hoven en rechtbanken. Brussel, Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting [gegevens uit de bundels "Politieparket 2000 t.e.m. 2010" www.moniteur.be/nl_htm/informatie/statistiek/tableau-nl.htm]

70 De optelsom van het aantal VBSG, dagvaardingen, seponeringen en de onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs is niet gelijk aan het aantal nieuwe zaken. Dat is het gevolg van de werking van het parket. Een zaak kan aanvankelijk worden afgedaan met een VBSG. Maar als de overtreder niet betaalt kan er alsnog een dagvaarding of een seponering volgen. Een nieuwe zaak kan dus meerdere gevolgen hebben. Bovendien kunnen de onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs niet in de optelsom opgenomen worden, wat dit is een beveiligingsmaatregel die onmiddellijk na het begaan van de overtreding wordt opgelegd. Later wordt de vervolging gestart die zal uitmonden in een VBSG, dagvaarding, of een seponering. Verder is het zo dat niet alle zaken die in een bepaald jaar binnenkomen ook datzelfde jaar behandeld worden.

Voor ongeveer de helft van het aantal nieuwe zaken werd een minnelijke schikking (verval van de strafvordering door het betalen van een geldboete) voorgesteld. Een belangrijk deel van de zaken wordt zonder gevolg geklasseerd (in 2010 was dat 37,7%).

Meest voorkomende redenen voor seponering (zonder gevolg) in 2010 zijn:

| | |
|--|--------|
| te weinig researchcapaciteit | 94.595 |
| andere prioriteiten bij vervolgingsbeleid | 94.198 |
| dader onbekend | 25.223 |
| wanverhouding strafvordering/maatschappelijke verstoring | 16.252 |
| onvoldoende bewijzen | 15.770 |
| geen misdrijf | 15.565 |
| toestand geregulariseerd | 15.145 |
| beperkte maatschappelijke weerslag | 8.337 |
| redelijke termijn overschreden | 8.045 |
| verjaring | 5.671 |

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs blijft met ongeveer 18.000 per jaar een vaak toegepaste beveiligingsmaatregel.

TABEL 40 :

Evolutie van het aantal VSBG⁷⁴ voor de “killers” in het verkeer ⁷¹ in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 t.o.v. 2009 |
|----------|---------|---------|---------|------------------|
| Alcohol | 5.917 | 5.642 | 6.661 | 18,1% |
| Drugs | 21 | 14 | 9 | -35,7% |
| Snelheid | 132.749 | 166.371 | 159.337 | -4,2% |
| Gordel | 6.192 | 8.412 | 9.312 | 10,7% |

Bron: VBSW Infografie: BIVV

Ingevolge omzendbrieven van het College van Procureurs-generaal worden bepaalde overtredingen in principe altijd doorverwezen naar de politierechtbank. Het betreft:

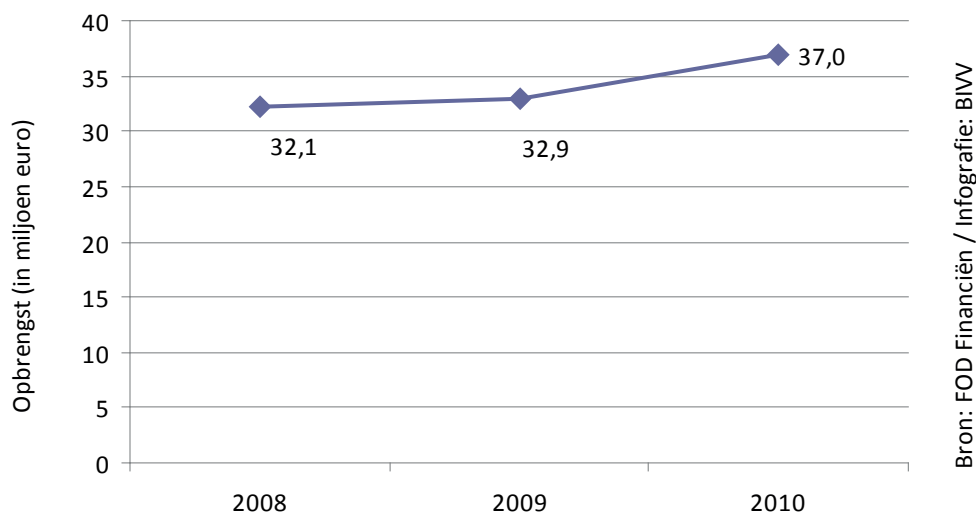
- alle vaststellingen voor het rijden onder invloed van illegale drugs (vandaar het geringe aantal VSBG voor drugs)
- alcoholintoxicatie van 1,5 promille of meer
- snelheidsovertredingen met meer dan 30 km/uur (in bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving, woonerf of erf) of met meer dan 40 km/uur (op de andere wegen)

De evolutie van de inkomsten uit de voorstellen tot verval van de strafvordering door het betalen van een geldsom volgen de trend van het aantal nieuwe zaken en het aantal voorstellen dat werd gedaan. Meer nieuwe zaken en meer voorgestelde vervallen van strafvordering leidden tot meer opbrengst.

⁷¹ Bron: VBSW, stat@just.fgov.be

Gegevens voor de gemeenten Drogenbos, Kraainem, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Wemmel, Wezembeek-Oppem ontbreken omdat de bedragen van overtredingen die op het grondgebied van deze gemeenten worden vastgesteld geïnd worden door de gewestelijke directie Brussel.

FIGUUR 65 :
Evolutie van de totale opbrengst VSBG⁷² in Vlaanderen (in miljoen euro)



4.4 Bestrafing door de politierechtbanken^{73, 74}

4.4.1 Mogelijke strafmaatregelen

De politierechter beschikt over **verschillende strafmaatregelen**. Er is de werkstraf, de geldboete, de gevangenisstraf en het verval van het recht tot sturen. Het is het parket dat moet toezien op de tenuitvoerlegging van de straffen.

- De werkstraf:

Met de wet van 17 april 2002 werd de werkstraf als autonome straf in correctionele en in politiezaken ingevoerd.

- De geldboete

De rechter kan het bedrag van de geldboete (effectief of met uitstel) vrij bepalen binnen de marges van de minimum- en maximumbedragen die door de wet bepaald zijn. De rechter kan ook rekening houden met verzachtende omstandigheden.

- De gevangenisstraf

Sinds de wet van 7 februari 2003 werd de gevangenisstraf in de meeste gevallen vervangen door het verval van het recht tot sturen. De gevangenisstraf blijft behouden voor vluchtmisdrijf, verhinderen van vaststellingen van overtredingen, rijden zonder verzekering, rijden ondanks een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of tijdens een periode van vervallenverklaring van het recht tot sturen, overtredingen met lichamelijk letsel tot gevolg en ernstige gevallen van recidive.

- Het verval van het recht tot sturen

De rechter kan een verval van het recht tot sturen uitspreken als straf of wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid. De rechter kan het herstel van het recht tot stu-

⁷² Verval van strafvordering door betaling van een geldsom.

⁷³ Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting De jaarlijkse statistieken, van de hoven en rechtbanken. Brussel, Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting [gegevens uit de bundels "Politierechtbank 2008 t.e.m. 2010" www.moniteur.be/nl_html/informatie/statistiek/tableau-nl.htm]

⁷⁴ De strafzaken worden geregistreerd in het jaar waarin de uitspraak is gevallen en niet in het jaar waarin de overtreding is vastgesteld (voor sommige zaken kan het jaar van vaststelling en uitspraak immers verschillend zijn).

ren afhankelijk maken van een theoretisch onderzoek, een praktisch onderzoek, een geneeskundig onderzoek en/of een psychologisch onderzoek. De rechter kan bevelen dat het verval van het recht tot sturen enkel wordt uitgevoerd tijdens het weekend of op feestdagen.

- Opschorting, uitstel of probatie

Naast de geldboete en de gevangenisstraf, al of niet in combinatie met het verval van het recht tot sturen, beschikt de politierechter over een reeks van mogelijkheden in het kader van de wet betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie. Zo kan hij een dienstverlening of het volgen van een professionele of sociaal-educatieve opleiding als voorwaarde opleggen in het kader van de probatieopschorting of het probatieuitstel.

4.4.2 Veroordelingen door de politierechtbanken

In 2010 werden **166.036 eindvonnissen** in strafzaken afgehandeld door de Vlaamse politierechtbanken. Van een totaal van 183.833 betichten werden er **176.579 (96%) veroordeeld**.

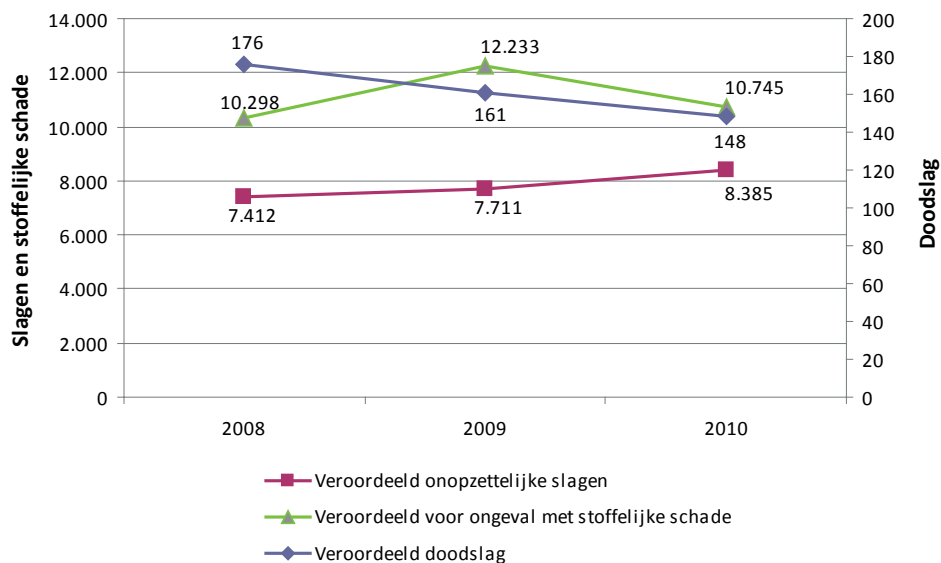
TABEL 41 :
Evolutie van de werking van de politierechtbanken in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 t.o.v. 2009 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|------------------|
| Betichten | 181.734 | 196.908 | 183.833 | -6,6% |
| Veroordeelden | 173.968 | 188.584 | 176.579 | -6,4% |
| Eindvonnissen in strafzaken | 160.191 | 173.962 | 166.036 | -4,6% |

Bron: VBSW / Infografie: BIVV

Het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid voor een dodelijk ongeval daalt. Oorzaak hiervan kan de daling van het aantal dodelijke verkeersongevallen in 2010 zijn. Het aantal veroordelingen voor **onopzettelijke slagen gaat dan weer in stijgende lijn.**

FIGUUR 66 :
Evolutie van het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval, in Vlaanderen



Bron: VBSW / Infografie: BIVV

Wat het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid voor een ongeval onder invloed van alcohol betreft zien we dat in 2010 voor **33% van de veroordelingen voor doodslag ook een veroordeling voor alcoholintoxicatie** werd uitgesproken. Voor onopzettelijke slagen was dat 19% en voor stoffelijke schade 39%.

TABEL 42 :
Evolutie van het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval met alcoholintoxicatie, in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-------|-------|-------|
| Ongeval met doodslag + alcoholintoxicatie | 48 | 36 | 49 |
| Ongeval met onopzettelijke slagen + alcoholintoxicatie | 1.582 | 1.841 | 1.613 |
| Ongeval met stoffelijke schade + alcoholintoxicatie | 3.884 | 4.740 | 4.177 |

Bron: VBSW Infografie: BIVV

In de onderstaande tabel bevindt zich het aantal veroordelingen volgens de aard van de overtreding, exclusief veroordelingen voor verkeersongevallen. Tussen 2010 en 2009 is het aantal veroordelingen voor geen enkel overtredingstype sterk geëvolueerd. Het aantal veroordelingen voor snelheidsovertredingen kon niet worden meegedeeld door het Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting (VBSW) van de FOD Justitie.

TABEL 43 :
Evolutie van het aantal veroordelingen volgens de aard van de overtreding, in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|
| Rijden zonder verzekering | 13.737 | 13.961 | 13.118 |
| Vluchtmisdrijf | 2.525 | 3.049 | 2.662 |
| Alcoholintoxicatie | 14.322 | 16.051 | 15.672 |
| Weigering ademtest of bloedproef | 153 | 159 | 182 |
| Dronkenschap of soortgelijke staat | 728 | 718 | 740 |
| Technische eisen | 13.836 | 13.936 | 13.229 |
| Geen rijbewijs (+ verval) | 5.161 | 5.481 | 5.489 |

Bron: VBSW Infografie: BIVV

TABEL 44 :
Evolutie van het aantal veroordelingen volgens de ernstcategorie van de overtreding, in Vlaanderen

| | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|--------|--------|--------|
| Overtredingen eerste graad | 51.471 | 56.398 | 55.799 |
| Overtredingen tweede graad | 14.364 | 15.533 | 11.998 |
| Overtredingen derde graad | 11.021 | 12.518 | 11.464 |
| Overtredingen vierde graad | 15.559 | 17.067 | 15.183 |
| Zware overtredingen voor de Wet Landuyt begaan ⁷⁵ | 782 | 804 | 750 |
| Overtredingen Europese wetgeving | 494 | 558 | 449 |
| Andere overtredingen | 7.425 | 7.877 | 7.720 |

Bron: VBSW Infografie: BIVV

⁷⁵ Koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 09.11.2005).

De meest frequente straffen zijn de geldboetes en de vervallenverklaringen van het recht tot sturen.

TABEL 45 :
Evolutie van aantal veroordelingen volgens de aard van de straf (inbegrepen “met uitstel” en “met proef”), in Vlaanderen

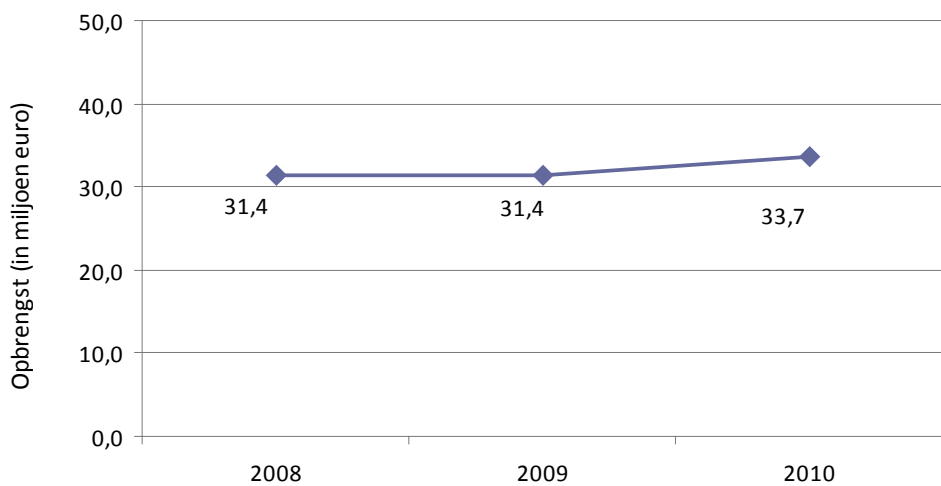
| | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|
| Geldboete | 167.478 | 183.681 | 170.521 |
| Vervallenverklaring recht op sturen | 75.381 | 82.519 | 78.568 |
| Werkstraf | 900 | 847 | 907 |
| Uitspraak met opschorting | 1.726 | 2.142 | 2.183 |
| Gevangenisstraf | 1.721 | 1.914 | 1.970 |

Bron: VBSW Infografie: BIVV

4.4.3 Opbrengst van de geldboetes opgelegd door de politierechtbanken

De totale opbrengst van de geldboetes opgelegd door de politierechtbanken is tussen 2009 en 2010 licht gestegen.

FIGUUR 67 :
Evolutie van de totale opbrengst boetes door veroordelingen door politierechters (in miljoen euro), in Vlaanderen



Bron: FOD Financiën / Infografie: BIVV

5

SAMENVATTING STATISTIEKEN VAN LETSELONGEVALLLEN 2010

Algemeen

In het jaar 2010 kwamen 436 personen in het Vlaams Gewest om het leven ten gevolge van een verkeersongeval. Dit betekent dat het Vlaams Gewest de federale doelstelling van maximaal 435 verkeersdoden⁷⁶ in 2010 net niet heeft gehaald. De doelstelling die het Vlaams Gewest zichzelf had opgelegd (nl. 375 verkeersdoden), was strenger dan de federale doelstelling en is dus vanzelfsprekend ook **niet behaald**.

Van de drie gewesten heeft het Vlaams Gewest wel de grootste procentuele afname tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 kunnen realiseren. Deze procentuele afname bedraagt **-48%**, terwijl de afnames in het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest respectievelijk slechts -34% en -30% bedragen.

Wanneer de evolutie van het aantal verkeersdoden op het Vlaamse wegennet in verhouding wordt geplaatst tot de evolutie van het bevolkingsaantal (mortaliteit) of de evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (om het overlijdensrisico te bepalen) dan heeft Vlaanderen wel een afname van meer dan de helft verwezenlijkt (**-51% verkeersmortaliteit; -53% overlijdensrisico**).

Van 2002 tot en met het jaar 2008 was het Vlaams Gewest trouwens goed op weg om de doelstelling te halen. Ten gevolge van een povere afname van 16 verkeersdoden in 2009 week Vlaanderen echter te sterk af van het vereiste pad om de doelstelling te halen. Daarna was zelfs de sterke afname van 43 verkeersdoden in 2010 niet voldoende om de doelstelling alsnog te halen.

De volgende doelstellingen van het aantal verkeersdoden bedragen maximaal 250 verkeersdoden in 2015 (Vlaamse doelstelling) en **maximaal 200 (Vlaamse doelstelling) of 218 (federale doelstelling) verkeersdoden in 2020**. Net voor de publicatie van dit rapport werden de officiële ongevallencijfers voor het jaar 2011 gepubliceerd. Het aantal Vlaamse verkeersdoden in **2011** bedraagt **430**. Dit is slechts een zeer beperkte afname t.o.v. 2010 en is dus geen goed begin van het nieuwe decennium.

Ten opzichte van het referentiegemiddelde daalde het aantal zwaargewonden met -48% (tot 3879 zwaargewonden in 2010) en het aantal lichtgewonden met -25% (tot 34134 lichtgewonden in 2010). Deze afnames werden echter grotendeels gerealiseerd in de periode van het referentiegemiddelde tot en met 2005, want afgezien van het jaar 2010 (met een daling van 10% ten opzichte van 2009) blijft het aantal **zwaargewonden en lichtgewonden sinds 2005 zo goed als constant**.

De verkeersveiligheidsindicator welke veruit de **grootste verschillen tussen de drie gewesten** vertoont, ongeacht het wegtype, het snelheidsregime en het ongevalstype, is de **ongevallenernst**. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen per duizend letselongevallen acht ongevalsbetrokkenen om het leven. In Vlaanderen bedraagt dat al bijna het dubbele met 15 doden per duizend letselongevallen, maar in Wallonië ligt dit nog eens dubbel zo hoog (bijna 29 doden per duizend letselongevallen). Verklaringen zijn de verschillende urbanisatiegraad en bevolkingsdichtheid, andere handhavingspraktijken en een eigen specifieke weginfrastructuur en regionale mobiliteit (bvb. minder fietsers in Wallonië).

Opvallend is echter dat het **overlijdensrisico** (aantal doden per miljard afgelegde kilometers) daarentegen wel erg **gelijkaardig is voor de drie gewesten**. Dit wil zeggen dat het aantal verkeersdoden in Wallonië op basis van het aantal afgelegde kilometers vergelijkbaar is met Vlaanderen, maar dat het aantal letselongevallen per afgelegde kilometer bijna de helft lager is in Wallonië dan in Vlaanderen (het ongevalsrisico is met andere woorden lager in Vlaanderen dan in Wallonië).

⁷⁶ Dit is een extrapolatie van de nationale doelstelling van maximaal 750 verkeersdoden in 2010, welke in het jaar 2002 werd vooropgesteld tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Tijdstip

De **streng winter in het jaar 2010** (14 sneeuwdagen in januari, 10 in februari, 6 in november en 23 in december) heeft een afname van het aantal wegverplaatsingen en een aanpassing van de rijstijl tot gevolg gehad (verhoogde aandacht, lagere snelheid, etc.) en heeft op die manier de ongevallencijfers positief beïnvloedt. De maand **december** is op alle vlakken een **recordmaand** met het laagste aantal verkeersdoden (19), het laagste aantal letselongevallen en de laagste ongevallenernst opgetekend sinds 1991 (de maandelijkse ongevallencijfers van voor het jaar 1991 zijn niet digitaal beschikbaar). Maar niet alleen de winter van 2010 is verantwoordelijk voor de afname van het aantal Vlaamse verkeersdoden met -9,0% in 2010 ten opzichte van 2009, want ook in de maanden maart, mei, juli, augustus en november is het aantal verkeersdoden nog nooit zo laag geweest sinds 1991. Verklaringen voor deze over het hele jaar verspreide daling zijn echter nog niet gekend.

Elk **jaar** wordt eenzelfde **cyclus** van het aantal verkeersdoden doorlopen. Het aantal verkeersdoden is het laagst in de winter en het hoogst in de zomer. De dodentol in de twee andere seizoenen bevindt zich hier tussenin. De toename in de zomer is hoofdzakelijk het gevolg van een hogere verkeersdeelname in de zomer vanwege **gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers**.

De ongevallenpieken tijdens de ochtendspits en de avondspits zijn in het Vlaams Gewest gevoelig hoger dan in het Waals Gewest. Dit wordt gecompenseerd door een relatief lager aantal letselongevallen tijdens het weekend in Vlaanderen (28%) in vergelijking met Wallonië (34%).

De overschakeling van de zomertijd naar de wintertijd op het einde van maand oktober heeft elk jaar een kortstondige stijging van het aantal letselongevallen tussen 17 en 18 uur (tijdens de **avondspits**) tot gevolg. Dit wordt waarschijnlijk in de eerste plaats veroorzaakt door de verlaagde zichtbaarheid doordat het 's avonds een uur vroeger donker wordt. Tegelijkertijd leidt de overschakeling naar de wintertijd trouwens ook tot een lichte daling van het aantal letselongevallen tijdens de **ochtendspits**.

Locatie

Het aantal verkeersdoden en **letselongevallen** op een welbepaalde locatie (gewest, snelheidszone, rotonde enz.) wordt vanzelfsprekend sterk beïnvloed door het aandeel van die welbepaalde locatie ten opzichte van het totale wegennet en door het **aantal afgelegde kilometers op die locatie**.

Zo is de toename van het aantal verkeersdoden op rotondes (+33%) en op 30 km/u wegen (+300%) sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 een logisch en rechtstreeks gevolg van een toename van deze specifieke infrastructuur binnen het totale wegennet.

Ook de enerzijds spectaculaire daling van het aantal verkeersdoden (-75%) en de anderzijds sterke stijging van het aantal verkeersdoden (+21%) op 70 km/u wegen, sinds het referentiegemiddelde 1998-2000, is gerelateerd aan een wijziging van de samenstelling van het wegennet: veel Vlaamse wegen waar vroeger een maximumsnelheid van 90 km/u geldig was, werden het afgelopen decennium omgevormd tot 70 km/u wegen.

Ondanks de sterk toegenomen verkeersintensiteit (een stijging van het aantal afgelegde reizigerskilometers met +18% sinds het referentiegemiddelde 1998-2000) is het aantal **verkeersdoden op autosnelwegen** sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 gedaald met -61%. Het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) is zelfs met -66% gedaald. In totaal kwamen in het jaar 2010 nog 51 personen op de Vlaamse autosnelwegen om het leven. Op wegen binnen en buiten bebouwde kom kwamen in 2010 respectievelijk 103 en 254 weggebruikers om het leven.

De respectievelijke afnamepercentages sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 **binnen en buiten bebouwde kom bedragen -47% en -51%.**

In tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt, vinden de meeste letselongevallen niet plaats op kruispunten maar op **doorlopende weggedeeltes**. In Vlaanderen doet 62% van de alle letselongevallen zich voor op doorlopende weggedeeltes, waarin maar liefst **78% van alle Vlaamse verkeersdoden** vallen.

De kenmerken van verkeersslachtoffers en letselongevallen

Drie kwart (76%) van alle verkeersdoden in 2010 waren **mannen**. Het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners vertoont een piek bij de **20 - 24 jarigen**, welke drie maal hoger is bij mannen als bij vrouwen. Aan de ene kant is het goed nieuws dat deze piek bij 20-24 jarigen met meer dan de helft is afgenomen sinds 2000. Aan de andere kant neemt de kloof tussen jongens en meisjes nog steeds toe aangezien het afnamepercentage sinds 2000 -57% voor 20-24 jarige mannen en -68% voor 20-24 jarige vrouwen bedraagt.

Veruit het hoogste aantal kilometers worden in Vlaanderen afgelegd met **personenwagens**. Het behoeft dus geen verwondering dat inzittenden van personenwagens de grootste groep verkeersslachtoffers vormen: autobestuurders en passagiers vertegenwoordigen samen ongeveer **55% van de slachtoffers**. Zij worden op respectabele afstand gevolgd door fietsers (17,7%), bromfietsers (8,7%) en ten slotte door motorrijders (5,7%) en voetgangers (5,6%).

De algemene afname van het totaal aantal slachtoffers (verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden) sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 bedraagt -28,4%. Het is zorgwekkend dat drie kwetsbare weggebruikertypes gevoelig slechter dan het gemiddelde afnamepercentage presteren. De afnamepercentages voor **voetgangers, fietsers en motorfietsers** bedragen respectievelijk -1,1%, -5,1% en -14,2%. Wat betreft de gemotoriseerde voertuigen is enkel de evolutie van het aantal slachtoffers bij inzittenden van lichte vrachtwagens (- 2,4%) minder goed dan gemiddeld. De evolutie van het aantal inzittenden bij vrachtwagens (-27,8%) verschilt weinig van het gemiddelde. De evolutie voor autobestuurders (-31,0%) en zeker voor autopassagiers (-41,1%) is dan weer zeer positief.

De evolutie van het aantal verkeersslachtoffers volgens verplaatsingswijze houdt vanzelfsprekend verband met de **evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers volgens verplaatsingswijze**. Zo kunnen de eerder teleurstellende evoluties van het aantal gewonde inzittenden van lichte vrachtwagens en van gewonde motorfietsers sinds het referentiegemiddelde 1998-2000 zeker deels verklaard worden door de stijging van het aantal afgelegde reizigerskilometers afgelegd door lichte vrachtwagens met 46% en door motorfietsen met 18%. Voor personenwagens en vrachtwagens bedragen de respectievelijke toenames van de afgelegde reizigerskilometers "slechts" 4% en 9%.

76% van alle letselongevallen in Vlaanderen en 64% van alle letselongevallen in Wallonië ontstaan door een aanrijding tussen twee weggebruikers. De overige letselongevallen bevatten slechts één betrokken partij (22%) of hebben een onbekend/ander aanrijdingstype (2%). De letselongevallen met **slechts één betrokken partij** zijn echter wel zeer ernstig en zijn verantwoordelijk voor **36% van alle verkeersdoden** in het Vlaams Gewest (157 van 436 verkeersdoden).

Rijden onder invloed van alcohol

Wanneer een autobestuurder in het Vlaams gewest betrokken raakt in een letselongeval dan is deze minder vaak **onder invloed van alcohol (11,8%)** dan zijn tegenhanger in het Waals Gewest (16,6%) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (13,6%).

In tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt, blijken **jonge autobestuurders (18-25)** buiten een ongevalscontext beduidend minder vaak onder invloed te zijn dan oudere autobestuurders (26-54), en dit ongeacht het tijdstip van de week. Dat deze jonge autobestuurders binnen een ongevalscontext echter wél vaker onder invloed zijn, kan enerzijds verklaard worden door een ander consumptiegedrag (nl. binge drinking) en anderzijds door een sterkere aantasting van de rijvaardigheden bij eenzelfde promillegehalte als bij oudere autobestuurders.

Naast jongeren verdienen **mannen en bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens** een verhoogde aandacht met betrekking tot rijden onder invloed. Mannelijke autobestuurders, betrokken in letselongevallen, zijn drie tot vier maal vaker onder invloed van alcohol dan vrouwen (15,5% onder invloed tegenover 4,8%). Bestuurders van personenwagens (11,7%) en lichte vrachtwagens (12,5%), betrokken in letselongevallen, zijn iets vaker dan gemiddeld onder invloed, terwijl de bestuurders van vrachtwagens zelden de wettelijke alcohollimiet overschrijden (< 2%).

Vooraf **nachtelijke letselongevallen** zijn vaak gerelateerd aan rijden onder invloed: resp. 37% en 49% van alle autobestuurders, betrokken in letselongevallen tijdens weeknachten en weekendnachten zijn in overtreding met de wettelijke alcohollimiet.



BIJLAGE

Blootstellings-gegevens Vlaams Gewest 2010

TABEL 46 :

Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard km) volgens vervoerswijze en wegtype, in het Vlaams Gewest

| | Motoren | | | | Personenwagens | | | | Bestelwagens | | | |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|------------|------------|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot |
| 1990 | 41 | 82 | 54 | 177 | 10773 | 15545 | 9151 | 35469 | 670 | 795 | 527 | 1992 |
| 1991 | 51 | 125 | 73 | 248 | 11113 | 16135 | 9330 | 36579 | 744 | 905 | 581 | 2243 |
| 1992 | 60 | 168 | 91 | 319 | 11359 | 16300 | 9467 | 37125 | 815 | 996 | 633 | 2453 |
| 1993 | 70 | 207 | 109 | 386 | 11671 | 16093 | 9403 | 37167 | 894 | 1065 | 673 | 2636 |
| 1994 | 83 | 256 | 128 | 467 | 12267 | 16558 | 9520 | 38345 | 1000 | 1181 | 725 | 2906 |
| 1995 | 96 | 300 | 146 | 542 | 12662 | 16616 | 9470 | 38748 | 1095 | 1272 | 761 | 3127 |
| 1996 | 95 | 289 | 156 | 541 | 12865 | 16756 | 9481 | 39102 | 1155 | 1393 | 789 | 3336 |
| 1997 | 93 | 287 | 171 | 551 | 12869 | 17378 | 9791 | 40039 | 1199 | 1560 | 843 | 3601 |
| 1998 | 96 | 278 | 183 | 557 | 13598 | 17684 | 9573 | 40854 | 1313 | 1706 | 851 | 3870 |
| 1999 | 98 | 271 | 201 | 569 | 14205 | 18174 | 9913 | 42292 | 1421 | 1877 | 910 | 4208 |
| 2000 | 97 | 246 | 219 | 562 | 14448 | 17495 | 10243 | 42186 | 1495 | 1927 | 970 | 4393 |
| 2001 | 102 | 255 | 222 | 578 | 14426 | 17534 | 10367 | 42327 | 1547 | 2022 | 1031 | 4600 |
| 2002 | 108 | 264 | 223 | 595 | 14595 | 17634 | 10380 | 42609 | 1620 | 2127 | 1082 | 4829 |
| 2003 | 113 | 270 | 221 | 604 | 14608 | 17481 | 10270 | 42359 | 1677 | 2201 | 1120 | 4999 |
| 2004 | 119 | 279 | 222 | 620 | 14877 | 17488 | 10288 | 42653 | 1765 | 2296 | 1173 | 5234 |
| 2005 | 125 | 285 | 222 | 632 | 14942 | 17366 | 10232 | 42540 | 1831 | 2374 | 1218 | 5423 |
| 2006 | 135 | 292 | 222 | 649 | 15455 | 17317 | 10218 | 42990 | 1955 | 2462 | 1268 | 5684 |
| 2007 | 144 | 302 | 224 | 671 | 15936 | 17425 | 10255 | 43616 | 2079 | 2573 | 1325 | 5977 |
| 2008 | 142 | 295 | 222 | 660 | 16066 | 17184 | 10279 | 43529 | 2013 | 2457 | 1289 | 5759 |
| 2009 | 142 | 297 | 224 | 662 | 16235 | 17458 | 10415 | 44109 | 1995 | 2461 | 1290 | 5747 |
| 2010 | 142 | 298 | 225 | 664 | 16246 | 17591 | 10515 | 44352 | 2017 | 2502 | 1313 | 5832 |
| Gemiddelde 98-2000 | 97 | 265 | 201 | 563 | 14083 | 17785 | 9910 | 41777 | 1410 | 1837 | 911 | 4157 |
| Evolutie | +46% | +12% | +12% | +18% | +15% | -1% | +6% | +6% | +43% | +36% | +44% | +40% |

Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie : BIVV

Nota: A = autosnelwegen; Gew + P = gewest – en provinciewegen; Gem = gemeentewegen; Tot = totaal

| Vrachtwagens / trekkers | | | | Autobussen / autocars | | | | Speciale voertuigen | | | | Totaal alle voertuigen | | | |
|-------------------------|---------|------|------|-----------------------|---------|------|------|---------------------|---------|-------|------|------------------------|---------|-------|-------|
| A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot |
| 2025 | 1416 | 264 | 3704 | 87 | 144 | 89 | 321 | 1 | 43 | 201 | 245 | 13598 | 18025 | 10305 | 41927 |
| 2095 | 1451 | 270 | 3815 | 93 | 150 | 87 | 330 | 1 | 44 | 185 | 230 | 14096 | 18811 | 10541 | 43448 |
| 2147 | 1447 | 275 | 3869 | 97 | 153 | 84 | 334 | 1 | 44 | 167 | 212 | 14479 | 19107 | 10729 | 44316 |
| 2213 | 1410 | 274 | 3897 | 103 | 152 | 79 | 334 | 1 | 42 | 146 | 188 | 14952 | 18968 | 10691 | 44611 |
| 2333 | 1431 | 279 | 4043 | 111 | 157 | 76 | 344 | 0 | 42 | 127 | 169 | 15794 | 19625 | 10859 | 46278 |
| 2416 | 1416 | 279 | 4111 | 118 | 158 | 71 | 347 | 0 | 41 | 105 | 147 | 16385 | 19803 | 10837 | 47026 |
| 2519 | 1439 | 280 | 4238 | 117 | 157 | 68 | 342 | 0 | 41 | 98 | 139 | 16751 | 20076 | 10875 | 47703 |
| 2586 | 1504 | 290 | 4379 | 115 | 161 | 66 | 341 | 0 | 42 | 92 | 135 | 16861 | 20932 | 11259 | 49051 |
| 2802 | 1542 | 284 | 4629 | 119 | 161 | 60 | 340 | 0 | 43 | 82 | 125 | 17928 | 21414 | 11033 | 50375 |
| 3002 | 1597 | 295 | 4894 | 121 | 163 | 58 | 343 | 0 | 43 | 76 | 120 | 18847 | 22125 | 11453 | 52425 |
| 3130 | 1549 | 306 | 4985 | 121 | 155 | 55 | 331 | 0 | 41 | 70 | 111 | 19291 | 21413 | 11863 | 52568 |
| 3163 | 1541 | 338 | 5042 | 121 | 164 | 56 | 341 | 0 | 40 | 88 | 128 | 19359 | 21556 | 12102 | 53017 |
| 3238 | 1539 | 368 | 5145 | 122 | 174 | 56 | 352 | 0 | 39 | 105 | 145 | 19683 | 21778 | 12214 | 53675 |
| 3279 | 1514 | 394 | 5187 | 123 | 182 | 55 | 359 | 0 | 38 | 122 | 159 | 19800 | 21686 | 12182 | 53668 |
| 3379 | 1503 | 425 | 5307 | 125 | 191 | 55 | 371 | 0 | 37 | 140 | 176 | 20266 | 21793 | 12302 | 54361 |
| 3434 | 1481 | 453 | 5368 | 126 | 199 | 54 | 379 | 0 | 35 | 157 | 192 | 20459 | 21740 | 12335 | 54534 |
| 3594 | 1465 | 483 | 5543 | 131 | 207 | 54 | 392 | 0 | 34 | 175 | 209 | 21269 | 21778 | 12420 | 55467 |
| 3750 | 1463 | 516 | 5729 | 136 | 218 | 54 | 408 | 0 | 33 | 194 | 227 | 22045 | 22014 | 12568 | 56627 |
| 3515 | 1355 | 488 | 5357 | 129 | 204 | 52 | 384 | 0 | 32 | 192 | 225 | 21865 | 21527 | 12522 | 55914 |
| 3382 | 1323 | 477 | 5182 | 127 | 203 | 51 | 381 | 0 | 32 | 193 | 226 | 21881 | 21775 | 12651 | 56306 |
| 3441 | 1357 | 491 | 5289 | 127 | 204 | 52 | 382 | 0 | 32 | 194 | 227 | 21973 | 21984 | 12790 | 56747 |
| 2978 | 1563 | 295 | 4836 | 120 | 160 | 58 | 338 | 0 | 42 | 76 | 118 | 18689 | 21651 | 11450 | 51789 |
| +16% | -13% | +66% | +9% | +5% | +28% | -11% | +13% | | -23% | +155% | +92% | +18% | +2% | +12% | +10% |

TABEL 47 :

Evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (in miljard km) volgens vervoerswijze en wegtype, in het Vlaams Gewest

| | Motoren | | | | Personenwagens | | | | Bestelwagens | | | |
|--------------------|---------|---------|------|------|----------------|---------|-------|-------|--------------|---------|------|------|
| | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot |
| 1990 | 41 | 82 | 54 | 177 | 16970 | 22444 | 12033 | 51448 | 670 | 795 | 527 | 1992 |
| 1991 | 51 | 125 | 73 | 248 | 17366 | 23175 | 12223 | 52764 | 756 | 916 | 581 | 2253 |
| 1992 | 60 | 168 | 91 | 319 | 17673 | 22920 | 12299 | 52891 | 840 | 1019 | 633 | 2493 |
| 1993 | 70 | 207 | 109 | 386 | 17934 | 22701 | 12116 | 52750 | 934 | 1102 | 673 | 2710 |
| 1994 | 83 | 256 | 128 | 467 | 18620 | 23445 | 12047 | 54112 | 1058 | 1236 | 726 | 3020 |
| 1995 | 96 | 300 | 146 | 542 | 18906 | 23286 | 12119 | 54311 | 1170 | 1343 | 770 | 3284 |
| 1996 | 95 | 289 | 156 | 541 | 19282 | 23180 | 11987 | 54449 | 1252 | 1482 | 803 | 3537 |
| 1997 | 93 | 287 | 171 | 551 | 19022 | 24136 | 12372 | 55530 | 1311 | 1679 | 865 | 3855 |
| 1998 | 96 | 278 | 183 | 557 | 19685 | 24392 | 12476 | 56553 | 1445 | 1851 | 909 | 4205 |
| 1999 | 98 | 271 | 201 | 569 | 20319 | 25040 | 12802 | 58161 | 1575 | 2056 | 977 | 4607 |
| 2000 | 97 | 246 | 219 | 562 | 20573 | 24003 | 13152 | 57729 | 1673 | 2127 | 1048 | 4848 |
| 2001 | 102 | 255 | 222 | 578 | 20543 | 24056 | 13311 | 57910 | 1749 | 2254 | 1121 | 5124 |
| 2002 | 108 | 264 | 223 | 595 | 20783 | 24194 | 13328 | 58305 | 1851 | 2393 | 1185 | 5429 |
| 2003 | 113 | 270 | 221 | 604 | 20802 | 23984 | 13187 | 57973 | 1936 | 2499 | 1236 | 5671 |
| 2004 | 119 | 279 | 222 | 620 | 21185 | 23993 | 13210 | 58388 | 2059 | 2631 | 1303 | 5993 |
| 2005 | 125 | 285 | 222 | 632 | 21185 | 23654 | 13118 | 57957 | 2152 | 2735 | 1362 | 6249 |
| 2006 | 135 | 292 | 222 | 649 | 21912 | 23587 | 13100 | 58599 | 2275 | 2811 | 1408 | 6494 |
| 2007 | 144 | 302 | 224 | 671 | 22595 | 23734 | 13147 | 59476 | 2419 | 2938 | 1472 | 6830 |
| 2008 | 142 | 295 | 222 | 660 | 22492 | 23199 | 13054 | 58745 | 2328 | 2794 | 1426 | 6548 |
| 2009 | 142 | 297 | 224 | 662 | 22730 | 23569 | 13228 | 59526 | 2308 | 2799 | 1427 | 6534 |
| 2010 | 142 | 298 | 225 | 664 | 22745 | 23748 | 13354 | 59846 | 2334 | 2845 | 1452 | 6631 |
| Gemiddelde 98-2000 | 97 | 265 | 201 | 563 | 20193 | 24478 | 12810 | 57481 | 1564 | 2011 | 978 | 4553 |
| Evolutie | +46% | +12% | +12% | +18% | +13% | -3% | +4% | +4% | +49% | +41% | +48% | +46% |

Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer / Infografie : BIVV

Nota: A = autosnelwegen; Gew + P = gewest - en provinciewegen; Gem = gemeentewegen; Tot = totaal

| Vrachtwagens / trekkers | | | | Autobussen / autocars | | | | Speciale voertuigen | | | | Totaal alle voertuigen | | | |
|-------------------------|---------|------|------|-----------------------|---------|------|------|---------------------|---------|-------|------|------------------------|---------|-------|-------|
| A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot | A | Gew + P | Gem | Tot |
| 2025 | 1416 | 264 | 3704 | 1749 | 2884 | 1728 | 6361 | 1 | 43 | 201 | 245 | 21456 | 27664 | 14807 | 63927 |
| 2095 | 1451 | 270 | 3815 | 1854 | 3009 | 1686 | 6549 | 1 | 44 | 185 | 230 | 22123 | 28720 | 15017 | 65860 |
| 2147 | 1447 | 275 | 3869 | 1948 | 3055 | 1628 | 6632 | 1 | 44 | 167 | 212 | 22669 | 28653 | 15094 | 66416 |
| 2213 | 1410 | 274 | 3897 | 2056 | 3032 | 1536 | 6625 | 1 | 42 | 146 | 188 | 23208 | 28494 | 14854 | 66556 |
| 2333 | 1431 | 279 | 4043 | 2218 | 3137 | 1474 | 6829 | 0 | 42 | 127 | 169 | 24312 | 29547 | 14781 | 68641 |
| 2416 | 1416 | 279 | 4111 | 2350 | 3164 | 1384 | 6897 | 0 | 41 | 105 | 147 | 24937 | 29551 | 14802 | 69291 |
| 2519 | 1439 | 280 | 4238 | 2341 | 3147 | 1307 | 6795 | 0 | 41 | 98 | 139 | 25490 | 29579 | 14630 | 69699 |
| 2586 | 1504 | 290 | 4379 | 2295 | 3217 | 1269 | 6782 | 0 | 42 | 92 | 135 | 25307 | 30865 | 15060 | 71232 |
| 2802 | 1542 | 284 | 4629 | 2376 | 3227 | 1198 | 6800 | 0 | 43 | 82 | 125 | 26404 | 31331 | 15133 | 72868 |
| 3002 | 1597 | 295 | 4894 | 2429 | 3267 | 1155 | 6851 | 0 | 43 | 76 | 120 | 27423 | 32273 | 15506 | 75202 |
| 3130 | 1549 | 306 | 4985 | 2416 | 3097 | 1105 | 6617 | 0 | 41 | 70 | 111 | 27890 | 31064 | 15899 | 74853 |
| 3163 | 1541 | 338 | 5042 | 2417 | 3282 | 1114 | 6813 | 0 | 40 | 88 | 128 | 27974 | 31428 | 16195 | 75597 |
| 3238 | 1539 | 368 | 5145 | 2572 | 3656 | 1168 | 7396 | 0 | 39 | 105 | 145 | 28551 | 32085 | 16377 | 77014 |
| 3279 | 1514 | 394 | 5187 | 2750 | 4069 | 1229 | 8048 | 0 | 38 | 122 | 159 | 28880 | 32375 | 16388 | 77642 |
| 3379 | 1503 | 425 | 5307 | 2806 | 4275 | 1227 | 8308 | 0 | 37 | 140 | 176 | 29548 | 32718 | 16526 | 78792 |
| 3434 | 1481 | 453 | 5368 | 2823 | 4451 | 1216 | 8490 | 0 | 35 | 157 | 192 | 29720 | 32641 | 16527 | 78888 |
| 3594 | 1465 | 483 | 5543 | 2925 | 4645 | 1210 | 8780 | 0 | 34 | 175 | 209 | 30841 | 32835 | 16598 | 80274 |
| 3750 | 1463 | 516 | 5729 | 3037 | 4884 | 1210 | 9131 | 0 | 33 | 194 | 227 | 31945 | 33354 | 16763 | 82062 |
| 3515 | 1355 | 488 | 5357 | 2884 | 4572 | 1154 | 8610 | 0 | 32 | 192 | 225 | 31361 | 32246 | 16537 | 80144 |
| 3382 | 1323 | 477 | 5182 | 2839 | 4550 | 1147 | 8536 | 0 | 32 | 193 | 226 | 31401 | 32570 | 16695 | 80665 |
| 3441 | 1357 | 491 | 5289 | 2838 | 4573 | 1154 | 8565 | 0 | 32 | 194 | 227 | 31499 | 32853 | 16870 | 81222 |
| 2978 | 1563 | 295 | 4836 | 2407 | 3197 | 1153 | 6756 | 0 | 42 | 76 | 118 | 27239 | 31556 | 15513 | 74308 |
| +16% | -13% | +66% | +9% | +18% | +43% | +0% | +27% | | -23% | +155% | +92% | +16% | +4% | +9% | +9% |

TABEL 48 :

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens hoofdvervoerswijze, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010)

| | Aantal km | | % km |
|---------------------------|-----------------------|------------------------|---------------|
| | Per dag ⁷⁸ | Per jaar ⁷⁸ | |
| Te voet | 0,5 | 181 | 1,3% |
| Als fietser | 1,7 | 602 | 4,5% |
| Als brom-/snorfietsers | 0,2 | 57 | 0,4% |
| Als motorrijder | 0,1 | 54 | 0,4% |
| Als autobestuurder | 18,9 | 6906 | 51,2% |
| Als autopassagier | 8,9 | 3252 | 24,1% |
| Met de lijnbus | 0,9 | 341 | 2,5% |
| Met de tram of (pré)metro | 0,2 | 57 | 0,4% |
| Per trein | 2,8 | 1013 | 7,5% |
| Met een autocar | 1,2 | 430 | 3,2% |
| Op een andere wijze | 1,7 | 604 | 4,5% |
| Geen antwoord | 0,0 | 1 | 0,0% |
| Totaal | 37,0 | 13499 | 100,0% |

Bron: Instituut voor Mobiliteit Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 Tabellenrapport / Infografie: BIVV

TABEL 49 :

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens leeftijdsklasse, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010)

| | Aantal km | |
|---------------|-----------------------|------------------------|
| | Per dag ⁷⁸ | Per jaar ⁷⁸ |
| 06-12 | 22 | 7915 |
| 13-17 | 51 | 18669 |
| 18-24 | 41 | 14842 |
| 25-34 | 51 | 18664 |
| 35-44 | 47 | 17233 |
| 45-54 | 42 | 15237 |
| 55-64 | 34 | 12251 |
| 65 | 17 | 6225 |
| Geen antwoord | 20 | 7156 |

Bron: Instituut voor Mobiliteit Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.2 / Infografie: BIVV

⁷⁷ Het aantal kilometers per jaar is berekend door het aantal kilometers per dag te vermenigvuldigen met factor 365. Meer precieze cijfers (met cijfers na de komma) dan deze in de tabellen zijn voor deze vermenigvuldiging gebruikt.

TABEL 50 :

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens geslacht, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010)

| | Aantal km | |
|---------------|-----------------------|------------------------|
| | Per dag ⁷⁸ | Per jaar ⁷⁸ |
| Mannen | 42 | 15248 |
| Vrouwen | 33 | 11947 |
| Geen antwoord | 20 | 7156 |

Bron: Instituut voor Mobiliteit Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.2 Tabellenrapport / Infografie: BIVV

TABEL 51 :

Evolutie van de lengte van het wegennet, volgens wegtype, in het Vlaams gewest

| | Autosnel wegen | Gewest wegen | Provincie- wegen | Gemeente- wegen | Totaal |
|-----------------------|-------------------|-----------------|---------------------|--------------------|--------|
| 1990 | 841 | 5717 | 627 | 56600 | 63785 |
| 1991 | 841 | 5717 | 627 | 57100 | 64285 |
| 1992 | 809 | 5656 | 627 | 57500 | 64592 |
| 1993 | 816 | 5495 | 627 | 58000 | 64938 |
| 1994 | 823 | 5489 | 605 | 58500 | 65417 |
| 1995 | 823 | 5485 | 605 | 58900 | 65813 |
| 1996 | 823 | 5492 | 605 | 59400 | 66320 |
| 1997 | 828 | 5500 | 605 | 59850 | 66783 |
| 1998 | 831 | 5510 | 605 | 60400 | 67346 |
| 1999 | 838 | 5520 | 635 | 60800 | 67793 |
| 2000 | 849 | 5400 | 635 | 61100 | 67984 |
| 2001 | 849 | 5420 | 635 | 61460 | 68364 |
| 2002 | 849 | 5425 | 635 | 61820 | 68729 |
| 2003 | 849 | 5372 | 635 | 62180 | 69036 |
| 2004 | 867 | 5372 | 635 | 62550 | 69424 |
| 2005 | 867 | 5372 | 635 | 62909 | 69783 |
| 2006 | 883 | 5400 | 635 | 63277 | 70195 |
| 2007 | 883 | 5408 | 635 | 63648 | 70574 |
| 2008 | 883 | 5420 | 635 | 64020 | 70958 |
| 2009 | 883 | 5567 | 635 | 64080 | 71165 |
| 2010 | 883 | 6040 | 0 | 64564 | 71487 |
| Gemiddelde 98-2000 | 839 | 5477 | 625 | 60767 | 67708 |
| Evolutie | +5% | +10% | -100% | +6% | +6% |

Bron : Federaal Planbureau / Infografie : BIVV

TABEL 52 :

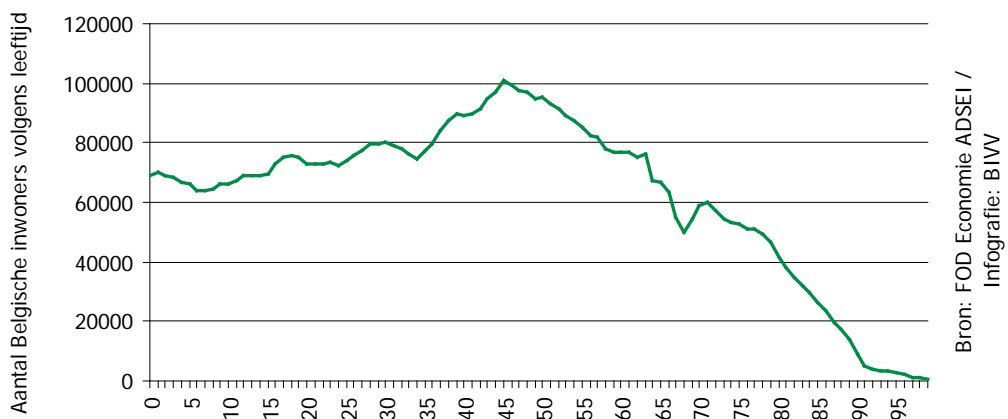
Totale Vlaamse bevolking in het jaar 2010, volgens leeftijdscategorie

| | Aantal | Percentage |
|---------------|----------------|---------------|
| 0 - 4 | 343306 | 5,5% |
| 5 - 9 | 324558 | 5,2% |
| 10 - 14 | 340249 | 5,4% |
| 15 - 19 | 368272 | 5,9% |
| 20 - 24 | 364498 | 5,8% |
| 25 - 29 | 386076 | 6,2% |
| 30 - 34 | 387858 | 6,2% |
| 35 - 39 | 418111 | 6,7% |
| 40 - 44 | 462317 | 7,4% |
| 45 - 49 | 489588 | 7,8% |
| 50 - 54 | 455947 | 7,3% |
| 55 - 59 | 403985 | 6,5% |
| 60 - 64 | 372173 | 6,0% |
| 65 - 69 | 289340 | 4,6% |
| 70 - 74 | 283759 | 4,5% |
| 75 - 79 | 250684 | 4,0% |
| 80 - 84 | 176281 | 2,8% |
| 85 - 89 | 101169 | 1,6% |
| 90 - 94 | 25172 | 0,4% |
| 95 - 99 | 7172 | 0,1% |
| Onbekend | 1467 | 0,0% |
| Totaal | 6251982 | 100,0% |

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 68 :

Totale Vlaamse bevolking in het jaar 2010, volgens leeftijdscategorie



TABEL 53 :

Bezit van het rijbewijs B volgens geslacht en leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010)

| | Mannen | Vrouwen |
|---------------|------------|------------|
| 18-24 | 69% | 52% |
| 25-34 | 96% | 87% |
| 35-44 | 94% | 92% |
| 45-54 | 93% | 88% |
| 55-64 | 96% | 83% |
| 65+ | 95% | 60% |
| Totaal | 93% | 78% |

Bron: Instituut voor Mobiliteit Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.2 Tabellenrapport / Infografie: BIVV

Nota: Sommige mannen en vrouwen uit de leeftijdsklasse 18-24 en uit de leeftijdsklasse 65+ gaven geen antwoord op de vraag of zij in het bezit waren van een rijbewijs B. Er werd verondersteld dat het percentage rijbewijsbezit onder personen die geen antwoord gaven hetzelfde is als onder de personen die wel een antwoord gaven.

TABEL 54 :

Evolutie van het voertuigenpark volgens type voertuig in het Vlaams Gewest

| | Motorfietsen | Personenauto's | Lichte vrachtwagens | Vrachtwagens + Trekkers |
|------|--------------|----------------|---------------------|-------------------------|
| 2000 | 165758 | 2771949 | 234741 | 98083 |
| 2001 | 172726 | 2808603 | 247154 | 98095 |
| 2002 | 178807 | 2840847 | 258500 | 98453 |
| 2003 | 186757 | 2871338 | 272739 | 98846 |
| 2004 | 193745 | 2901183 | 290673 | 99586 |
| 2005 | 199924 | 2930552 | 306923 | 99429 |
| 2006 | 206174 | 2971176 | 317973 | 100176 |
| 2007 | 213641 | 3012810 | 331236 | 101284 |
| 2008 | 220464 | 3053575 | 343431 | 102046 |
| 2009 | 229341 | 3089304 | 352077 | 100103 |
| 2010 | 238051 | 3182387 | 367635 | 99844 |

Bron: Federaal Planbureau / Infografie: BIVV

TABELLEN & FIGUREN

TABELLEN

| | | |
|------------|---|----|
| TABEL 1 : | Evolutie van de ongevallencijfers in één oogopslag | 6 |
| TABEL 2 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest | 21 |
| TABEL 3 : | Prognose van het aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest in het jaar 2012 tot en met 2020..... | 24 |
| TABEL 4 : | Evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers)26 | |
| TABEL 5 : | Evolutie van het aantal letselongevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 29 |
| TABEL 6 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (mortaliteit) volgens gewest | 30 |
| TABEL 7 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico) in de drie gewesten en in de Europese Unie | 32 |
| TABEL 8 : | Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) volgens gewest (niet-gewogen cijfers)..... | 34 |
| TABEL 9 : | Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) volgens gewest (niet-gewogen cijfers) . | 35 |
| TABEL 10 : | Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 37 |
| TABEL 11 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest..... | 38 |
| TABEL 12 : | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 42 |
| TABEL 13 : | Het aantal letselongevallen volgens weersgesteldheid in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)..... | 45 |
| TABEL 14 : | Evolutie van de doden 30 dagen in de vijf provincies van het Vlaams Gewest | 46 |
| TABEL 15 : | Evolutie van het aantal letselongevallen en aantal doden 30 dagen op autosnelwegen in het Vlaams Gewest | 49 |
| TABEL 16 : | Evolutie van het overlijdensrisico, het ongevalrisico en de ongevallenernst op autosnelwegen in het Vlaams en Waals Gewest | 51 |
| TABEL 17 : | Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen binnen en buiten bebouwde kom in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)..... | 52 |
| TABEL 18 : | Evolutie van de ongevallenernst binnen en bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers) | 54 |
| TABEL 19 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens snelheidszone in het Vlaams Gewest | 57 |
| TABEL 20 : | Evolutie van het aantal letselongevallen volgens snelheidszone in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)..... | 58 |
| TABEL 21 : | Evolutie van de ongevallenernst volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 59 |
| TABEL 22 : | Kerncijfers volgens het kruispunttype in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)..... | 61 |
| TABEL 23 : | Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen op en buiten kruispunten en op rotondes punten in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)..... | 61 |
| TABEL 24 : | Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse en geslacht in het Vlaams Gewest – 2010 (niet gewogen cijfers) | 66 |
| TABEL 25 : | Aantal slachtoffers per verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 67 |
| TABEL 26 : | Aantal verkeersslachtoffers (lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen) volgens leeftijdsklasse en verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers)..... | 70 |
| TABEL 27 : | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers (lichtgewonden, zwaargewonden et doden 30 dagen) in het Vlaams Gewest, tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en het gemiddelde 2008-2010, volgens leeftijdsklasse en verplaatsingswijze (niet-gewogen cijfers) | 73 |
| TABEL 28 : | Kerncijfers van letselongevallen volgens het aanrijdingstype in het Vlaams gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 78 |
| TABEL 29 : | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het aanrijdingstype in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)... | 79 |
| TABEL 30 : | Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 82 |
| TABEL 31 : | Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest – 2010 (%)..... | 83 |
| TABEL 32 : | Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers) | 88 |
| TABEL 33 : | Percentage geteste en positief bevonden bestuurders volgens verplaatsingswijze, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 89 |
| TABEL 34 : | Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurder en het tijdstip van het ongeval, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 91 |
| TABEL 35 : | Rijden onder invloed en het verhoogde risico op een ernstig ongeval in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 92 |

| | | |
|------------|---|-----|
| TABEL 36 : | Evolutie van het aantal vaststellingen volgens type overtreding (OI en PV) in Vlaanderen | 111 |
| TABEL 37 : | Evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen per Vlaamse provincie | 112 |
| TABEL 38 : | Evolutie van het aantal opgestelde processen-verbaal per Vlaamse provincie | 115 |
| TABEL 39 : | Evolutie van de werking van de politieparketten in Vlaanderen | 115 |
| TABEL 40 : | Evolutie van het aantal VSBG ⁷⁴ voor de “killers” in het verkeer in Vlaanderen..... | 116 |
| TABEL 41 : | Evolutie van de werking van de politierechtbanken in Vlaanderen..... | 118 |
| TABEL 42 : | Evolutie van het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval met alcoholintoxicatie, in Vlaanderen | 119 |
| TABEL 43 : | Evolutie van het aantal veroordelingen volgens de aard van de overtreding, in Vlaanderen | 119 |
| TABEL 44 : | Evolutie van het aantal veroordelingen volgens de ernstcategorie van de overtreding, in Vlaanderen..... | 119 |
| TABEL 45 : | Evolutie van aantal veroordelingen volgens de aard van de straf (inbegrepen “met uitstel” en “met proef”), in Vlaanderen | 120 |
| TABEL 46 : | Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard km) volgens vervoerswijze en wegtype, in het Vlaams Gewest | 127 |
| TABEL 47 : | Evolutie van het aantal afgelegde reizigerskilometers (in miljard km) volgens vervoerswijze en wegtype, in het Vlaams Gewest | 129 |
| TABEL 48 : | Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens hoofdvervoerswijze, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010) | 130 |
| TABEL 49 : | Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens leeftijdsklasse, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010) | 130 |
| TABEL 50 : | Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon, volgens geslacht, in het Vlaams gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010) | 131 |
| TABEL 51 : | Evolutie van de lengte van het wegennet, volgens wegtype, in het Vlaams gewest | 131 |
| TABEL 52 : | Totale Vlaamse bevolking in het jaar 2010, volgens leeftijdscategorie | 132 |
| TABEL 53 : | Bezit van het rijbewijs B volgens geslacht en leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest (metingen over 1 jaar tijd van september 2009 tot september 2010) | 133 |
| TABEL 54 : | Evolutie van het voertuigenpark volgens type voertuig in het Vlaams Gewest | 133 |

FIGUREN

| | | |
|-------------|---|----|
| FIGUUR 1 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest | 21 |
| FIGUUR 2 : | Evolutie van aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard km) in het Vlaams Gewest | 23 |
| FIGUUR 3 : | Evolutie van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers) in het Vlaams Gewest | 24 |
| FIGUUR 4 : | Het geobserveerde en geschatte aantal verkeersdoden in het Vlaams Gewest (met een 68% betrouwbaarheidsinterval) | 25 |
| FIGUUR 5 : | Evolutie van het aantal zwaargewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers) | 26 |
| FIGUUR 6 : | Evolutie van het aantal lichtgewonden in het Vlaams gewest (niet-gewogen cijfers) | 27 |
| FIGUUR 7 : | Evolutie van het aantal letselongevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 28 |
| FIGUUR 8 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (mortaliteit) volgens gewest | 30 |
| FIGUUR 9 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico) in de drie gewesten en in de Europese Unie | 32 |
| FIGUUR 10 : | Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) volgens gewest (niet-gewogen cijfers) | 33 |
| FIGUUR 11 : | Evolutie van het aantal doden per 1000 letselongevallen (ongevallenernst) volgens gewest (niet-gewogen cijfers) | 35 |
| FIGUUR 12 : | Spreiding van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 37 |
| FIGUUR 13 : | Spreiding van het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar in het Vlaams Gewest | 38 |
| FIGUUR 14 : | Spreiding van het aantal letselongevallen volgens de dag en het uur van de week in en buiten het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 41 |
| FIGUUR 15 : | Verdeling van de letselongevallen over de vier periodes van de week in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers) | 41 |
| FIGUUR 16 : | Evolutie van het aantal verkeersdoden over de vier periodes van de week in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 42 |
| FIGUUR 17 : | Verdeling van het aantal in ernstige letselongevallen betrokken autobestuurders over de verschillende leeftijdscategorieën per periode van de week, in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 43 |
| FIGUUR 18 : | Spreiding van het aantal omgekomen en zwaar gewonde voetgangers over de maanden in het jaar en de uren in een dag in het Vlaams Gewest – 2006 t.e.m. 2010 (gewogen cijfers) | 44 |
| FIGUUR 19 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de vijf provincies van het Vlaams Gewest | 47 |
| FIGUUR 20 : | De mortaliteit in het verkeer in functie van de bevolkingsdichtheid, voor de tien Belgische provincies – 2010 | 48 |
| FIGUUR 21 : | Evolutie van het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers) op de autosnelwegen in het Vlaams en het Waals Gewest | 50 |
| FIGUUR 22 : | Evolutie van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers) op de autosnelwegen in het Vlaams en het Waals Gewest | 50 |
| FIGUUR 23 : | Internationale vergelijking van het overlijdensrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers) op autosnelwegen – 2010 | 52 |
| FIGUUR 24 : | Evolutie van de ongevallenernst binnen en buiten bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers) | 53 |
| FIGUUR 26 : | Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest | 56 |
| FIGUUR 27 : | Evolutie van de het aantal letselongevallen volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 57 |
| FIGUUR 28 : | Evolutie van de ongevallenernst volgens het snelheidsregime in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 59 |
| FIGUUR 29 : | Verdeling van het totaal aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes, en doorlopende weggedeeltes, voor de drie gewesten – 2010 (cijfers gewogen) | 60 |
| FIGUUR 31 : | Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest (niet gewogen cijfers) - 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers) | 64 |
| FIGUUR 32 : | Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen – 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers) | 65 |
| FIGUUR 33 : | Evolutie van het aantal slachtoffers per verplaatsingswijze in het Vlaams Gewest (niet gewogen cijfers) | 68 |
| FIGUUR 34 : | Aandeel zwaargewonden en verkeersdoden bij het eigen weggebruikerstype (bvb. voetgangers) in letselongevallen met minstens één betrokkene van dat weggebruikerstype | 69 |
| FIGUUR 35 : | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers onder motorfietsers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) per miljoen inwoners in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 74 |
| FIGUUR 36 : | Het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard km) volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze | 75 |
| FIGUUR 37 : | Kwetsbaarheid (aantal doden 30 dagen en zwaargewonden op het totaal aantal verkeersslachtoffers) volgens leeftijdscategorie voor fietsers en voor autobestuurders – 2010 (gewogen cijfers) | 76 |

| | | |
|-------------|---|-----|
| FIGUUR 38 : | Risico op overlijden of zware verwondingen (aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per miljard km) volgens leeftijds categorie..... | 77 |
| FIGUUR 39 : | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het aanrijdingstype in de drie gewesten – 2010 (gewogen cijfers)... | 79 |
| FIGUUR 40 : | Verdeling van het aantal dodelijke ongevallen volgens het aanrijdingstype en het wegtype in het Vlaams gewest – 2008, 2009 en 2010 (niet-gewogen cijfers) | 80 |
| FIGUUR 41 : | De aard van het obstakel bij eenzijdige dodelijke letselongevallen tegen een obstakel buiten de rijbaan in het Vlaams gewest – 2008, 2009 en 2010 | 81 |
| FIGUUR 42 : | Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) | 86 |
| FIGUUR 43 : | Evolutie van het percentage geteste autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers) 87 | 87 |
| FIGUUR 44 : | Evolutie van het percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen in de drie Gewesten (niet-gewogen cijfers)..... | 87 |
| FIGUUR 45 : | Aandeel positief bevonden autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurders en het tijdstip van het ongeval, in letselongevallen in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 90 |
| FIGUUR 46 : | Rijden onder invloed en het verhoogde risico op een ernstig ongeval, in het Vlaams Gewest – 2010 (gewogen cijfers) | 92 |
| FIGUUR 47 : | Evolutie van de gordeldracht voorin in personenwagens, per gewest..... | 95 |
| FIGUUR 48 : | Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest, 2010..... | 95 |
| FIGUUR 49 : | Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest, 2010..... | 96 |
| FIGUUR 50 : | Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen, per gewest, 2011 (n=1457, gewogen gegevens) | 97 |
| FIGUUR 51 : | 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, per gewest, 2011 (n=1395, gewogen gegevens) | 98 |
| FIGUUR 52 : | Gemiddelde snelheid per gewest in 2010 | 100 |
| FIGUUR 53 : | Snelheid V85 per gewest in 2010 | 100 |
| FIGUUR 54 : | Overtredingspercentages per gewest in 2010..... | 101 |
| FIGUUR 55 : | Gemiddelde snelheid van wagens en vrachtwagens op autosnelwegen per gewest..... | 101 |
| FIGUUR 56 : | Evolutie van rijden onder invloed per gewest..... | 103 |
| FIGUUR 57 : | Door respondenten geschat aandeel van elke mogelijke ongevalsoorzaak, per gewest..... | 105 |
| FIGUUR 58 : | Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest | 106 |
| FIGUUR 59 : | Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest..... | 107 |
| FIGUUR 60 : | Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen in Vlaanderen (OI en PV) | 111 |
| FIGUUR 61 : | Evolutie van het aantal opgestelde onmiddellijke inningen in Vlaanderen | 112 |
| FIGUUR 62 : | Evolutie van het percentage betaalde OI in Vlaanderen | 113 |
| FIGUUR 63 : | Evolutie van de totale nationale opbrengst van de onmiddellijke inningen (in miljoen euro)..... | 114 |
| FIGUUR 64 : | Evolutie van het aantal opgestelde processen-verbaal in Vlaanderen | 114 |
| FIGUUR 65 : | Evolutie van de totale opbrengst VSBG in Vlaanderen (in miljoen euro)..... | 117 |
| FIGUUR 66 : | Evolutie van het aantal veroordelingen voor verantwoordelijkheid in een verkeersongeval, in Vlaanderen..... | 118 |
| FIGUUR 67 : | Evolutie van de totale opbrengst boetes door veroordelingen door politierechters (in miljoen euro), in Vlaanderen ... | 120 |
| FIGUUR 68 : | Totale Vlaamse bevolking in het jaar 2010, volgens leeftijds categorie | 132 |

