

STATISTISCH RAPPORT 2015

VERKEERSONGEVALLEN



Statistisch Rapport 2015 Verkeersongevallen

Statistisch rapport 2015 – R2016-S-04-NL

D/2016/0779/2

Auteur: Annelies Schoeters

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 19/02/2016

Gelieve naar dit document te refereren als: Schoeters, A (2016) *Statistisch Rapport 2015 Verkeersongevallen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Schoeters, A. (2016) *Rapport statistique 2015 Accidents de la route*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het BIVV. Het BIVV kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

De vermelde cijfers afkomstig van FOD Economie, AD Statistiek stemmen overeen met de officiële ongevalencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 03/12/2015.

INHOUD

SCOPE	1
1. ALGEMEEN	2
1.1. OMVANG VAN DE PROBLEMATIEK	3
1.2. EVOLUTIE.....	6
1.3. WEGGEBRUIKERS	10
2. PERIODE	11
2.1. ALGEMEEN	11
2.2. MAAND	12
2.3. WEEK	14
2.4. DAG EN UUR.....	16
3. LOCATIE	17
3.1. GEWESTEN EN PROVINCIES	17
3.2. WEGTYPE.....	21
4. ONGEVALSKENMERKEN	23
4.1. TYPE VAN AANRIJDING.....	24
4.2. VERPLAATSINGSWIJZE.....	26
4.3. DODELIJKE ONGEVALLen OP AUTOSNELWEGEN	29
GEBRUIKTE TERMINOLOGIE	31
GEGEVENSBRONNEN	35

SCOPE

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het BIVV als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens over verkeersongevallen in België samengevat.

Hoewel de meeste bronnen die in dit rapport gebruikt worden een verschillende definitie hanteren van een verkeersongeval, wordt dit begrip over het algemeen afgebakend als “een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel”. De precieze definities van de verschillende bronnen kunnen in de terminologielijst achteraan teruggevonden worden. In dit rapport worden zowel verkeersongevallen besproken die lichamelijk letsel veroorzaken als ongevallen die enkel materiële schade tot gevolg hebben.

De kenmerken van verkeersongevallen die behandeld worden, zijn:

- ▶ de evolutie van het aantal verkeersongevallen op korte en op lange termijn;
- ▶ de kenmerken van de weggebruikers die betrokken zijn bij verkeersongevallen;
- ▶ het moment waarop verkeersongevallen zich voordoen;
- ▶ de locatie waar verkeersongevallen zich voordoen;
- ▶ de ongevalsekenmerken en oorzaken van verkeersongevallen.

Dit rapport heeft gebruik gemaakt van gegevens van verschillende bronnen. De voornaamste bron is de nationale ongevallendatabank van de FOD Economie AD Statistiek die een grote hoeveelheid data bevat over verkeersongevallen met letselschade. Deze cijfers worden aangevuld met gegevens die naast letselongevallen ook verkeersongevallen met enkel materiële schade omvatten. Deze gegevens zijn o.m. afkomstig van de verzekeringsmaatschappijen (het aantal schadegevallen), de politierechtbanken (het aantal veroordeelden voor het veroorzaken van een verkeersongeval) en het fonds voor arbeidsongevallen (het aantal arbeidsongevallen tijdens een werkverplaatsing of op weg van/naar het werk). Daarnaast wordt er ook gebruik gemaakt van enkele studies van het BIVV die focussen op meer specifieke aspecten van verkeersongevallen. Ten slotte bevat dit rapport ook informatie over verkeersongevallen o.b.v. zelfgerapporteerd gedrag afkomstig uit een vragenlijstonderzoek van het BIVV. Op het einde van het rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

We moeten er op wijzen dat het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers vermeld in dit rapport zeer waarschijnlijk onderschat wordt: niet alle verkeersongevallen zijn opgenomen in de gebruikte databanken omdat ze niet systematisch gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit is geen typisch Belgisch fenomeen; alle landen die ongevallenstatistieken opmaken worden hiermee geconfronteerd.

Ten slotte moet nog vermeld worden dat de database met de cijfers die afkomstig zijn van de FOD Economie AD Statistiek op drie verschillende manieren werd samengesteld. Tot en met 2004 werd de databank samengesteld o.b.v. de verkeersongevallenformulieren (VOF's) die de politie invult na een letselongeval. Toen er na de politiehervorming in 2002 een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal PV's, werd er een wegingscoëfficiënt ingevoerd en toegepast op de ongevallencijfers tussen 2005 en 2013. Deze weging werd niet toegepast voor de dodelijke ongevallen en de ongevallen vastgesteld door de federale politie. Vanaf 2014 werd de databank niet meer samengesteld o.b.v. VOF's, maar o.b.v. PV's. Hierdoor worden niet enkel de vaststellingen ter plaatse opgenomen, maar ook de aangiften op het bureau die voordien geschat werden via de wegingscoëfficiënt. In dit rapport wordt er voor de cijfers tussen 2005 en 2013 steeds gebruik gemaakt van de gewogen cijfers van de FOD Economie AD Statistiek. Voor de cijfers van 2004 en vroeger wordt er gebruik gemaakt van ongewogen cijfers. Abrupte veranderingen in de aantallen letselongevallen en niet-dodelijke slachtoffers die waargenomen worden tussen deze drie verschillende registratieperiodes kunnen mogelijk het gevolg zijn van de verschillende methode om de database samen te stellen. Dit geldt zowel voor de absolute als voor de relatieve cijfers.

1. ALGEMEEN

Dit hoofdstuk geeft enkele algemene statistieken over verkeersongevallen. Het vangt aan met een blik op de omvang van de problematiek van verkeersongevallen. Het eerste deel geeft statistieken over:

- ▶ de kerncijfers van 2005 tot en met 2014;
- ▶ de verkeersveiligheidsindicatoren van 2005 tot en met 2014;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van de betrokkenheid bij een verkeersongeval;
- ▶ de situering van 'verkeersongevallen' binnen de belangrijkste doodsoorzaken van 2012 voor verschillende leeftijdscategorieën.

Ten slotte bevat dit deel een overzichtstabel met de letselongevallenstatistieken van 2014.

Het tweede deel van dit hoofdstuk geeft weer hoe verkeersongevallen zijn geëvolueerd in de tijd. Er wordt een evolutie op korte termijn (2005-2014) gegeven van:

- ▶ het aantal letselongevallen en de ernst ervan;
- ▶ het aantal doden 30 dagen, vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft opgesteld (en een prognose tot 2020);
- ▶ het ongevalsrisico (tot 2013);
- ▶ schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen;
- ▶ het aantal arbeidsongevallen in het verkeer (vanaf 2010);
- ▶ het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag.

Er wordt een evolutie op lange termijn (1973-2014) gegeven van:

- ▶ de absolute aantallen letselongevallen en doden 30 dagen;
- ▶ de relatieve aantallen letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers ten opzichte van het referentiejaar 1973.

Het derde deel geeft ten slotte enkele statistieken over de weggebruikers die betrokken zijn bij een verkeersongeval. Er worden figuren gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal slachtoffers naargelang de leeftijd en het geslacht;
- ▶ de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde.

Wat betreft de kenmerken van de slachtoffers van verkeersongevallen, kan er meer informatie gevonden worden in het statistisch rapport 'Slachtoffers' dat vanaf dit jaar zal verschijnen.

1.1. Omvang van de problematiek

Tabel 1: Kerncijfers (2005-2014)

Deze tabel geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor de periode van 2005 tot 2014. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als degene met letselschade. Omdat er ook meerdere voertuigen aansprakelijk kunnen gesteld worden in één verkeersongeval, komt dit aantal niet helemaal overeen met het aantal verkeersongevallen. Een letselongeval is een verkeersongeval dat geregistreerd wordt door de politie en waarbij minstens één persoon (al dan niet dodelijk) gewond is geraakt. Het aantal gewonden 'MAIS 3+' is een indicator om de zwaargewonden weer te geven, deze cijfers zijn gebaseerd op gegevens van de FOD Volksgezondheid. Alle gebruikte definities kunnen achteraan teruggevonden worden in de terminologielijst.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolutie 2013-2014 (Gemiddelde jaarlijkse evolutie 2005-2014)
Schadegevallen (geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen)	327.448	328.887	344.817	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	-2,0% (+0,7%)
Letselgevallen (geregistreerd door de politie)	49.313	49.182	49.815	48.827	47.798	45.918	47.945	44.234	41.279	41.481	+0,5% (-1,8%)
Gewonden	65.387	65.273	65.844	64.438	62.721	60.362	62.861	57.763	53.967	53.248	-1,3% (-2,2%)
Gewonden MAIS 3+	3.091	3.268	3.586	3.523	3.369	3.170	3.288	3.048*	2.991*	2.979*	-0,4% (-0,3%)
Doden 30 dagen	1.089	1.073	1.071	944	943	841	862	770	724	727	+0,4% (-4,2%)

Bronnen: Assuralia, *Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2015*; FOD Economie, *AD Statistiek*; BIVV, *Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers, 2014*

*schatting

Tabel 2: Verkeersveiligheidsindicatoren (2005-2014)

Deze tabel geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de periode van 2005 tot 2014. Dit zijn relatieve cijfers waarbij de kerncijfers in verhouding worden gesteld met blootstellingsgegevens (zoals het aantal afgelegde voertuigkilometers, het aantal afgelegde reizigerskilometers en de populatie) of het aantal letselongevallen.

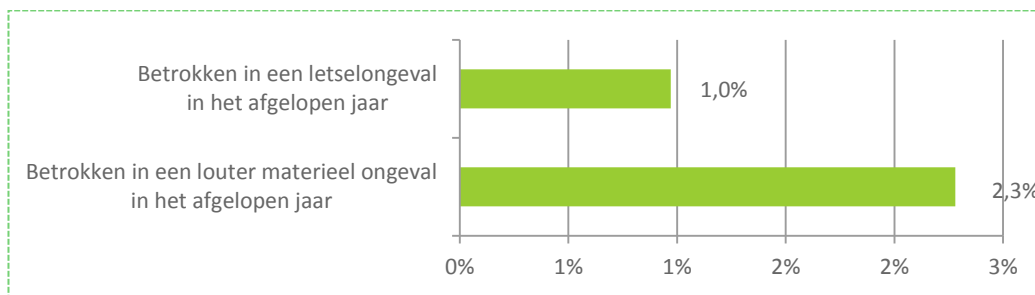
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolutie 2013-2014 (Gemiddelde jaarlijkse evolutie 2005-2014)
Ongevulsrisico (aantal letselongevallen/miljard afgelegde voertuigkilometers)	519	510	504	501	487	465	481	442	403	/	/
Overlijdensrisico (aantal doden 30 dagen/miljard afgelegde reizigerskilometers)	7,7	7,5	7,3	6,4	6,4	5,7	5,7	5,1	4,6	/	/
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners)	104	102	101	88	88	78	79	70	65	65	+0,9% (-4,9%)
Ernst van de letselongevallen (aantal doden 30 dagen/1000 letselongevallen)	22,1	21,8	21,5	19,3	19,7	18,3	18,0	17,4	17,5	17,5	-0,1% (-2,5%)

De verkeersgegevens van 2014 waren nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.

Bronnen: FOD Economie, *AD Statistiek*; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 1: De zelfgerapporteerde prevalentie van betrokkenheid bij een verkeersongeval, (2015)

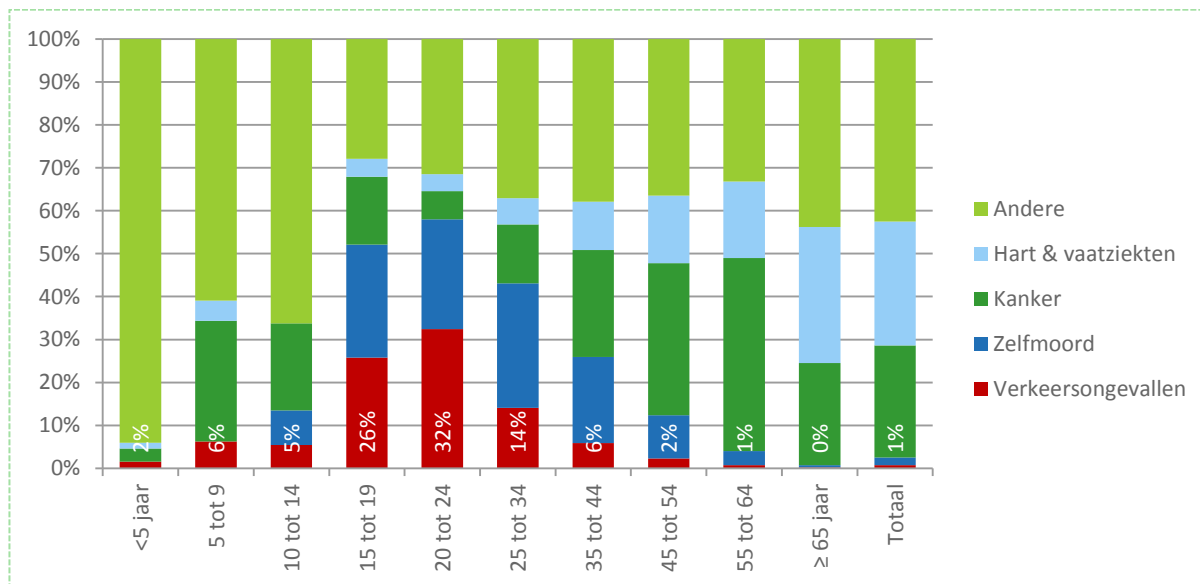
Deze figuur bevat de antwoorden uit de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête die uitgevoerd werd in 2015 waarin de respondenten (alle weggebruikerstypes) werden gevraagd of ze het afgelopen jaar betrokken waren in een letselongeval of in een louter materieel ongeval.



Bron: BIVV, Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2015

Figuur 2: Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2012)

Deze figuur situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2012 waren 1% van alle overlijdens te wijten aan verkeersongevallen. De onderstaande figuur geeft de verdeling per leeftijdscategorie weer waaruit blijkt dat deze verdeling heel verschillend is voor de verschillende leeftijdscategorieën.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Tabel 3: De letselongevallenstatistieken van 2014 in één oogopslag

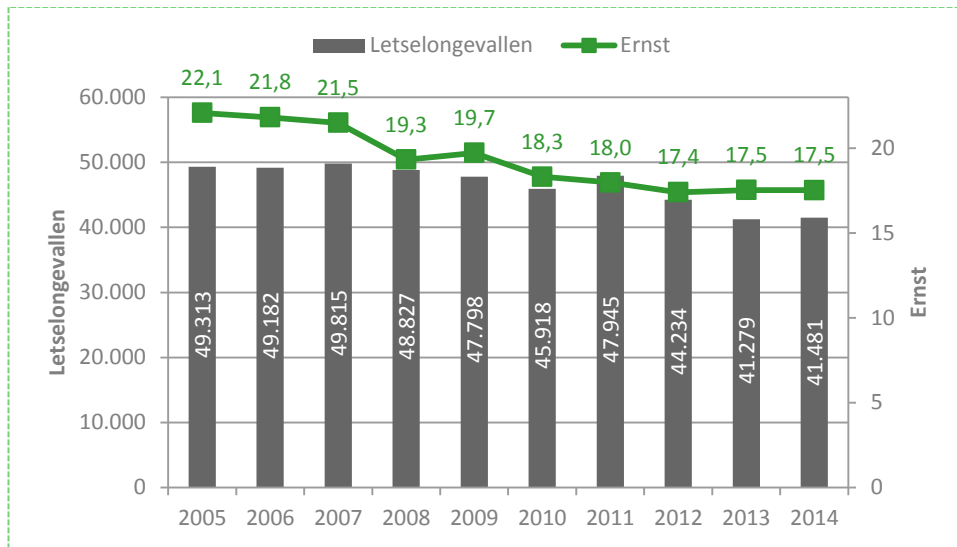
		Letse- ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Totaal Slachtoffers	Aandeel Slachtoffers	Ongevallen- ernst	
Totaal		41.481	727	53.248	53.975	100%	17,5	
Tijdstip	Periode van de week	Weekdag	28.162	380	35.438	35.818	66%	13,5
		Weeknacht	2.192	76	2.729	2.805	5%	34,7
		Weekenddag	8.069	145	11.114	11.259	21%	18,0
		Weekendnacht	3.054	121	3.967	4.088	8%	39,6
		Onbekend	4	5	0	5	0%	/
Licht-gesteldheid	Dag	25.906	366	33.357	33.723	62%	14,1	
	Schemering	1.096	29	1.429	1.458	3%	26,5	
	Nacht, geen openbare verlichting	675	51	882	933	2%	75,6	
	Nacht, ontstoken openb. verlichting	5.068	150	6.621	6.771	13%	29,6	
	Onbekend	8.736	131	10.959	11.090	21%	15,0	
Omstandigheden	Weersomstandighe- den	Normaal	23.510	486	30.729	31.215	58%	20,7
		Bijzonder (neerslag, mist, wind...)	2.929	53	3.895	3.948	7%	18,1
		Onbekend	15.042	188	18.624	18.812	35%	12,5
	Staat van de weg	Droog	18.143	381	23.788	24.169	45%	21,0
		Nat, plassen	4.849	100	6.430	6.530	12%	20,6
Ijzel, sneeuw		150	3	188	191	0%	20,0	
Proper		6.205	130	8.088	8.218	15%	21,0	
Vuil (zand, grind, bladeren)		180	0	228	228	0%	/	
Onbekend	14.790	181	18.316	18.497	34%	/		
Plaats	Gewest	Vlaams Gewest	26.037	393	33.312	33.705	62%	15,1
		Waa's Gewest	11.732	305	15.514	15.819	29%	26,0
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3.712	29	4.422	4.451	8%	7,8
	Provincie	Antwerpen	7.190	90	9.024	9.114	17%	12,5
		Limburg	3.251	68	4.471	4.539	8%	20,9
		Oost-Vlaanderen	6.984	80	8.907	8.987	17%	11,5
		Vlaams-Brabant	3.557	60	4.637	4.697	9%	16,9
		West-Vlaanderen	5.055	95	6.273	6.368	12%	18,8
		Waa's-Brabant	1.168	27	1.497	1.524	3%	23,1
		Henegouwen	4.197	103	5.576	5.679	11%	24,5
		Luik	3.731	75	4.928	5.003	9%	20,1
		Luxemburg	946	35	1.258	1.293	2%	37,0
	Wegtype	Namen	1.690	65	2.255	2.320	4%	38,5
		Autosnelwegen	3074	98	4678	4.776	9%	31,9
		Buiten bebouwde kom	9139	276	12711	12.987	24%	30,2
		Binnen bebouwde kom	16019	188	19522	19.710	37%	11,7
		Onbekend	13249	165	16337	16.502	31%	12,5
	Kruispunttype	Buiten kruispunt	27233	575	34792	35.367	66%	21,1
		Op kruispunt	14233	141	18448	18.589	34%	9,9
Rotonde		6	1	8	9	0%	166,7	
Onbekend		9	10	0	10	0%	/	
Snelheidszone	30 km/u of minder	1.713	16	1.950	1.966	4%	9,3	
	31 km/u - 50 km/u	16.711	193	20.554	20.747	38%	11,5	
	51 km/u - 70 km/u	6.180	149	8.588	8.737	16%	24,1	
	71 km/u - 90 km/u	3.380	153	4.810	4.963	9%	45,3	
	Meer dan 90 km/u	2.095	92	3.228	3.320	6%	43,9	
Onbekend	11.402	124	14.118	14.242	26%	/		
Type	Ongevalstype	Eenzijdige ongevallen	8.258	302	10.127	10.429	19%	36,6
Betrokkenen	Verplaatsingswijze	Voetgangers	4.717	106	4.703	4.809	9%	22,5
		Fietsers	9.637	76	9.820	9.896	18%	7,9
		Bromfietsers	4.044	17	4.001	4.018	7%	4,2
		Motorfietsers	3.256	85	3.285	3.370	6%	26,1
		Auto-inzittenden	33.386	381	27.764	28.145	52%	11,4
		Lichte vrachtwageninzittenden	3.540	27	1.555	1.582	3%	7,6
		Vrachtwageninzittenden	2.209	14	484	498	1%	6,3
		Autobussen/autocarinzittenden	694	2	595	597	1%	2,9
	Andere/onbekend	/	19	1.041	1.060	2%	/	
	Geslacht	Mannen	35.280	557	30.083	30.640	57%	15,8
		Vrouwen	24.516	166	22.638	22.804	42%	6,8
		Onbekend	/	4	527	531	1%	/
	Leeftijd	0 tot 17 jaar	7.187	32	6.620	6.652	12%	4,5
		18 tot 24 jaar	12.124	117	9.496	9.613	18%	9,7
		25 tot 39 jaar	20.482	172	14.942	15.114	28%	8,4
40 tot 59 jaar		21.406	184	14.693	14.877	28%	8,6	
60 jaar en ouder		10.487	214	7.106	7.320	14%	20,4	
Onbekend	/	8	391	399	1%	/		

Bron: FOD Economie, AD Statistiek

1.2. Evolutie

Figuur 3: Evolutie van het aantal letselongevallen en de ernst ervan (2005-2014)

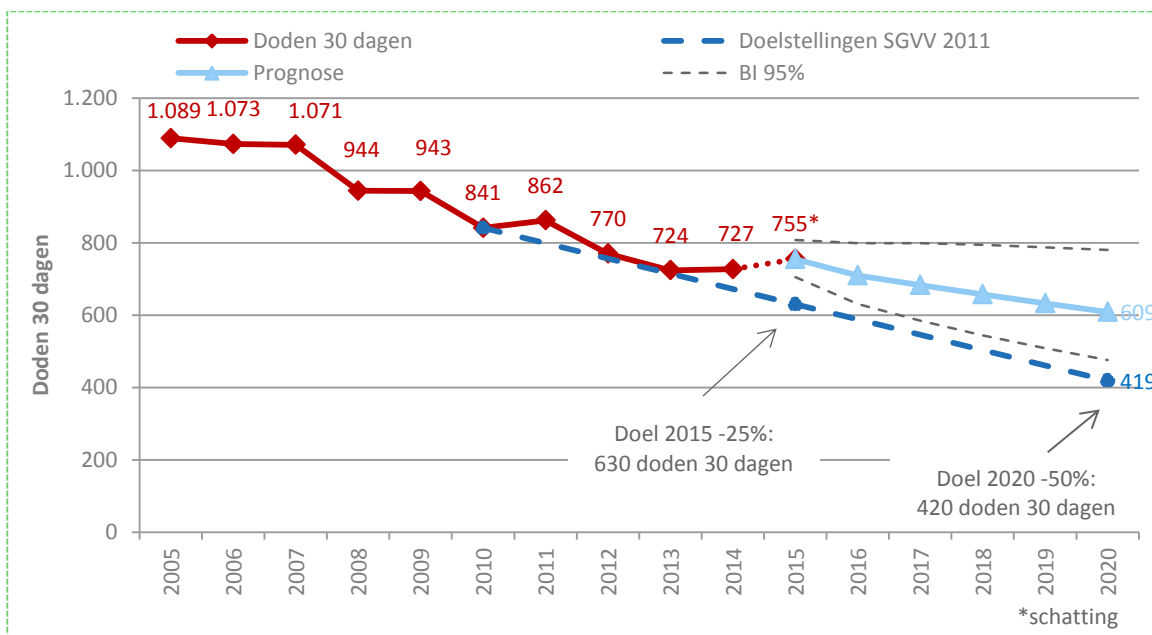
Deze figuur geeft voor de periode van 2005 tot 2014 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en de ernst ervan. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 4: Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2005-2020)

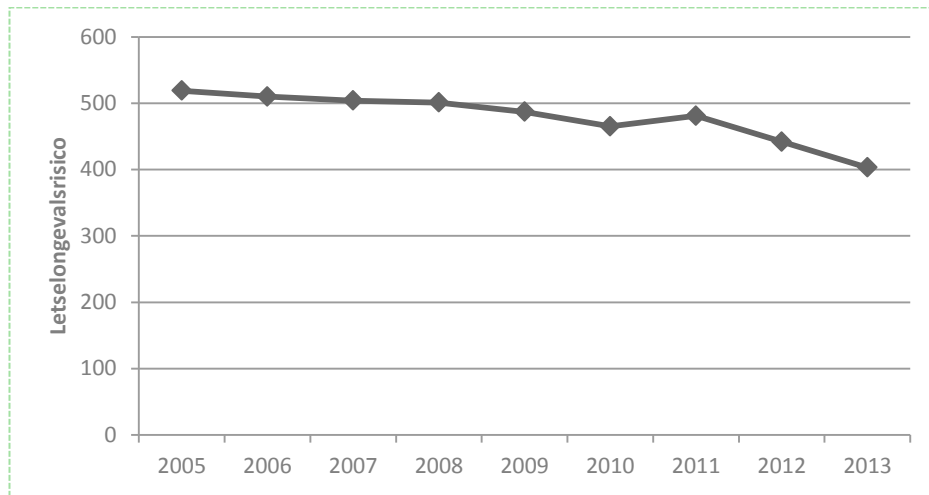
Deze figuur geeft voor de periode van 2005 tot 2014 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft vooropgesteld. Deze doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 840 doden 30 dagen. De doelstellingen stellen dat tegen 2015 er een daling van 25% (maximum 630 doden 30 dagen) moet gerealiseerd worden en tegen 2020 een daling van 50% (maximum 420 doden 30 dagen). Verder bevat de figuur een schatting van het aantal doden 30 dagen voor 2015 (waarvoor we enkel beschikken over het aantal doden ter plaatse en enkel tot oktober). Ten slotte geeft de lichtblauwe lijn een prognose weer van het aantal doden 30 dagen tot 2020. Deze prognose wordt weergegeven binnen een 95% betrouwbaarheidsinterval die weergegeven wordt door de stippellijnen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 5: Evolutie van het ongevalsrisico (2005-2013)

Deze figuur geeft voor de periode van 2005 tot 2013 de evolutie weer van het ongevalsrisico. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard reizigerskilometers.

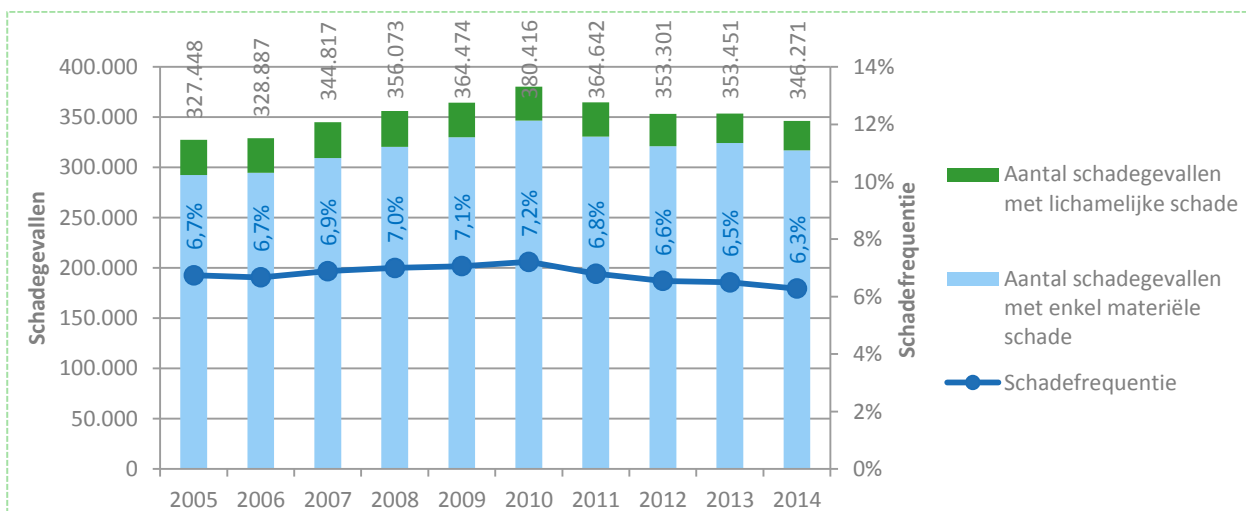


De verkeersgegevens van 2014 waren nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.

Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 6: Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2005-2014)

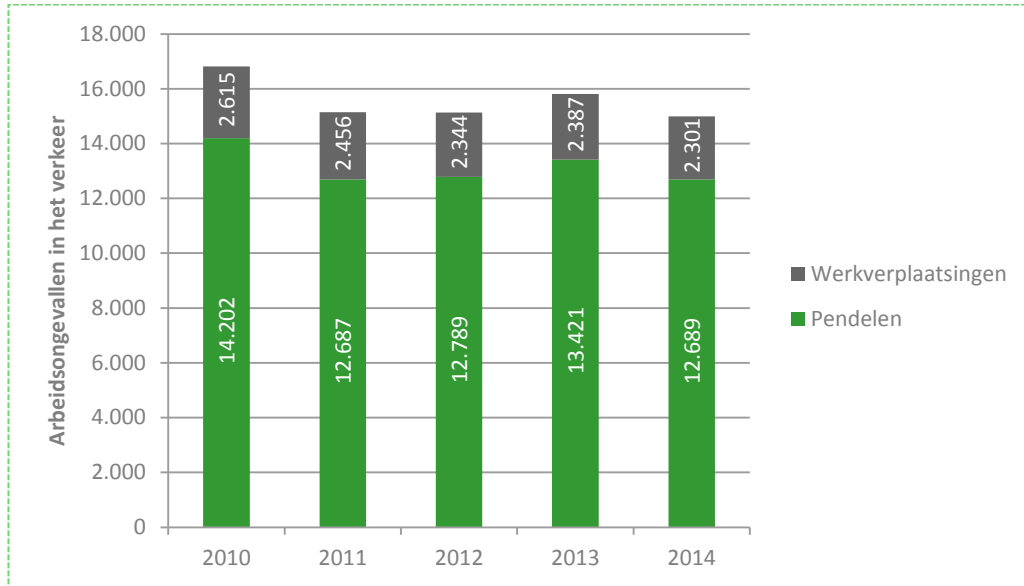
Deze figuur geeft voor de periode van 2005 tot 2014 de evolutie weer van enerzijds het aantal schadegevallen en anderzijds de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. In de figuur zijn de schadegevallen opgesplitst naar verkeersongevallen met enkel materiële schade en verkeersongevallen met letselschade. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens.



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2015

Figuur 7 : Evolutie van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer (2010-2014)

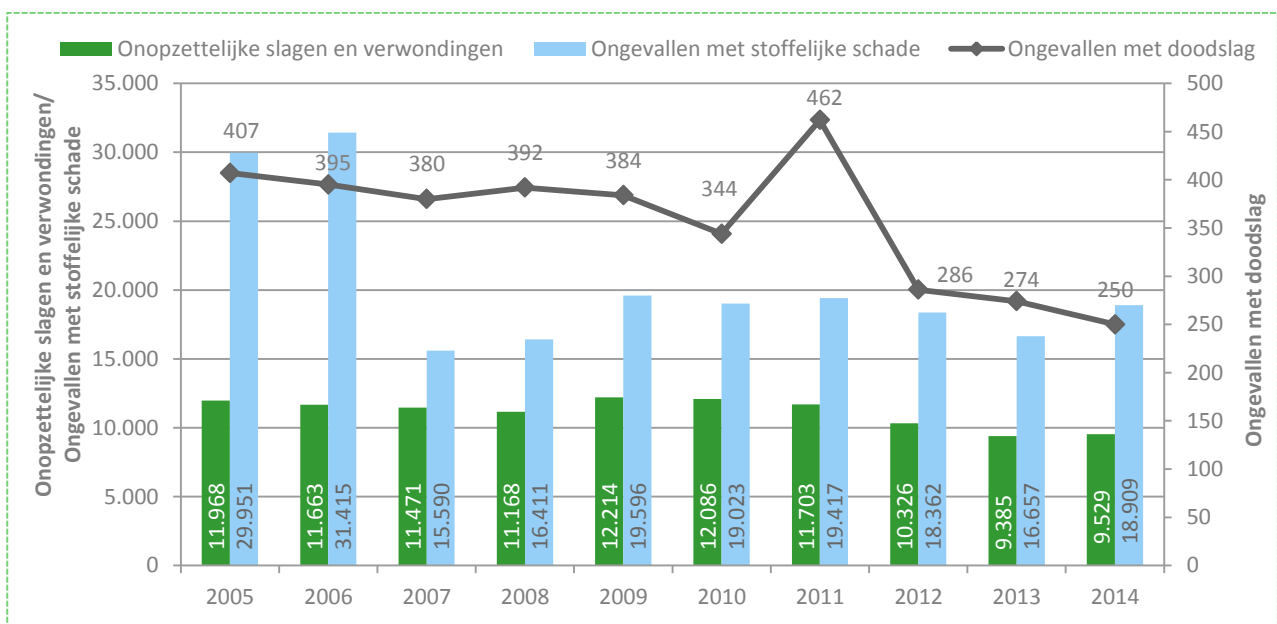
Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot 2014 de evolutie weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector dat zich heeft voorgedaan in het verkeer. Deze zijn opgesplitst naar de arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvonden tijdens het pendelen en de arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvonden tijdens werkverplaatsingen. Deze cijfers zijn afkomstig van een studie van het BIVV en zijn gebaseerd op cijfers van het FAO. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen.



Bron: FAO

Figuur 8 : Evolutie van het aantal veroordeelden bij de politierechtbank voor ongevallen met stoffelijke schade, onopzettelijk slagen en verwondingen en ongevallen met doodslag (2005-2014)

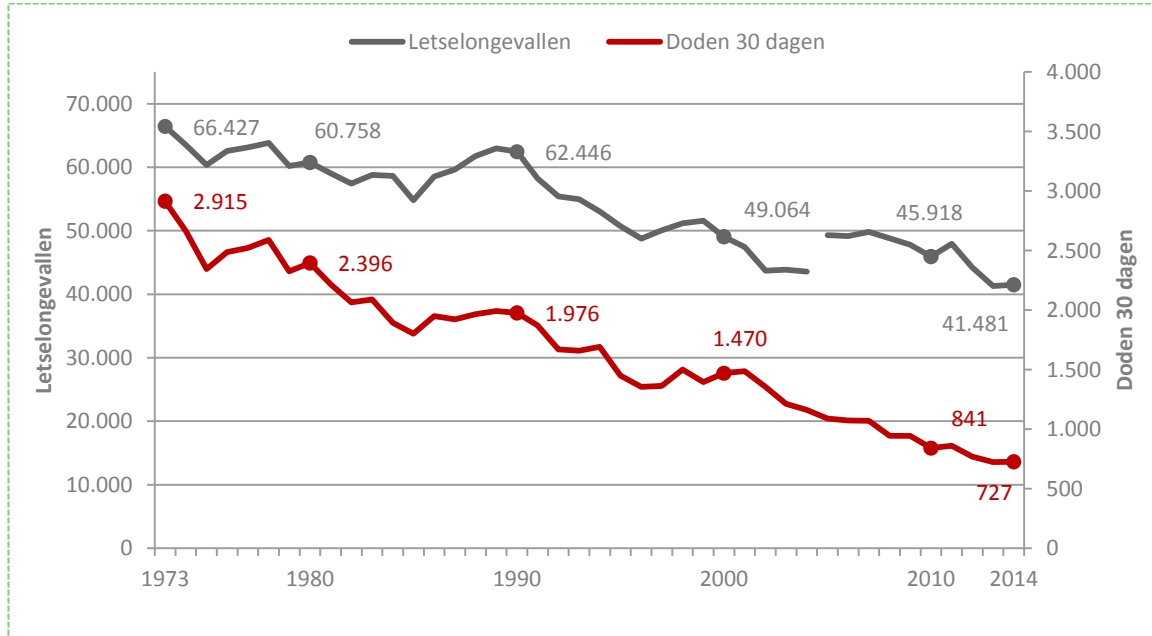
Deze figuur geeft voor de periode van 2005 tot 2014 de evolutie weer van het aantal veroordeelden door de politierechtbank. Deze rechtbank is o.a. bevoegd voor de bestrafing van verkeersinbreuken. In de figuur wordt er een opdeling gemaakt van het aantal veroordeelden voor ongevallen met doodslag, onopzettelijke slagen en verwondingen (ongevallen met gewonden) en ongevallen met stoffelijke schade.



Bron: FOD Justitie, Statistieken

Figuur 9: Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (1973-2014)

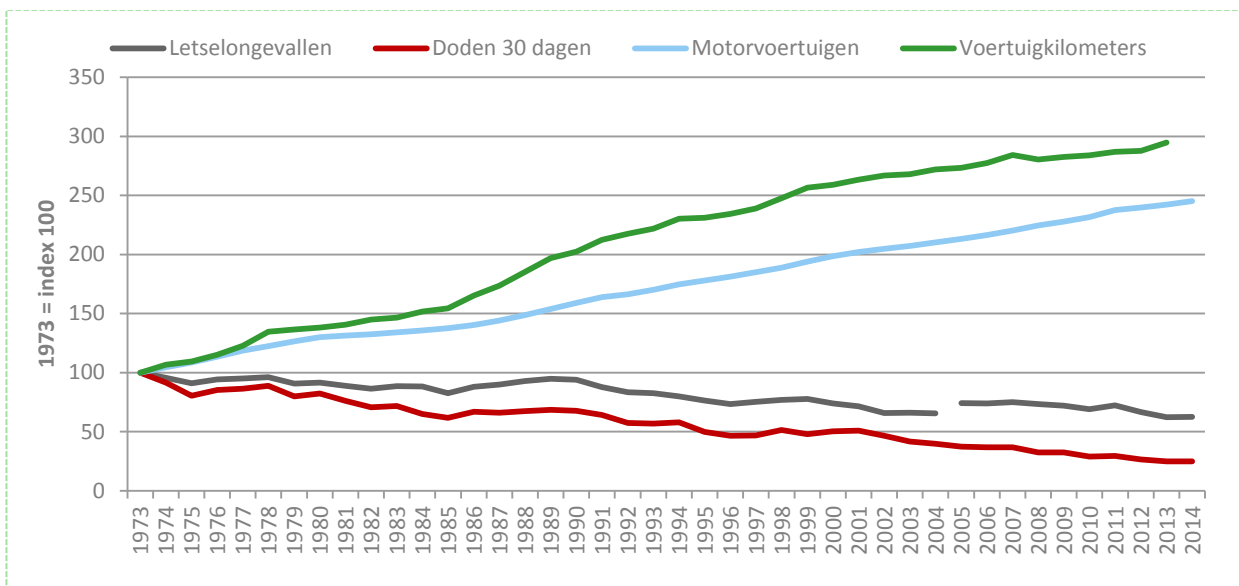
Deze figuur geeft voor de periode van 1973 tot 2014 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. Op de linker as wordt het aantal letselongevallen weergegeven en op de rechter as het aantal doden 30 dagen. Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen, bij de doden 30 dagen werd er immers geen wegingscoëfficiënt gebruikt.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 10: Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2014)

Deze figuur geeft voor de periode van 1973 tot 2014 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en de voertuigkilometers (tot 2013). De evolutie wordt weergegeven ten opzichte van het referentiejaar 1973 dat in de figuur gelijkgesteld wordt aan index 100. Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen, bij de doden 30 dagen werd er immers geen wegingscoëfficiënt gebruikt.



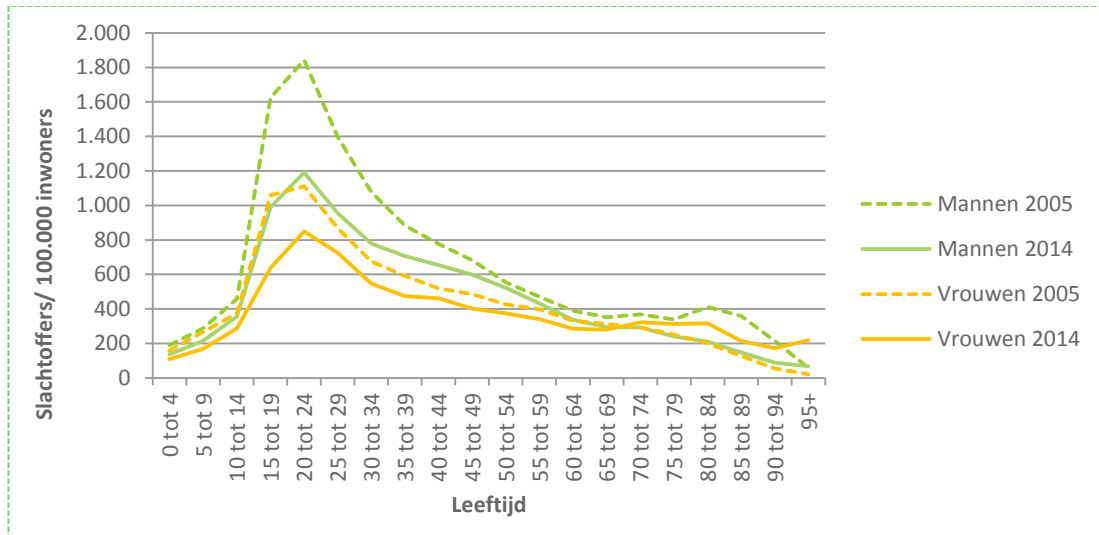
De verkeersgegevens van 2014 waren nog niet beschikbaar bij het finaliseren van dit rapport.

Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

1.3. Weggebruikers

Figuur 11: Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2005-2014)

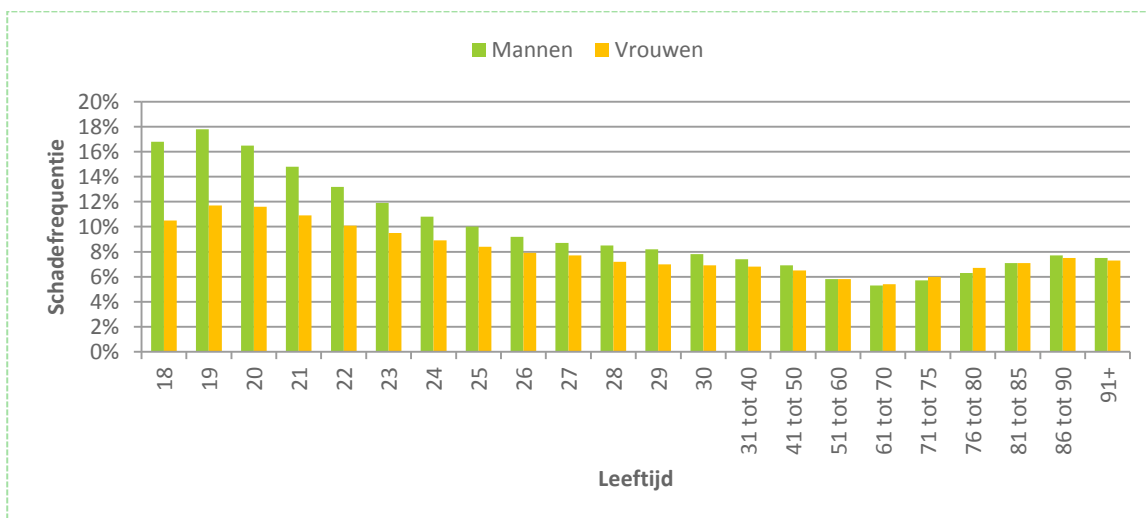
Deze figuur geeft een vergelijking weer tussen 2005 en 2014 van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en hetzelfde geslacht. Door het aantal slachtoffers te geven per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en geslacht wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd en geslacht de figuur beïnvloedt.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 12: Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’, naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2014)

Deze figuur geeft de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ hebben grotendeels betrekking op personenwagens.



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2015

2. PERIODE

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de periode waarin ze gebeuren.

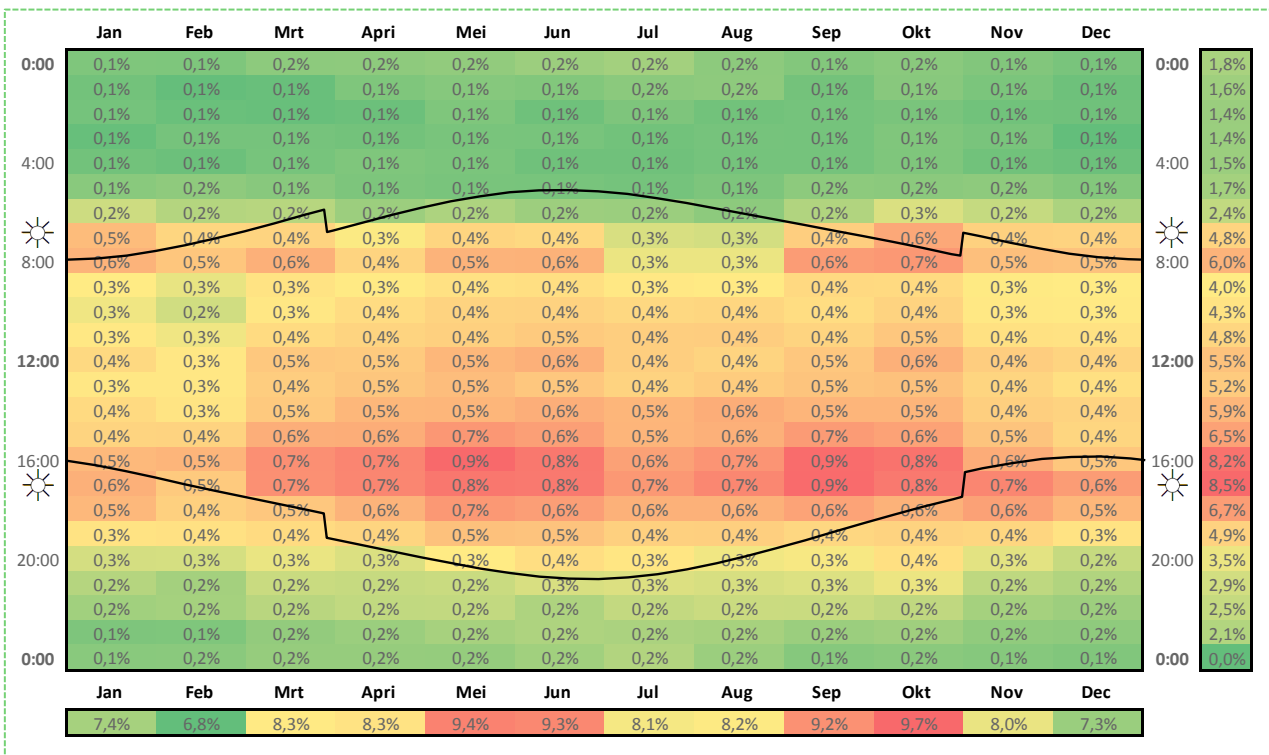
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden van het jaar;
- ▶ de verdeling van het aantal slachtoffers over de maanden van het jaar, volgens de verplaatsingswijze;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers, over de verschillende periodes van de week;
- ▶ de verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg, per leeftijdscategorie van de bestuurder, volgens de periode van de week;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week;
- ▶ de verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week.

2.1. Algemeen

Figuur 13: Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2010-2014)

Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot en met 2014 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag. De groene cellen wijzen op minder letselongevallen, terwijl de rode cellen wijzen op een grotere concentratie van letselongevallen. De zwarte lijnen geven de zonsopgang en de zonsondergang weer. In elke zwarte lijn bevinden zich twee bruuske veranderingen, deze geven de verandering van zomertijd en wintertijd weer. De balk rechts geeft de verdeling weer per uur van de dag en de balk onderaan geeft de verdeling weer per maand van het jaar.

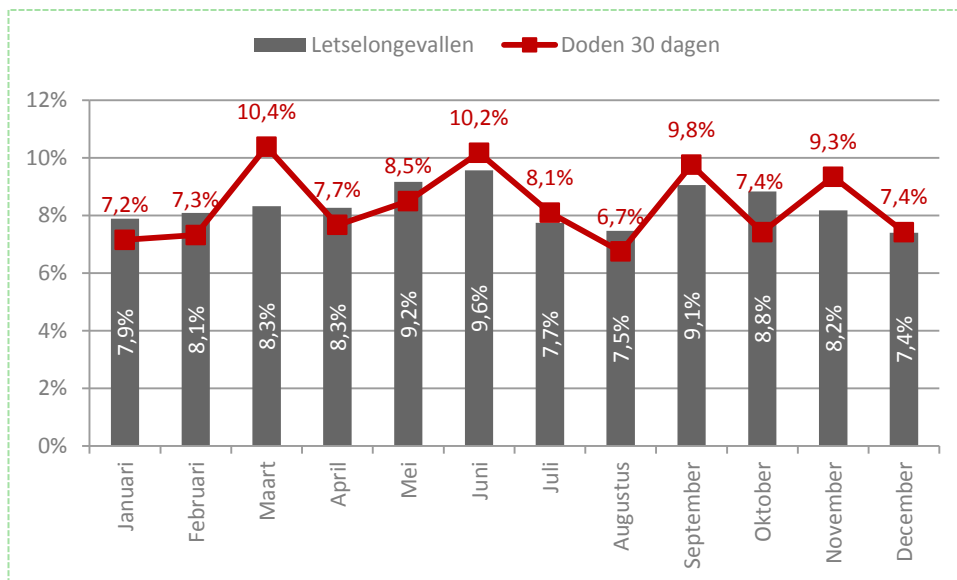


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

2.2. Maand

Figuur 14: Verdeling van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de maanden (2014)

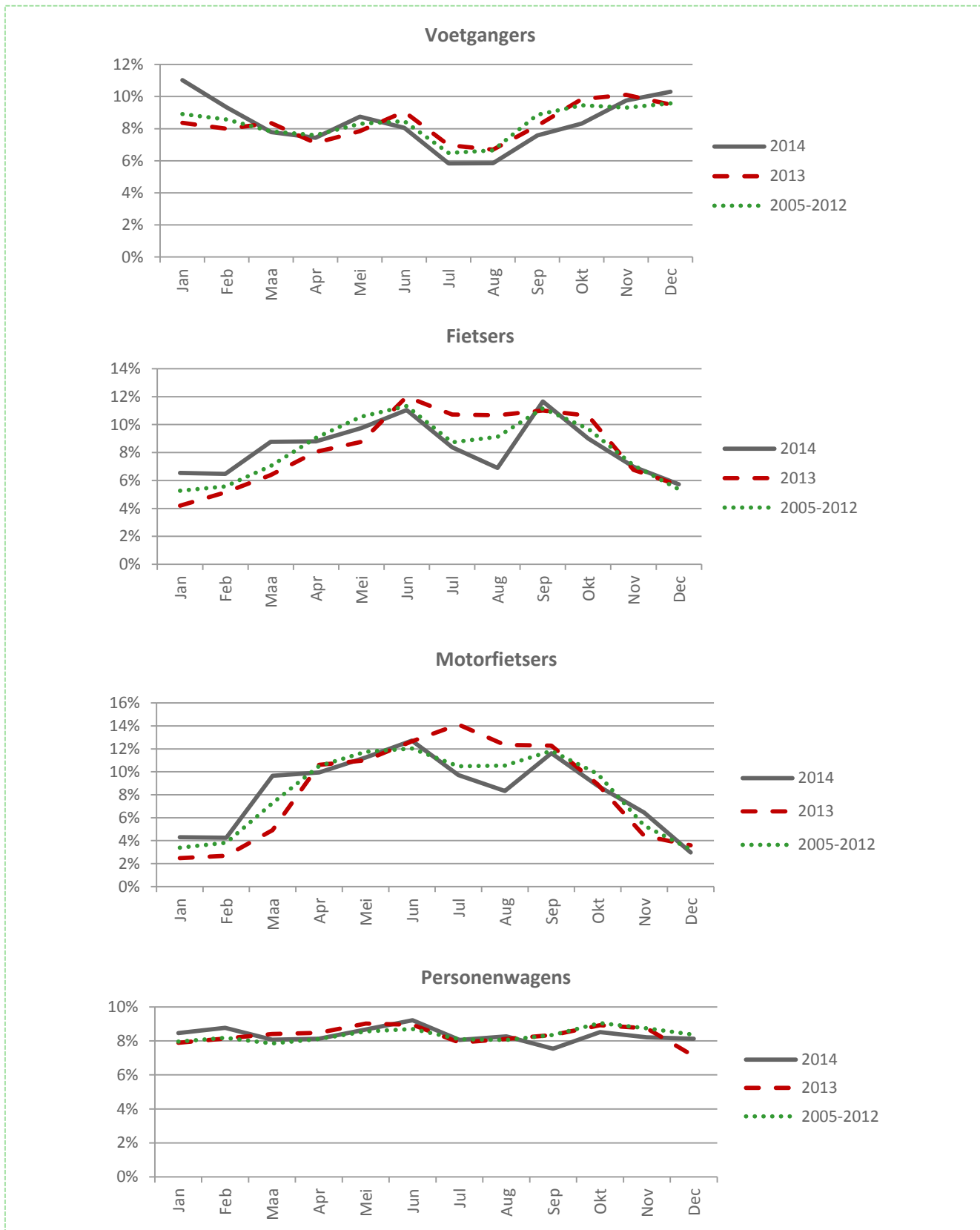
Deze figuur geeft voor 2014 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Het absolute aantal letselongevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 15 Evolutie van de verdeling van het aantal slachtoffers over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (2005-2012, 2013 en 2014)

Deze figuur geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aantal slachtoffers over de maanden van het jaar in de periode van 2005 tot 2012, in 2013 en in 2014. Het absolute aantal letselongevallen per maand is in deze figuur voor elke verplaatsingswijze gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.

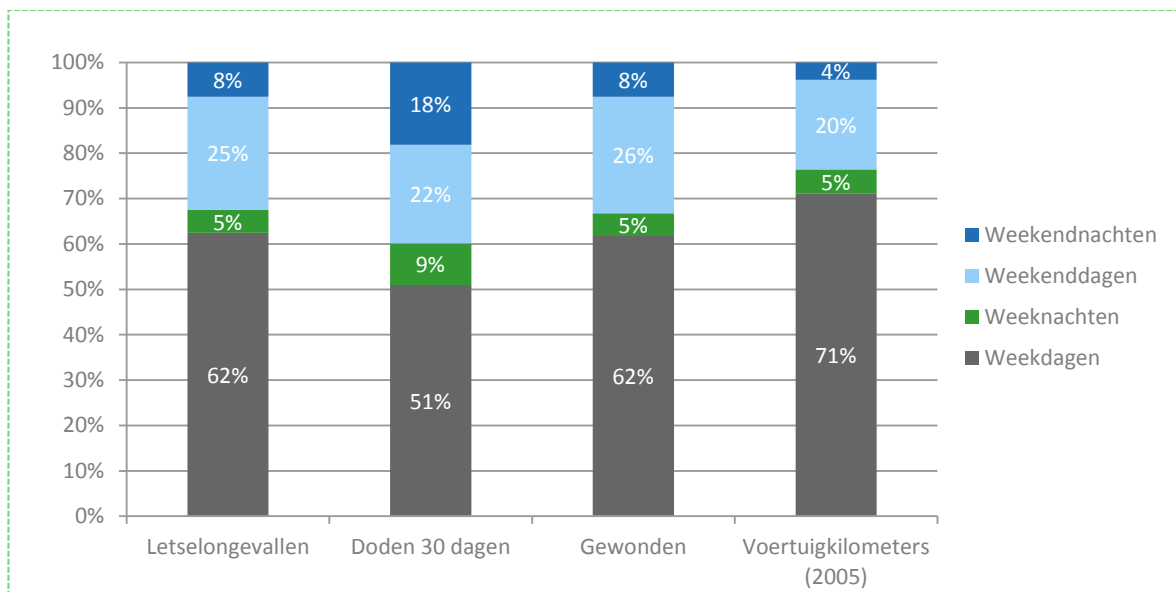


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

2.3. Week

Figuur 16: Verdeling van het aantal letselgevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2014)

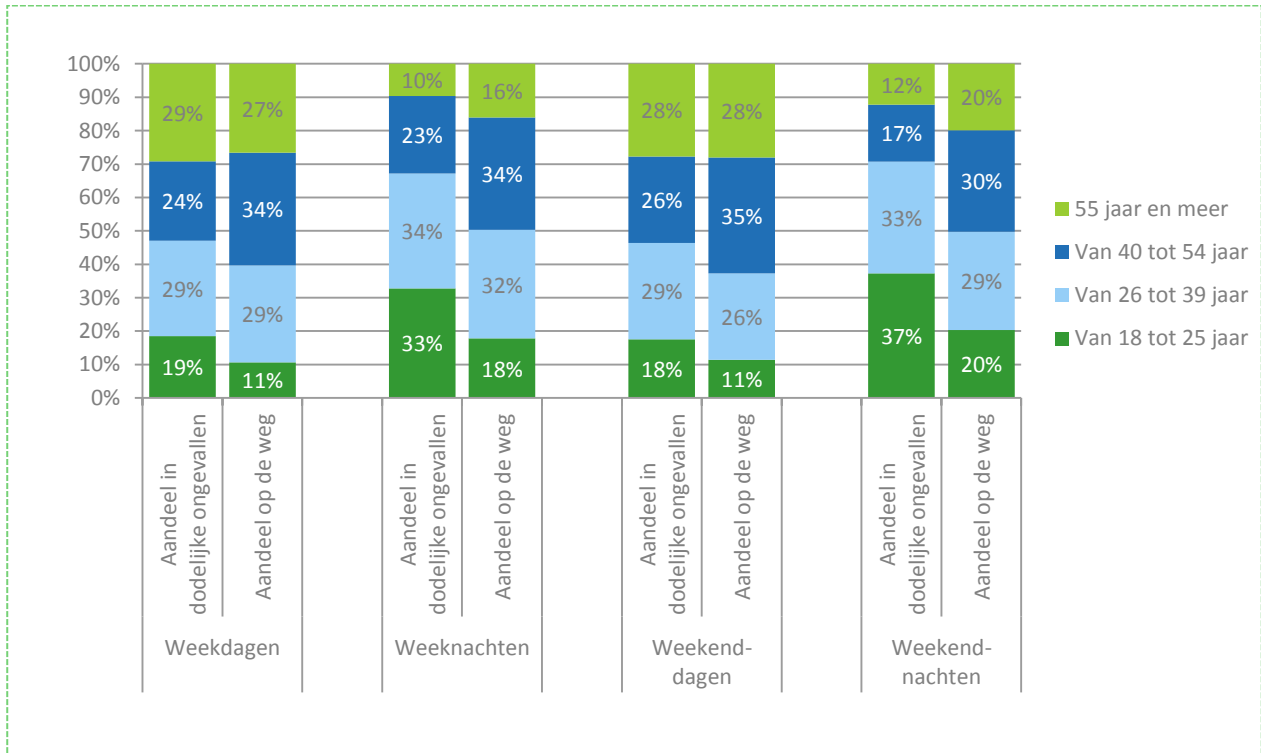
Deze figuur geeft voor 2014 de verdeling weer van het aantal letselgevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende tijdstippen van de week. De cijfers van 2005 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de voertuigkilometers over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel van de ongevallen of slachtoffers groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers dat er in die periode gereden wordt, is deze periode oververtegenwoordigd in ongevallen en slachtoffers.



Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 17: Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2013-2014)

Deze figuur geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van enerzijds de betrokkenheid in dodelijk ongevallen en anderzijds de aanwezigheid op de weg over de verschillende leeftijdscategorieën van de autobestuurder. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2013 en 2014. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting ‘rijden onder invloed’ die het BIVV in 2015 heeft uitgevoerd. Wanneer het aandeel op de weg van autobestuurders van een bepaalde leeftijdscategorie kleiner is dan hun aandeel in dodelijke ongevallen, dan zijn bestuurders van deze leeftijdscategorie oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen.



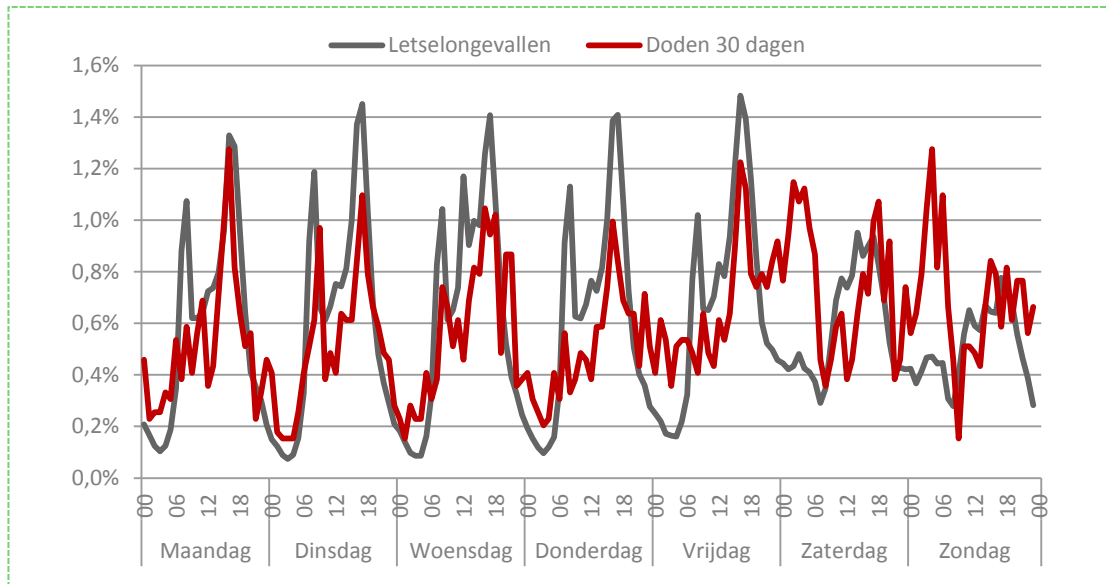
Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek; BIVV, Gedragsmeting ‘Alcohol’ 2015¹

¹ Focant, N. (2016). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. [in press]

2.4. Dag en uur

Figuur 18: Verdeling van letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2010-2014)

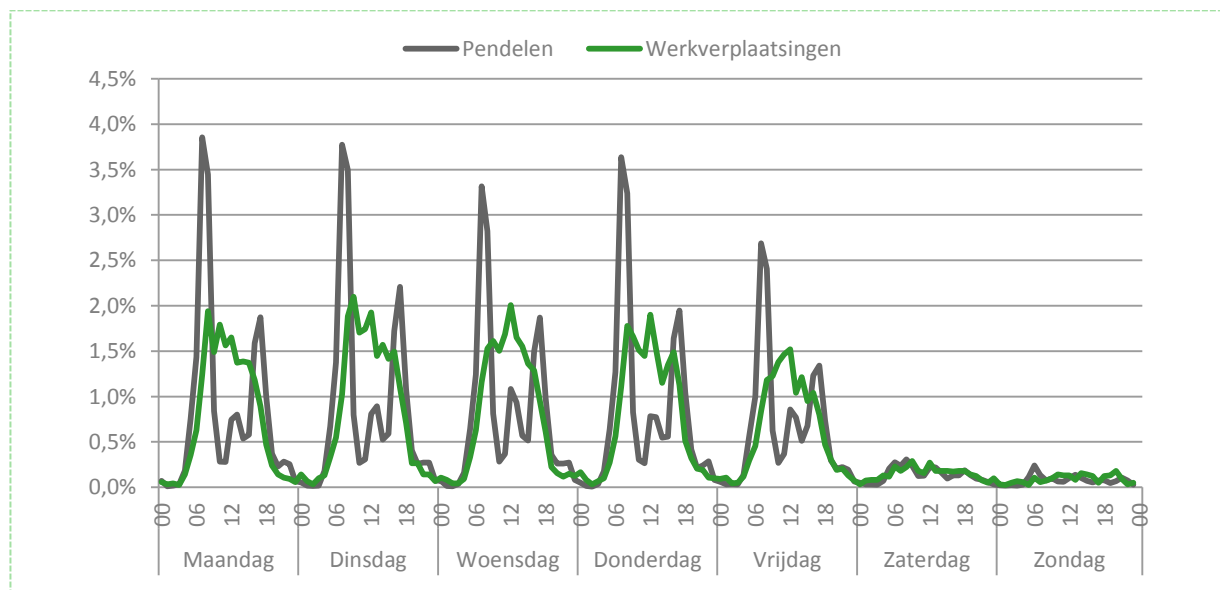
Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot en met 2014 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur 0,60% van het totale aantal letselongevallen of doden 30 dagen bevatten. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 19: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen over de uren van de week (2010-2014)

Deze figuur geeft voor de periode van 2010 tot en met 2014 de verdeling weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector die zich voordoen in het verkeer over de verschillende uren van de week. Er wordt een opsplitsing gemaakt tussen arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvinden tijdens het pendelen en arbeidsongevallen in het verkeer die plaatsvinden tijdens werkverplaatsingen. Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur 0,60% van het totaal aantal pendel- of werkverplaatsingsongevallen bevatten. Deze cijfers zijn afkomstig van een studie van het BIVV en zijn gebaseerd op cijfers van het Fonds voor Arbeidsongevallen. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.



Bron: FAO

3. LOCATIE

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de locatie waar ze gebeuren.

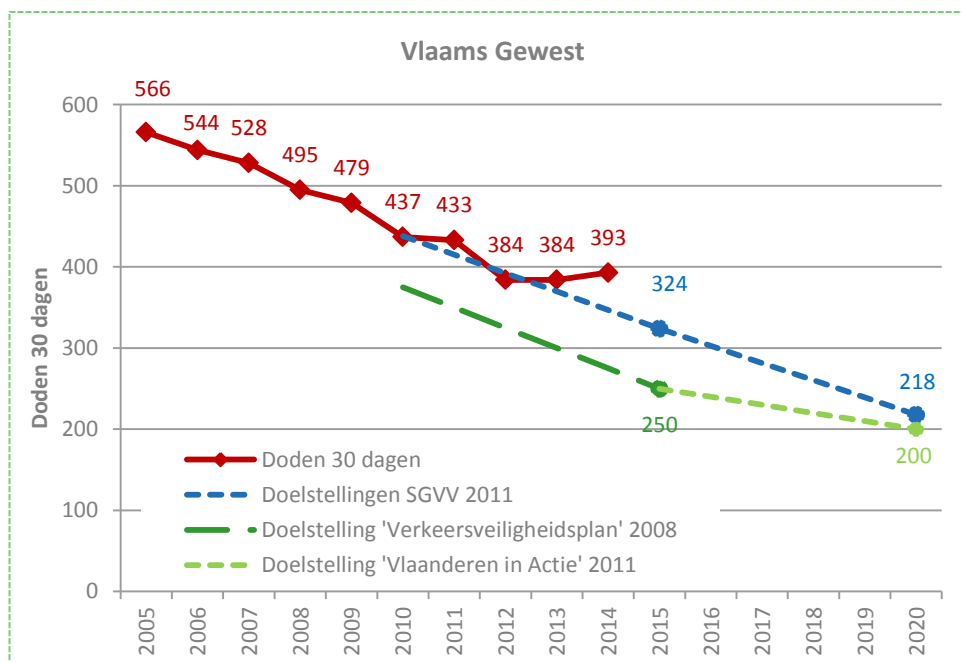
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal doden 30 dagen voor elk gewest, vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2011 heeft opgesteld en anderzijds de gewestelijke doelstellingen;
- ▶ de evolutie van het ongevalsrisico volgens het gewest;
- ▶ de verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland;
- ▶ de ernst van letselongevallen, volgens de provincie;
- ▶ de mortaliteit, volgens de provincie;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, volgens het gewest;
- ▶ de ongevallenernst, per wegtype, volgens het gewest;
- ▶ de verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, opgesplitst naar de ongevallen die zich voordoen op of buiten kruispunten.

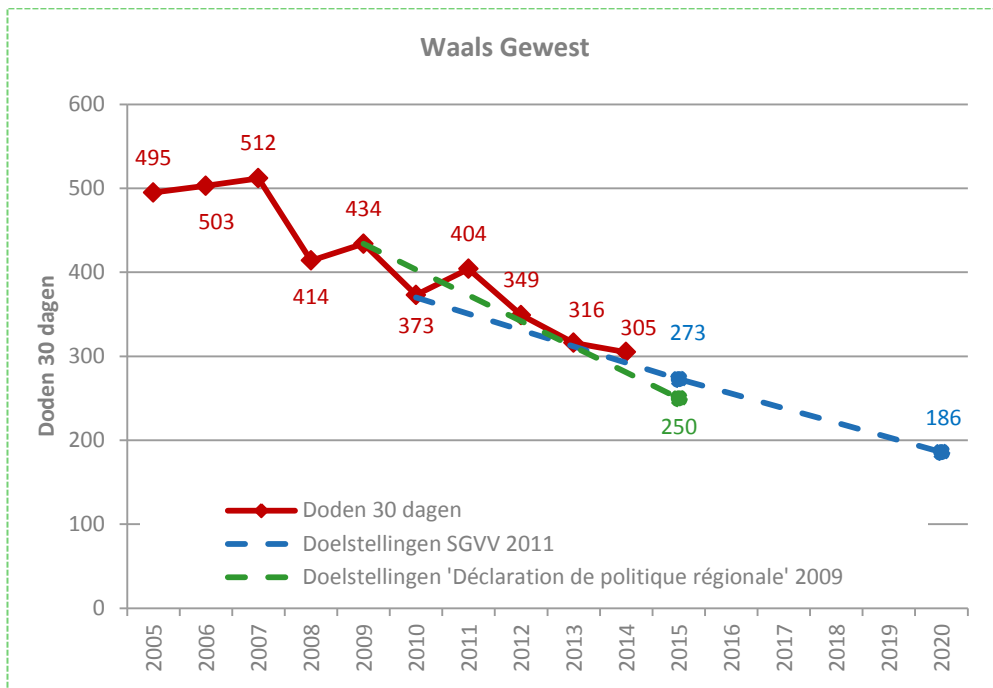
3.1. Gewesten en provincies

Figuur 20: Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de federale doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2005-2020)

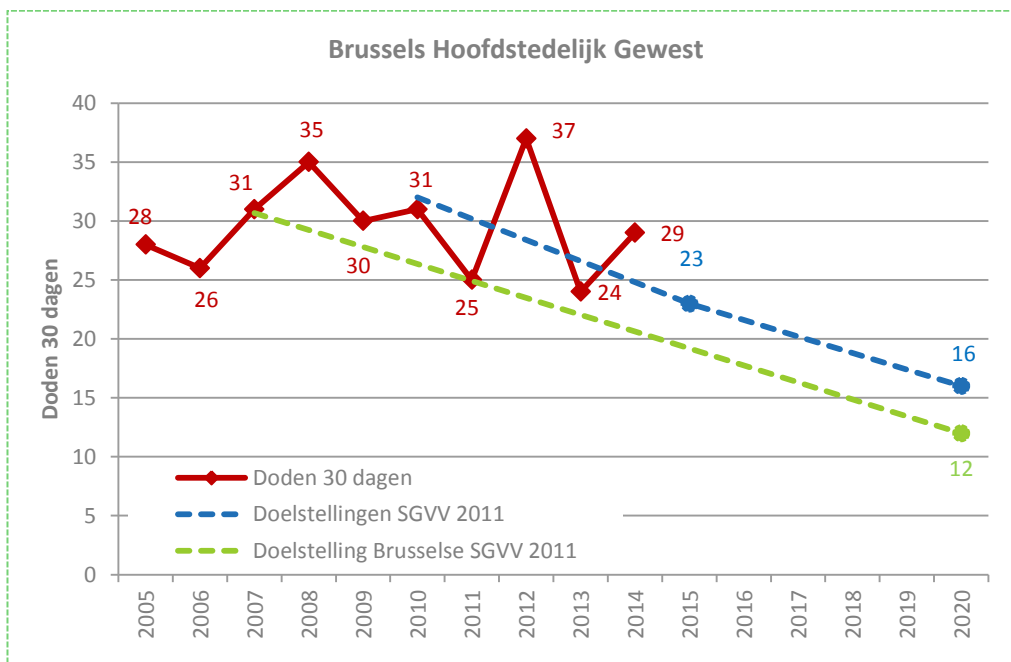
Deze figuren geven voor elk gewest, voor de periode van 2005 tot 2014, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft opgesteld en anderzijds met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek



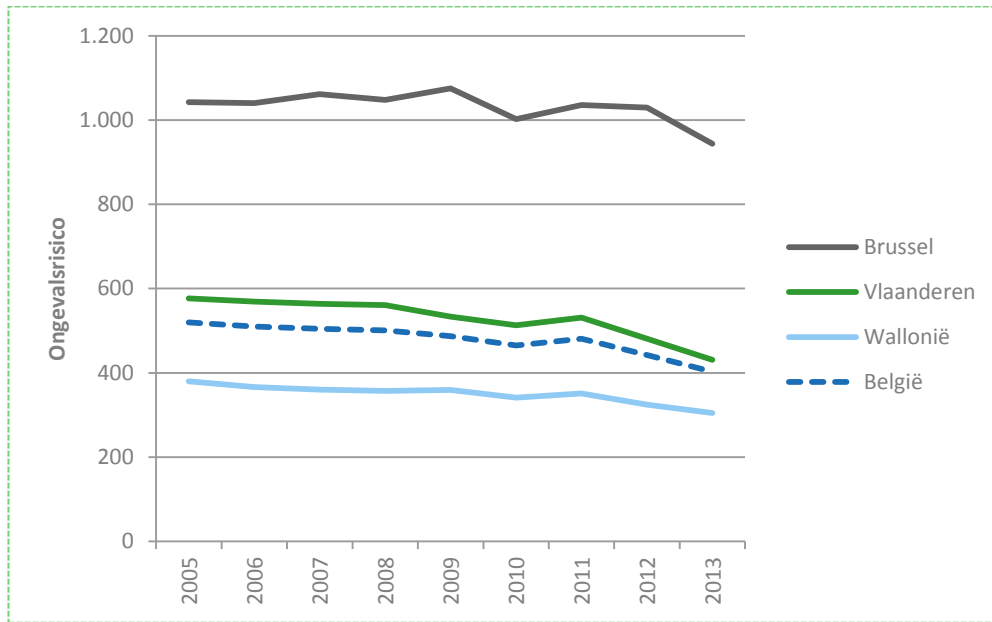
Bron: FOD Economie, AD Statistiek



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 21: Evolutie van het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2005-2013)

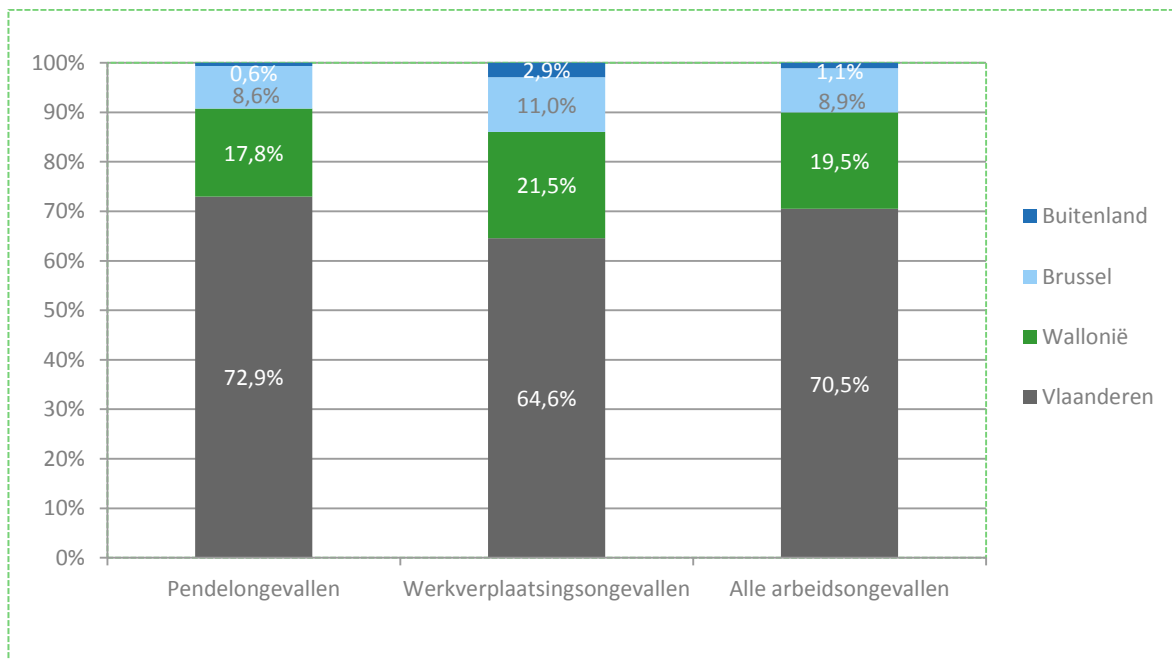
Deze figuur geeft de evolutie weer tussen 2005 en 2013 van het ongevalsrisico voor de verschillende gewesten en voor België. Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.



Bronnen: FOD Economie, AD Statistiek, FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 22: Verdeling van alle arbeidsongevallen en de arbeidsongevallen in het verkeer over de gewesten en het buitenland (2014)

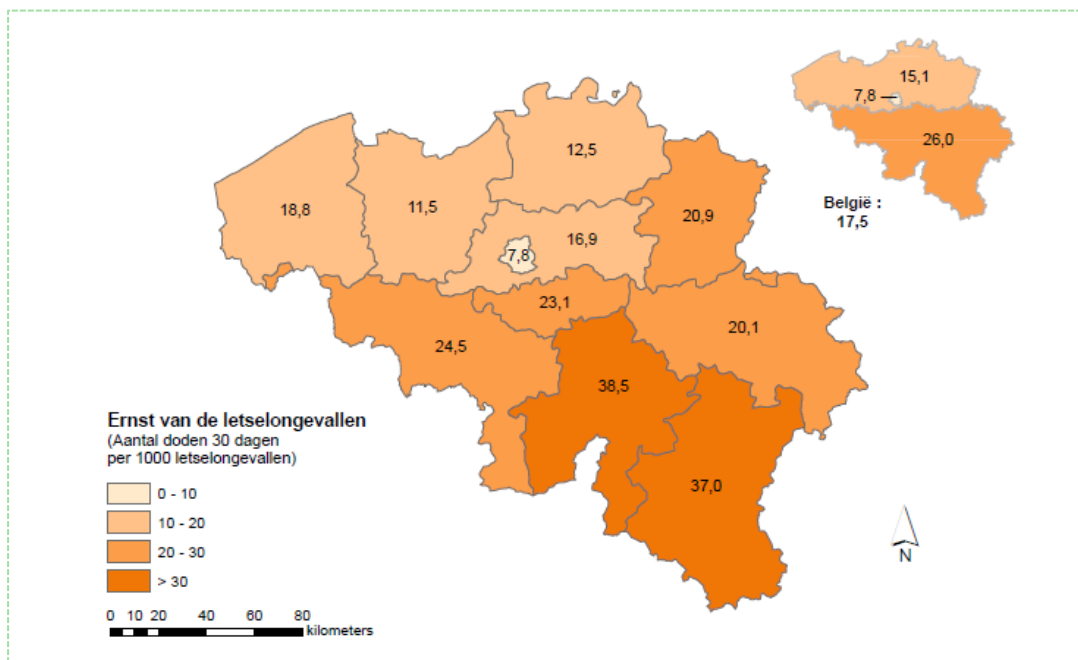
Deze figuur geeft voor 2014 de verdeling weer van het aantal arbeidsongevallen in de privé-sector in het verkeer tijdens het pendelen, het aantal arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen en het totale aantal arbeidsongevallen over de verschillende gewesten en het buitenland. Deze cijfers zijn afkomstig van een studie van het BIVV en zijn gebaseerd op cijfers van het Fonds voor Arbeidsongevallen. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. Wanneer er tijdens één verkeersongeval meerdere slachtoffers vallen die de verplaatsing maakten in het kader van hun werk, telt dit als meerdere ongevallen.



Bron: FAO

Figuur 23: Ernst van de letselgevallen, naargelang de provincie (2014)

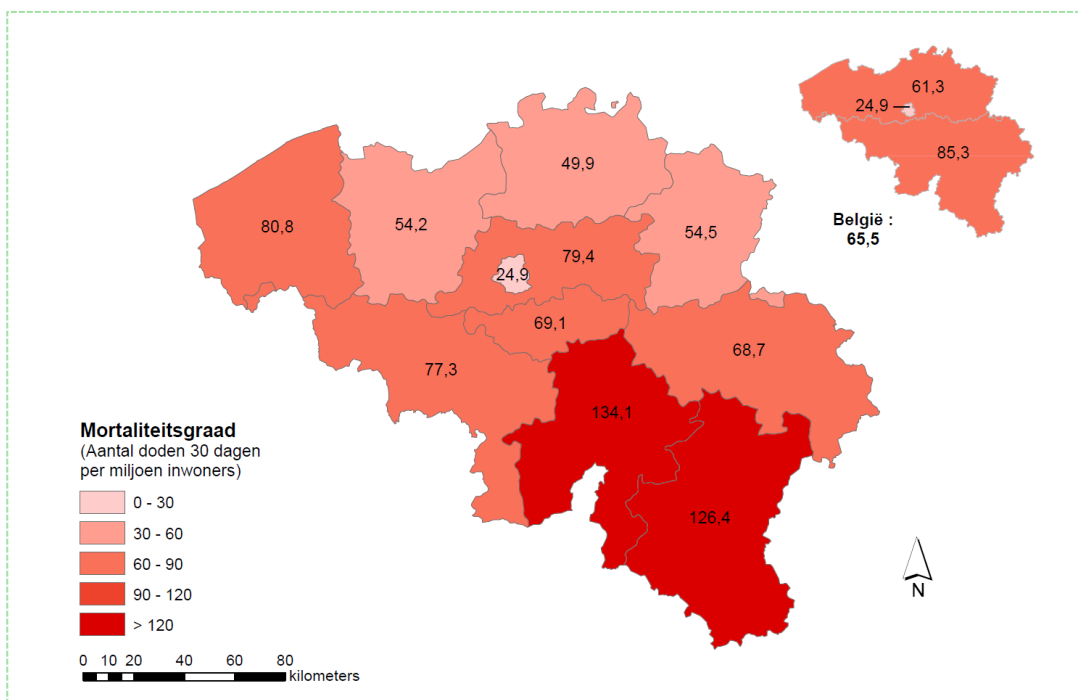
Deze figuur geeft voor 2014 de ernst van de letselgevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselgevallen. De donkerdere stukken wijzen op een grotere ernst.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 24: Mortaliteit, naargelang de provincie (2014)

Deze figuur geeft voor 2014 de mortaliteit weer voor elke provincie. Mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen in verkeersongevallen per miljoen inwoners.

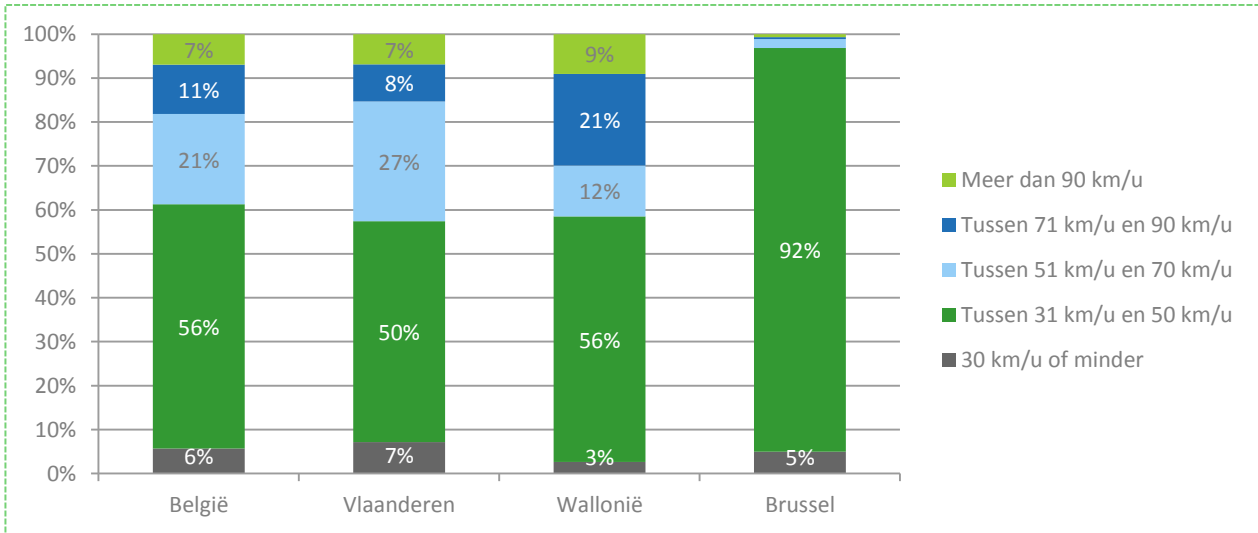


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

3.2. Wegtype

Figuur 25: Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2014)

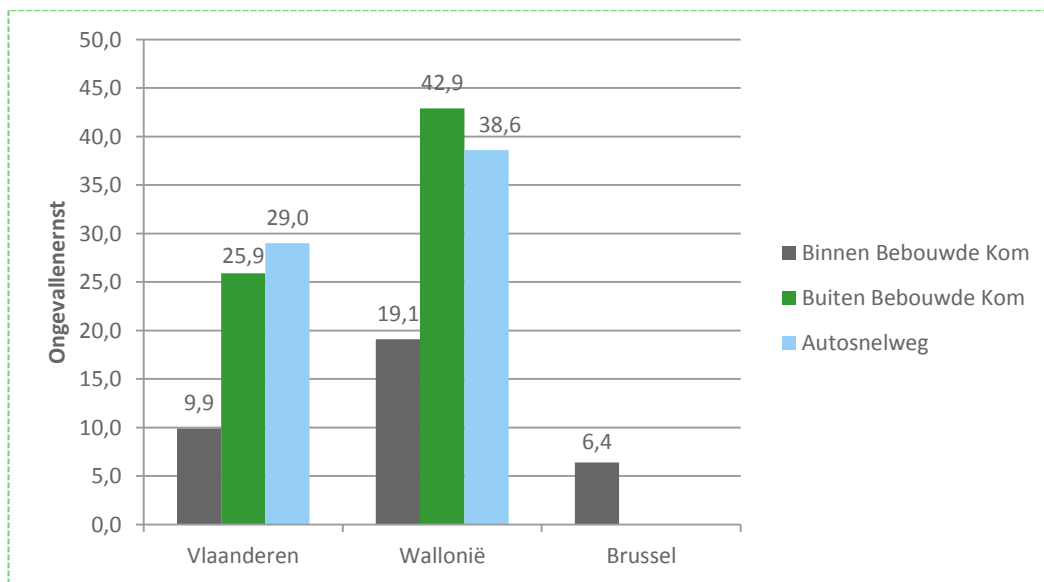
Deze figuur geeft voor 2014 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 26: Ongevallenernst per wegtype, volgens het gewest (2014)

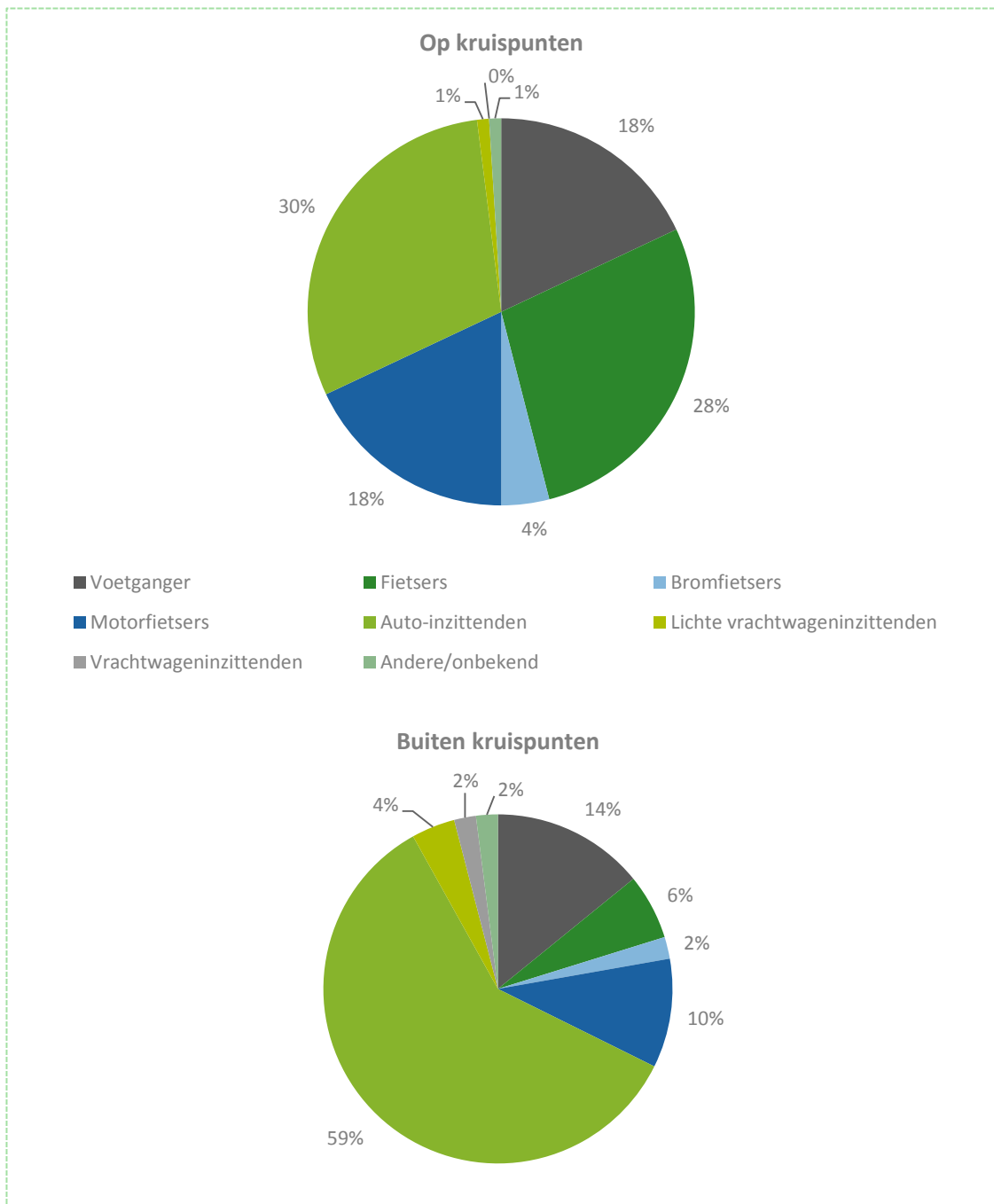
Deze figuur geeft voor 2014 de ongevallenernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevallenernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 27: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het ongeval op of buiten een kruispunt plaatsvond (2014)

Deze figuur geeft voor 2014 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, enerzijds op kruispunten en anderzijds buiten kruispunten.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4. ONGEVALSKENMERKEN

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van verkeersongevallen weer in functie van de kenmerken van het ongeval. Er is een onderverdeling gemaakt naar het type van de aanrijding, de verplaatsingswijze van de weggebruikers en de ongevalsfactoren bij dodelijke ongevallen op de autosnelweg.

Het eerste deel van dit hoofdstuk beschrijft de verdeling van verkeersongevallen in functie van het type van de aanrijding. Er worden statistieken gepresenteerd over:

- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende aanrijdingstypes, volgens de verplaatsingswijze;
- ▶ de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende aanrijdingstypes volgens het wegtype;
- ▶ het aandeel eenzijdige letselongevallen volgens het tijdstip van de week.

Er werd vastgesteld dat er in 2014 veel ongevallen waren waarvoor het aanrijdingstype onbekend was. Dit heeft te maken met het feit dat een deel van de cijfers afkomstig is van aangiftes op het bureau. Bij de berekening van de verdeling van het aanrijdingstype werd dan ook geen rekening gehouden met de ongevallen waarvoor het aanrijdingstype onbekend was.

Het tweede deel van dit hoofdstuk behandelt de verdeling van de verkeersongevallen in functie van de verplaatsingswijze van de betrokken weggebruikers. Er worden statistieken gepresenteerd over:

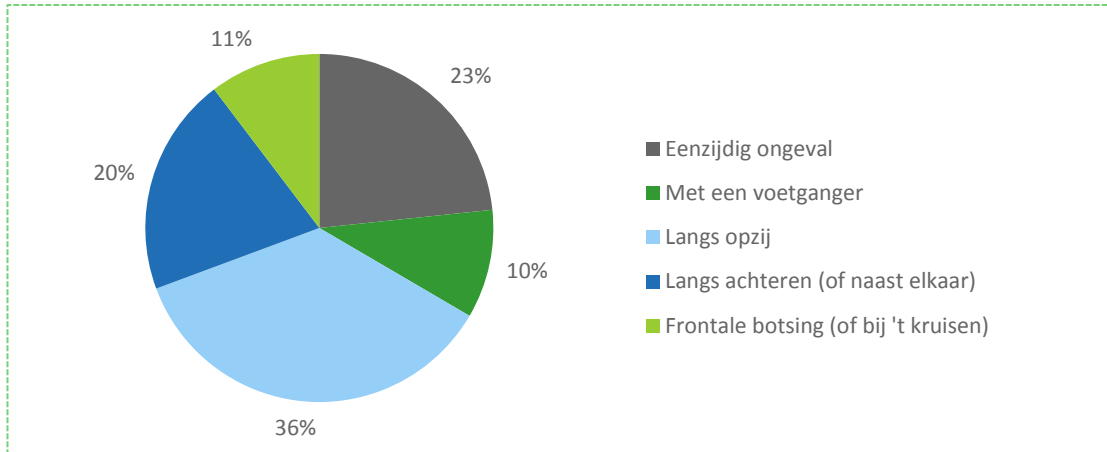
- ▶ de verdeling van de slachtoffers over de verschillende verplaatsingswijzen, volgens het gewest;
- ▶ de ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype;
- ▶ het relatief risico van elke weggebruiker om ernstige of dodelijke verwondingen op te lopen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder;
- ▶ de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen' van de verzekeringsmaatschappijen, volgens de voertuigcategorie;
- ▶ het aantal en het aandeel van de letselongevallen volgens de botsingspartners.

Het derde deel van dit hoofdstuk behandelt de ongevalsfactoren die aan de basis liggen van verkeersongevallen. Over het algemeen is het zeer moeilijk om de oorzaken van verkeersongevallen in kaart te brengen. De nationale ongevallendatabase van FOD Economie, AD Statistiek laat niet toe om de precieze ongevalsoorzaak te achterhalen. Een manier om de ongevalsfactoren van verkeersongevallen te analyseren, is via een diepte-analyse van de processen-verbaal. Dit is door het BIVV gebeurd voor ongevallen op autosnelwegen tussen 2009 en 2013. De resultaten van deze studie worden in het derde deel van dit hoofdstuk gepresenteerd.

4.1. Type van aanrijding

Figuur 28: Verdeling van de letselongevallen, per type van de eerste aanrijding (2014)

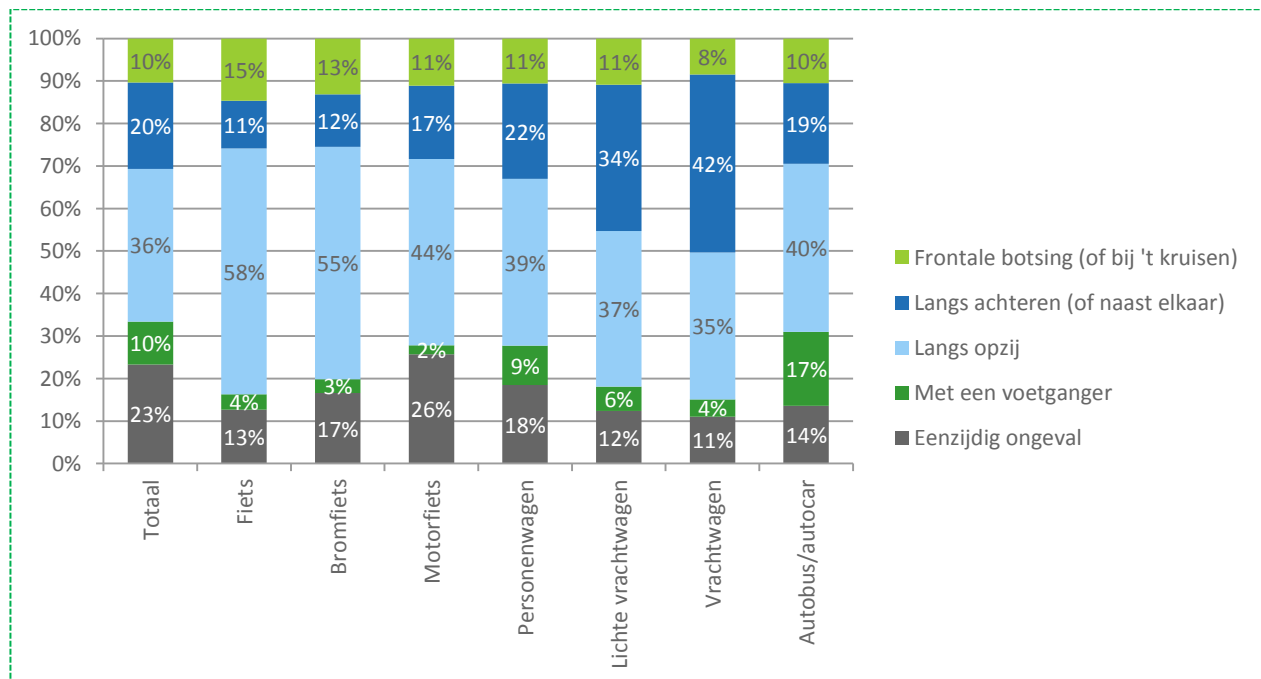
Deze figuur geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 29: Verdeling van de letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang de verplaatsingswijze (2014)

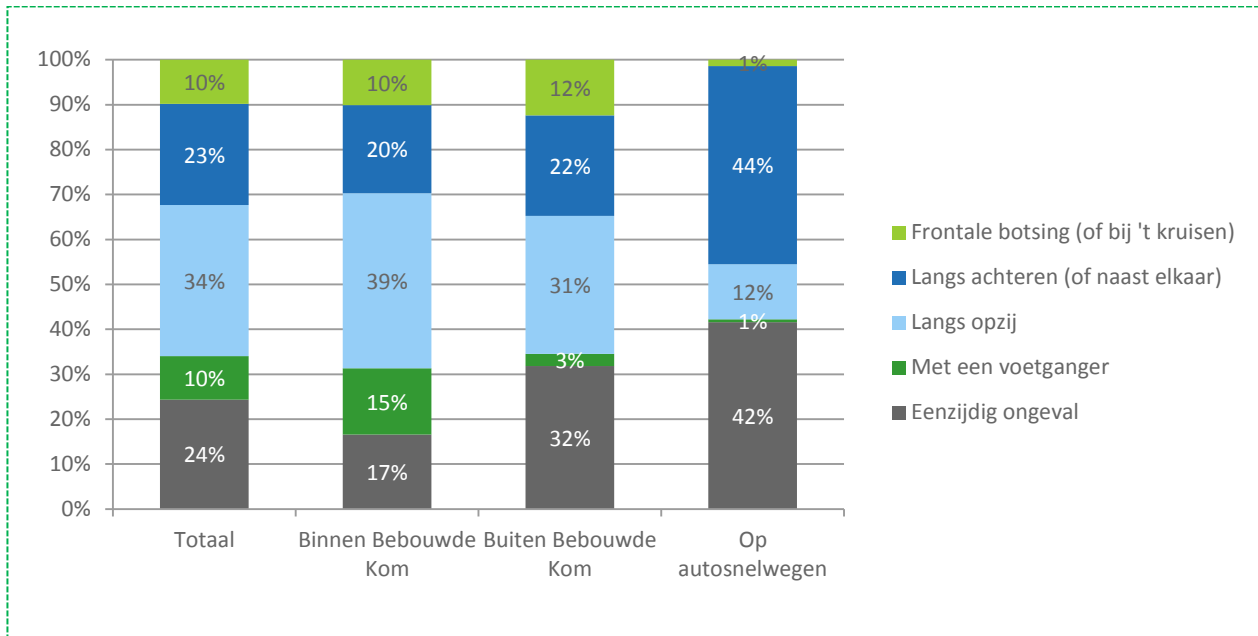
Deze figuur geeft voor elke verplaatsingswijze de verdeling in 2014 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 30: Verdeling van het aantal letselongevallen per type van de eerste aanrijding, naargelang het wegtype (2014)

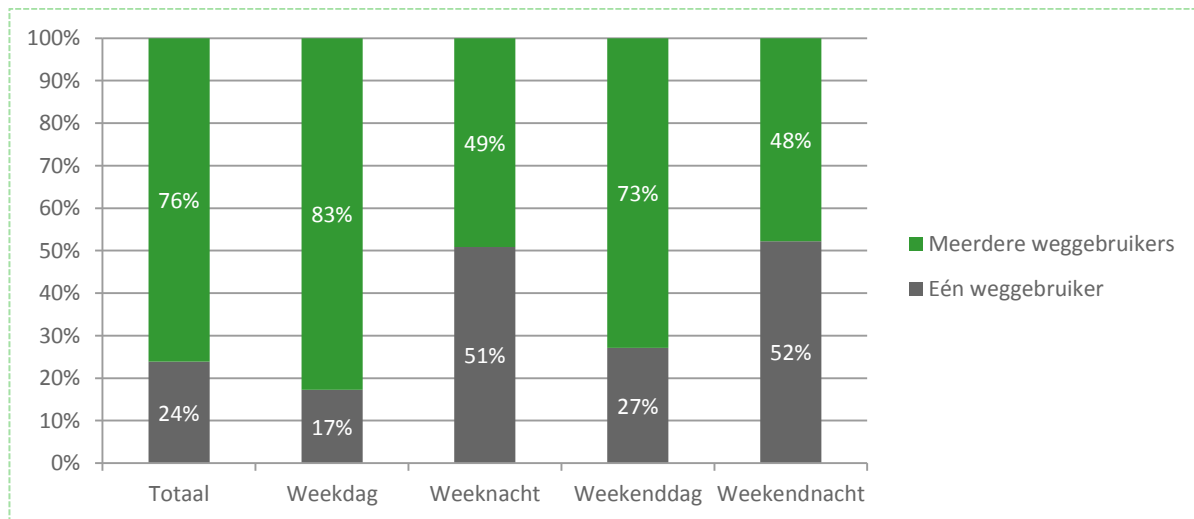
Deze figuur geeft voor elk wegtype de verdeling in 2014 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 31: Aandeel van eenzijdige letselongevallen per tijdstip van de week, 2014

Deze figuur geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2014. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken was. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.

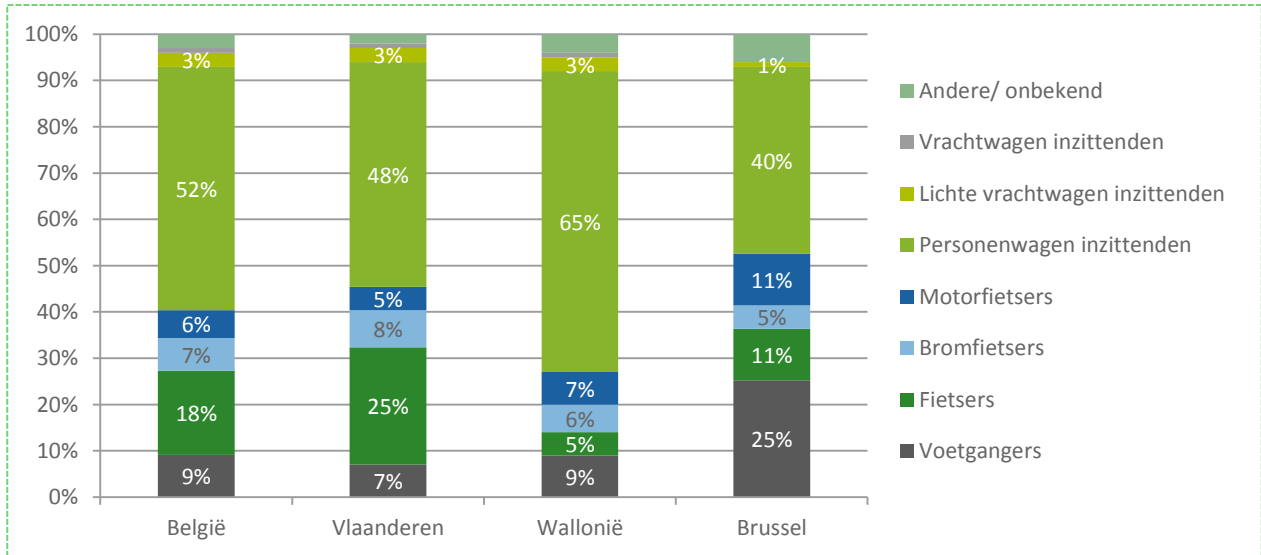


Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4.2. Verplaatsingswijze

Figuur 32: Verdeling van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2014)

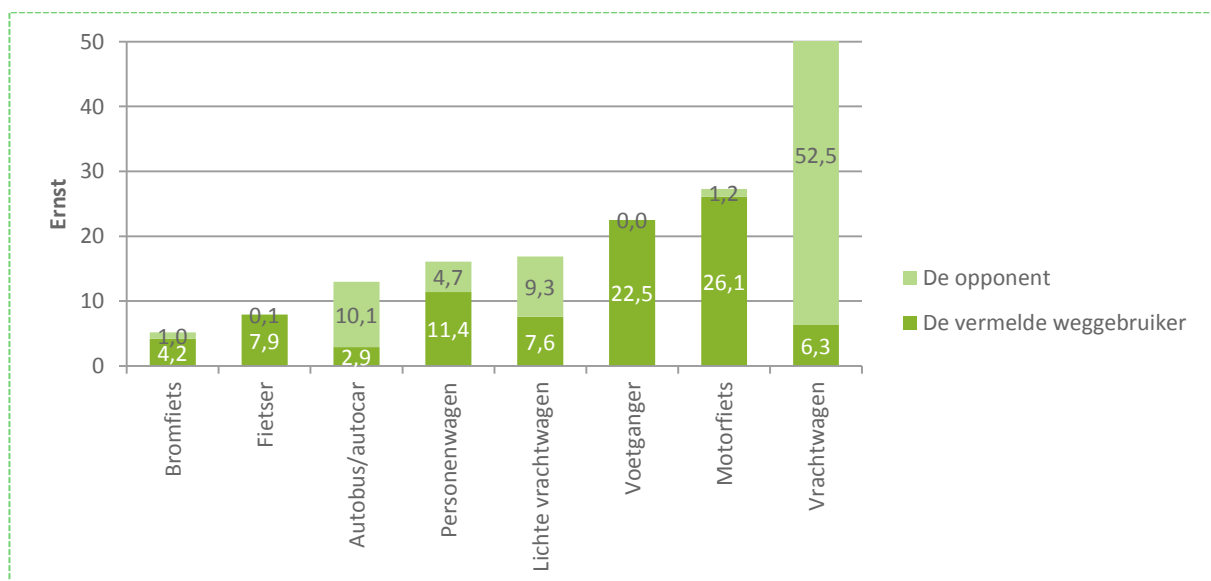
Deze figuur geeft voor elk gewest en voor België in totaal, de verdeling weer van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) over de verschillende verplaatsingswijzen, in 2014.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Figuur 33: Ernst van de letselongevallen volgens het weggebruikerstype (2014)

Deze figuur geeft voor 2014 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de vermelde weggebruiker en de ernst voor de opponent die bij het letselongeval betrokken is. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. De donker- en lichtgroene delen van de balken geven de specifieke ernst weer. Het donkergroene deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het lichtgroene deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de tegenpartij.



Bron: FOD Economie, AD Statistiek

Tabel 4: Relatief risico van elke weggebruiker op ernstige of dodelijke verwondingen in het verkeer ten opzichte van het risico van de gemiddelde autobestuurder

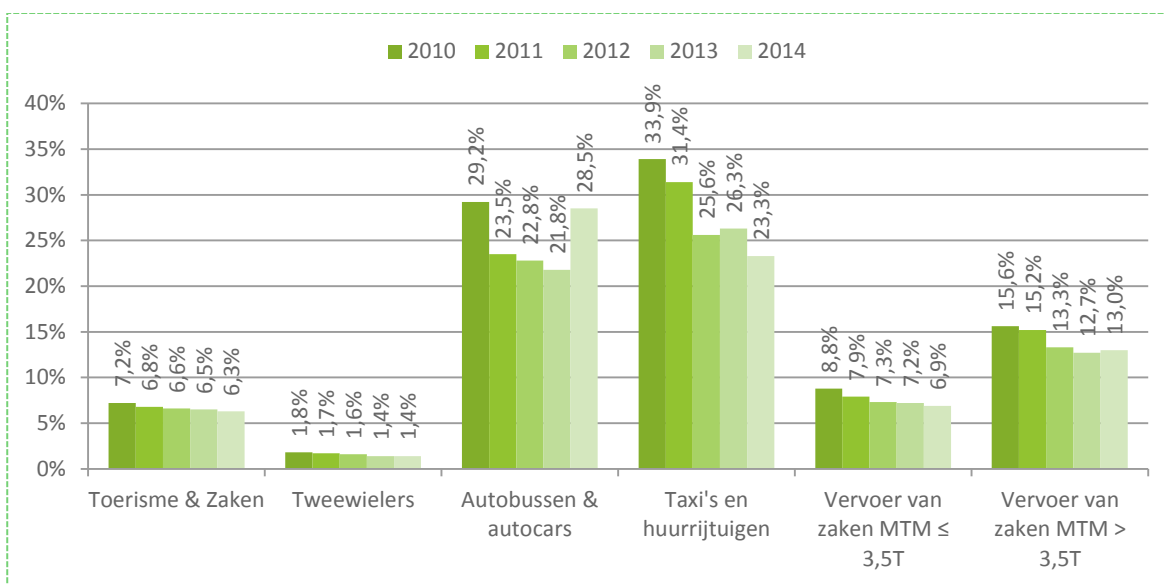
Deze tabel geeft de relatieve risico's weer op ernstige of dodelijke verwondingen (MAIS3+) per afgelegde kilometer in het verkeer, voor de verschillende leeftijdscategorieën en verplaatsingswijzen. Het risico voor elke groep is daarbij in relatie gezet met het risico van een gemiddelde autobestuurder; een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner risico en een getal groter dan 1 op een groter risico. Sommige risicowaarden kunnen niet met voldoende betrouwbaarheid geschat worden, daarom zijn sommige cellen leeg gelaten. De cijfers m.b.t. de verwondingen zijn gebaseerd op gegevens van FOD Economie AD Statistiek en FOD Volksgezondheid en dateren van 2007 tot en met 2011. De cijfers m.b.t. de afgelegde afstanden zijn afkomstig van BELDAM en dateren van 2009.

	Voetganger	Fietser	Brom/ motorfietser	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Passagier van bus & tram	Alle weggebruikers
6 - 14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15 - 17	7,7	10,5	278,1		1,4	-	4,1
18 - 24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25 - 44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45 - 64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
65 - 74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
<i>Alle leeftijden</i>	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Bron: BIVV, @Risk, 2014

Figuur 34: Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Motorrijtuigen', naar gelang de voertuigcategorie (2010-2014)

Deze figuur geeft de evolutie weer tussen 2010 en 2014 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemonitoriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De voertuigcategorieën die worden gebruikt zijn: 'toerisme & zaken' (voornamelijk personenwagens), 'tweewielers' (bromfietsen en motorfietsen), autobussen & autocars, taxi's & huurrijtuigen (huurwagens), vervoer van zaken MTM ≤ 3,5T (lichte vrachtwagens), vervoer van zaken MTM > 3,5T (vrachtwagens).



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2015

Figuur 35: Het aantal en aandeel van de letselongevallen volgens de 'botsingspartners' (van de eerste aanrijding) (2013)

Volgende tabellen geven voor 2013 het aantal en het aandeel van de letselongevallen weer volgens de verplaatsingswijze van de betrokken weggebruikers in de eerste aanrijding. De eerste figuur geeft het absolute aantal letselongevallen weer, terwijl de tweede figuur het aandeel in het totale aantal letselongevallen weergeeft. Voor elke weggebruiker geeft elke rij of elke kolom het aantal of aandeel letselongevallen weer volgens de 'botsingspartner', dit is de andere weggebruiker betrokken in de aanrijding. Op het einde van elke rij of kolom kan het totale aantal of aandeel letselongevallen waarbij het betreffende weggebruikerstype betrokken was, teruggevonden worden.

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Bus/ autocar	Andere/ Onbekend	Geen botsingspartner	Totaal
Voetganger	0	283	151	52	3170	180	76	137	133	3	4186
Fietser	283	508	232	95	5117	462	195	70	105	847	7915
Bromfietser	151	232	35	30	2685	228	74	24	35	601	4095
Motorfietser	52	95	30	53	2013	157	52	7	41	770	3271
Personen- wagen	3170	5117	2685	2013	10942	1615	1119	292	538	6772	34264
Lichte vrachtwagen	180	462	228	157	1615	128	150	29	38	422	3409
Vrachtwagen	76	195	74	52	1119	150	125	19	22	188	2020
Bus/ autocar	137	70	24	7	292	29	19	14	12	50	654
Andere/ Onbekend	133	105	35	41	538	38	22	12	33	148	1104
Geen botsingspartner	3	847	601	770	6772	422	188	50	148	0	9801
Totaal	4186	7915	4095	3271	34264	3409	2020	654	1104	9801	

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motor- fietser	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Bus/ autocar	Andere/ Onbekend	Geen botsingspartner	Totaal
Voetganger	0,0%	0,7%	0,4%	0,1%	7,7%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,0%	10,1%
Fietser	0,7%	1,2%	0,6%	0,2%	12,4%	1,1%	0,5%	0,2%	0,3%	2,1%	19,2%
Bromfietser	0,4%	0,6%	0,1%	0,1%	6,5%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	1,5%	9,9%
Motorfietser	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	4,9%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	1,9%	7,9%
Personen- wagen	7,7%	12,4%	6,5%	4,9%	26,5%	3,9%	2,7%	0,7%	1,3%	16,4%	83,0%
Lichte vrachtwagen	0,4%	1,1%	0,6%	0,4%	3,9%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	1,0%	8,3%
Vrachtwagen	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	2,7%	0,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,9%
Bus/ autocar	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,6%
Andere/ Onbekend	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	2,7%
Geen botsingspartner	0,0%	2,1%	1,5%	1,9%	16,4%	1,0%	0,5%	0,1%	0,4%	0,0%	23,7%
Totaal	10,1%	19,2%	9,9%	7,9%	83,0%	8,3%	4,9%	1,6%	2,7%	23,7%	

Bron: FOD Economie, AD Statistiek

4.3. Dodelijke ongevallen op autosnelwegen

Deze gegevens zijn afkomstig van een onderzoek van het BIVV op basis van de processen-verbaal van 521 dodelijke ongevallen op Belgische autosnelwegen die gebeurden in de periode van 2009 tot en met 2013.

Tabel 5: Overzicht van de belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2009-2013)

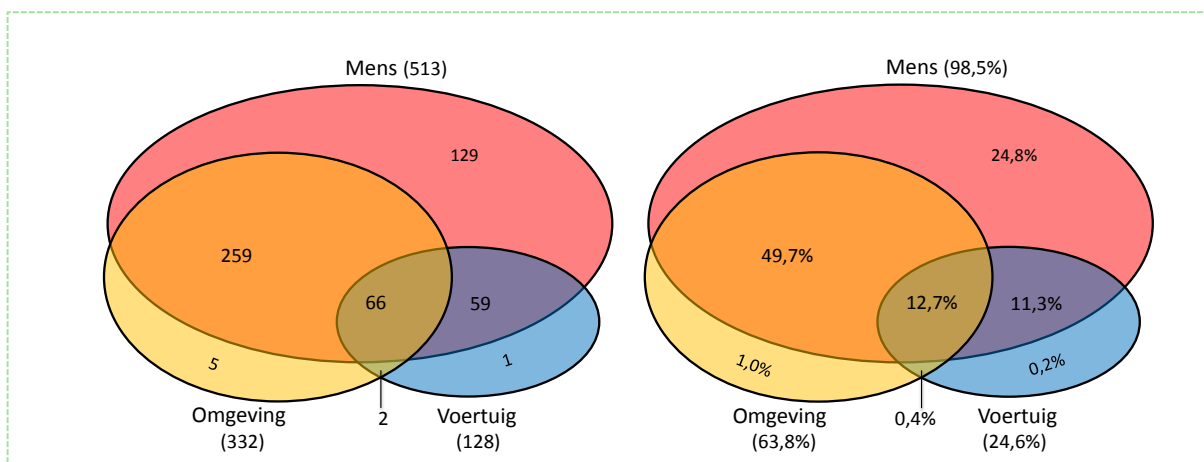
Deze tabel geeft de belangrijkste oorzaken weer van dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Deze factoren werden bepaald per ongeval en niet per weggebruiker. Voor een derde van de onderzochte ongevallen kon geen oorzaak vastgesteld worden door een gebrek aan informatie in de PV's.

	#	%
Rijgeschiktheid	96	27,2%
Inhalen	51	14,4%
Afleiding, aandacht en andere oorzaken	49	13,9%
Longitudinaal verkeer	39	11,0%
Snelheid	33	9,3%
Verkeerd weggebruik	21	5,9%
Staat van de weg	17	4,8%
Verkeerd gedrag van een voetganger	15	4,2%
Technische gebreken	12	3,4%
Obstakels	7	2,0%
Afstand	6	1,7%
Weer, zichtbaarheid	4	1,1%
Stilstaand verkeer	3	0,8%

Bron: BIVV, Doden op de snelweg, 2014

Figuur 36: Interactie van menselijke, voertuig- en omgevingsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg (2009-2013)

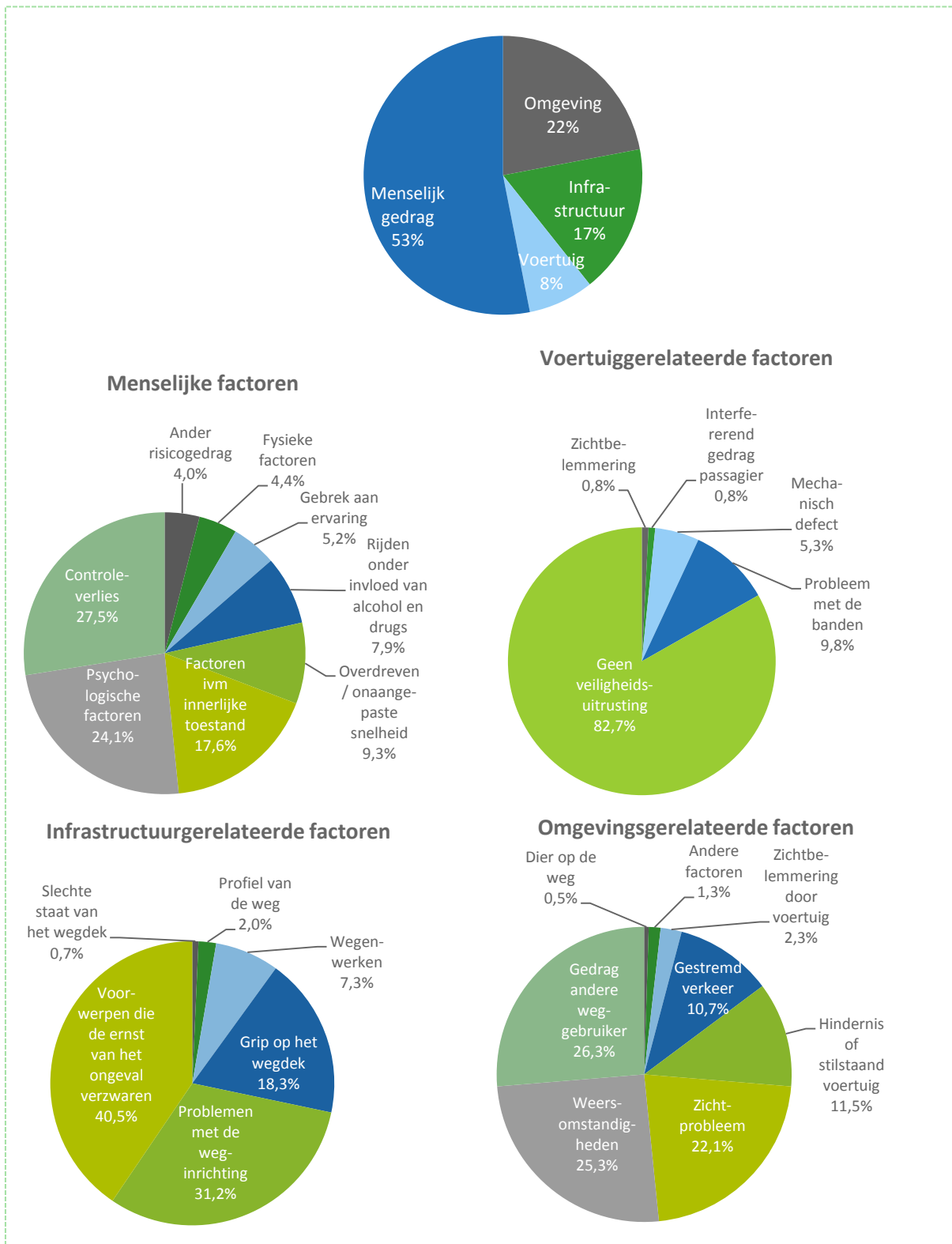
Deze figuur toont de interactie van de verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op de autosnelweg. De ongevalsfactoren die toegeschreven werden aan de bestuurders en voetgangers betrokken in één ongeval werden samengevoegd. De figuur geeft weer in hoeveel ongevallen minstens één menselijke factor, minstens één voertuigfactor of minstens één omgevingsfactor voorkomt. Daarnaast toont de figuur ook in hoeveel ongevallen de interacties van de verschillende factoren voorkomen. De categorie 'omgeving' omvat ook de factoren die te maken hebben met de infrastructuur.



Bron: BIVV, Doden op de snelweg, 2014

Figuur 37: Aandeel van verschillende ongevalsfactoren in dodelijke ongevallen op autosnelwegen (2009-2013)

Volgende figuren geven de belangrijkste oorzaken weer van dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Voor elke bestuurder en voetganger betrokken in zo'n ongeval werden alle ongevalsfactoren die een rol speelden bij het tot stand komen van het ongeval en alle factoren die de ernst van het ongeval hebben beïnvloed, opgesomd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen menselijk gedrag, voertuig, infrastructuur en omgeving.



Bron: BIVV, Doden op de snelweg, 2014

GEBRUIKTE TERMINOLOGIE

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten de bebouwde kom omvatten ook snelwegen.

Burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers/ BA-dossiers

In België is het verplicht om voor elk motorrijtuig een verzekering 'burgerlijke aansprakelijkheid' af te sluiten. Elk dossier behandelt de terugbetaling van de schade in een verkeersongeval waarvoor een verzekerd voertuig (gedeeltelijk) aansprakelijk is gesteld.

Schadegeval

Een verkeersongeval waarbij een verzekerd motorrijtuig aansprakelijk is gesteld. Het gaat zowel om verkeersongevallen met lichamelijke schade als verkeersongevallen met enkel materiële schade. Elk voertuig dat aansprakelijk is gesteld, wordt beschouwd als een schadegeval, ook wanneer meerdere voertuigen in één verkeersongeval gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld.

Schadefrequentie

Het aantal schadegevallen waarbij het verzekerde voertuig in fout of gedeeltelijk in fout is gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode.

Toerisme & Zaken

Personenwagens en enkele lichte vrachtwagens

Dode 30 dagen

Elke persoon die tijdens een verkeersongeval overlijdt of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Dodelijk (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen

Eenzijdig ongeval

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval (want dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).

Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

Totale ernst

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

Specifieke ernst

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De totale ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal doden 30 dagen (vrachtwageninzittenden en opponenten) in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen.

FAO

Fonds voor Arbeidsongevallen

Arbeidsongeval in het verkeer

Een verkeersongeval dat gebeurt wanneer men zich verplaatst naar of voor het werk.

Pendel-ongeval

Een verkeersongeval dat gebeurt tijdens woon-werk verplaatsingen.

Werkverplaatsingsongeval

Een verkeersongeval dat gebeurt tijdens werkactiviteiten.

FOD Economie AD Statistiek

Het grootste deel van de ongevallengegevens in dit statistisch rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie (FOD Economie). In principe zijn deze ongevallengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden.

VOF

Verkeersongevallenformulier. Dit wordt ingevuld door de politie na de vaststelling van een letselongeval.

Proces-Verbaal

Een proces-verbaal is een document dat de politie opmaakt. Het bevat alle vaststellingen, opsporingen en afgelegde verklaringen met betrekking tot een misdrijf.

(On)gewogen cijfers

De ongevallenstatistieken van AD Statistiek die in dit rapport worden gebruikt zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval. De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien zijn de ongevallenstatistieken op basis van de VOF's vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen. Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. Enkel wanneer er cijfers van 2004 of vroeger worden gebruikt, wordt er gebruik gemaakt van ongewogen cijfers. Vanaf 2014 wordt de databank samengesteld o.b.v. PV's en is de weging dus niet meer noodzakelijk. De cijfers bevatten dan naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes die op het bureau werden gedaan.

FOD Volksgezondheid

Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Gewonde

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt (met of zonder ziekenhuisopname), maar hierbij niet om het leven komt.

Letselongeval vs. materieel ongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt. Een materieel ongeval is een verkeersongeval dat enkel materiële schade veroorzaakt.

MAIS 3+

Afkorting voor Maximum Abbreviated Injury Scale. Wanneer een verkeersslachtoffer meerdere letsels heeft, dan krijgt ieder letsel een waarde uit de AIS-schaal toegekend. Dit is een schaal om de ernst van een letsel uit te drukken. De MAIS-waarde van een patiënt stemt overeen met de hoogste opgetekende AIS-waarde voor deze patiënt. Net als de AIS-ernstschaal kent de MAIS-ernstschaal zes ernstniveaus: licht (1), matig (2), ernstig (3), zeer ernstig (4), kritisch (5) en dodelijk (6). MAIS 3+ wordt gebruikt als alternatieve indicator voor ernstig gewonden.

Onderregistratie

Niet alle verkeersongevallen komen in de databanken terecht omdat ze niet gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit zorgt voor een onderschatting van het werkelijk aantal ongevallen en slachtoffers.

Ongevalsrisico

Het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers

Overlijdensrisico

Het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers

Politierechtbank

De politierechtbank is een strafrechtbank die uitspraken doet over onder andere verkeersovertredingen, verkeersmisdrijven en alle vorderingen tot burgerrechtelijke vergoeding van schade ontstaan uit een verkeersongeval.

Veroordeelden

De beklagden die werden veroordeeld.

Ongeval met doodslag

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) een dodelijk letsel wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 418 en 419 van het Strafwetboek

Onopzettelijk slagen of verwondingen

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) een niet-dodelijk letsel wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 418 en 420 van het Strafwetboek.

Ongeval met stoffelijke schade

Dit is het (deels) veroorzaken van een verkeersongeval waarbij aan andere(n) stoffelijke schade wordt toegebracht. Deze inbreuk staat beschreven in artikel 52.2 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

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.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Slachtoffer

Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

Tijdstip**Dag**

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

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.

Week

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

Weekend

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

Verkeersongeval

Een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel. Afhankelijk van de bron verschilt de precieze definitie van een verkeersongeval:

- ▶ *FOD Economie, AD Statistiek:*
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.
- ▶ *Assuralia:*
Een ongeval op de openbare weg waarin ten minste één gemotoriseerd voertuig aansprakelijk is gesteld. Wanneer meerdere voertuigen aansprakelijk worden gesteld in één verkeersongeval, telt dit als meerdere schadegevallen.
- ▶ *FAO:*
Een ongeval op de openbare weg, dat gebeurt tijdens een werkverplaatsing of op weg van/naar het werk. Wanneer er meerdere slachtoffers in één arbeidsongeval in het verkeer vallen, telt dit als meerdere ongevallen.
- ▶ *Politie rechtbank:*
Een ongeval waarbij voertuigen betrokken zijn of tussen twee voetgangers. Deze omvatten ook ongevallen op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek en ongevallen met treinen. Deze omvatten echter geen opzettelijke misdrijven.
- ▶ *FOD Volksgezondheid:*
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.

Voertuigkilometers

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

Weggebruikers

Personen die zich in het verkeer begeven, te voet of met een voertuig.

Bestuurder vs. Passagier

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

Opponent/botsingspartner

Dit is de tegenpartij in een botsing.

Voetganger

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

Bromfiets

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

Motorfiets

Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

Personenwagen

Een personenwagen, een auto voor dubbel gebruik, een minibus of een kampeerwagen.

Lichte vrachtwagen

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.

Vrachtwagen

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo, of trekker met of zonder oplegger.

Zelfgerapporteerde prevalentie

Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag.

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Tabel 6: Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia, Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2015	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen.	Kenmerken en evolutie van de schadegevallen en de schadefrequentie in de BA-dossiers van de verzekering voor motorvoertuigen.	Verzameling van de gegevens uit de BA-dossiers van (85 tot 90% van) alle verzekeringsmaatschappijen. De cijfers worden gewogen om een schatting te krijgen voor heel België.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2001 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2014 	Assuralia Assuralia (2015). Evolutie van de schade-frequentie 2004-2014 in de BA motorrijtuigen verzekering. http://www.assuralia.be/index.php?id=325&L=0&tx_ttnews[cat]=415
BIVV, @Risk, 2014	Risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer voor verschillende groepen weggebruikers.	<p>Het relatieve risico om ernstige verwondingen op te lopen in het verkeer op basis van het verplaatsingsgedrag en de aanwezigheid in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep.</p> <p>Ernstige verwondingen zijn gedefinieerd als 'MAIS3+', dit zijn verwondingen met langdurige (soms levenslange) fysieke of mentale beperkingen voor de slachtoffers.</p>	<p>De verplaatsings- en aanwezigheidsgegevens zijn gebaseerd op BELDAM. Dit is een onderzoek dat via enquêtes de afgelegde afstanden en het aantal minuten in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep, in kaart heeft gebracht.</p> <p>De letselgegevens zijn afkomstig van FOD Economie AD Statistiek en FOD Volksgezondheid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ België 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R11NL_%40Risk_analyse_van_het_risico_op_ernstige_en_dodelijke_verwondingen_in_het_verkeer_in_functie_van_leeftijd_en_verplaatstingswijze(1).pdf</p>

<p>BIVV, Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers, 2014</p>	<p>Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004-2011.</p>	<p>Het aantal en de verdeling van de 'gewonden MAIS 3+' als indicator voor het aantal zwaargewonden en een overzicht van de verdeling van de aard van de letsels van verkeersslachtoffers.</p>	<p>Er werd gebruik gemaakt van twee databanken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Politiegegevens van FOD Economie AD Statistiek: selectie van de zwaargewonden en dodelijk gewonden. ▶ Ziekenhuisgegevens van FOD Volksgezondheid: gehospitaliseerde patiënten met een E-code die aansluit bij de definitie van een verkeersongeval van FOD Economie AD Statistiek. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2004-2011 (schatting tot 2014) ▶ België 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004-2011. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid & Vrije Universiteit Brussel - Interuniversity Centre for Health Economics Research http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R13NL_MAIS_Hoe_ernstig_zijn_de%20verwondingen_van_verkeersslachtoffers.pdf</p>
<p>BIVV, Doden op de snelweg, 2014</p>	<p>Kenmerken en ongevalsfactoren van dodelijke ongevallen op de autosnelweg.</p>	<p>Een verzameling van variabelen die te maken hebben met dodelijke ongevallen op de autosnelweg. Deze variabelen omvatten o.a. de omstandigheden (het tijdstip, de plaats, het weer, de verlichting), kenmerken van de infrastructuur, kenmerken van de voertuigen, kenmerken van de weggebruikers en de ongevalsfactoren.</p>	<p>Analyse van de PV's van de politie, opgemaakt naar aanleiding van dodelijke verkeersongevallen op autosnelwegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2009-2013 ▶ België 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Slootmans, F. & De Schrijver, G. (2014). Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R15NL_Doden-op_autosnelwegen.pdf</p>

<p>BIVV, Impact van arbeidsongevallen in het verkeer, 2015</p>	<p>Kenmerken van arbeidsongevallen die zich voordoen in het verkeer.</p>	<p>Het aantal en het aandeel van arbeidsongevallen van de privé-sector die zich voordoen in het verkeer en een analyse van de kenmerken die deze ongevallen onderscheiden van het totale aantal arbeidsongevallen en het totale aantal verkeersongevallen.</p>	<p>Er werd gebruik gemaakt van twee databanken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ FOD Economie AD Statistiek: totaal aantal verkeersslachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) ▶ FAO: totaal aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (doden, blijvende of tijdelijke ongeschiktheid) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2010-2014 ▶ België 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Steegmans, D. & Dupont, E. (2015). Impact van arbeidsongevallen in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid [In press]</p>
<p>BIVV, Nationale Verkeersveiligheidsenquête 2015</p>	<p>Zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer.</p>	<p>Zelfgerapporteerd gedrag en risicoperceptie van verschillend risicogedrag door alle weggebruikers, op basis van het gewest en de leeftijd.</p>	<p>Online survey met 1000 Belgische respondenten (in de voorgaande jaren via 2100 telefonische interviews)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2012 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2016). Nationale verkeersveiligheidsenquête 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid www.bivv.be</p>
<p>FAO</p>	<p>Arbeidsongevallen (zowel met lichamelijk letsel als met enkel materiële schade) die gebeuren tijdens het werk of op weg van/naar het werk.</p>	<p>Een verzameling van gegevens m.b.t. de arbeidsongevallen in het verkeer die zijn overkomen aan loontrekkende werknemers en die de werkgevers aan de verzekeringsondernemingen hebben gemeld. Arbeidsongevallen met zelfstandigen of uit de publieke sector zijn hierin niet inbegrepen.</p> <p>De gegevens omvatten o.a. kenmerken van de slachtoffers, de plaats, het tijdstip, de sector, de gevolgen van de ongevallen en de opgelopen letsels.</p>	<p>De databank van het FAO wordt ingevuld met de data die de verzekeringsondernemingen, aan wie de werkgever het arbeidsongeval moet bekendmaken, aanleveren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2005 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2014 	<p>Fonds voor Arbeidsongevallen</p> <p>Statistieken: http://www.fao.fgov.be/nl</p>

FOD Economie, AD Statistiek	<p>Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van verkeersslachtoffers</p>	<p>Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie een VOF of PV heeft ingevuld. De variabelen in deze databank bevatten o.a. de plaats, het tijdstip, de ongevalsomstandigheden, de betrokken voertuigen en kenmerken van de slachtoffers.</p>	<p>De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallenformulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan FOD Economie AD Statistiek die deze valideert en controleert. Op basis van de overlijdensformulieren van de Parketten worden de ‘dodelijk gewonden’ toegevoegd.</p> <p>Voor de cijfers van 2014 werd de databank samengesteld o.b.v. de PV’s waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 1973 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2014 	<p>FOD Economie, AD Statistiek</p> <p>Statistieken: http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/ongevallen_slachtoffers/</p>
	<p>De voornaamste doodsoorzaken</p>	<p>Voornaamste (oorspronkelijke) doodsoorzaken, per geslacht, leeftijdscategorie en gewest.</p>	<p>Samenvoeging van twee bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Het Rijksregister der natuurlijke personen (dat de kenmerken van de overledenen beschrijft) ▶ De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 1998 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2012 	<p>FOD Economie, AD Statistiek</p> <p>Statistieken: http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/sterfte_leven/oorzaken/</p>

FOD Justitie, Statistieken	Het aantal veroordeelden die (deels) verantwoordelijk zijn voor een verkeersongeval met hetzij doden, hetzij gewonden, hetzij stoffelijke schade.	Het aantal betichten, veroordeelden en vrijgesprokenen van verkeersinbreuken die onder de correctionele bevoegdheid vallen van de politierechtbank. Dit zijn o.a. de ongevallen met doodslag, onvrijwillig slagen en verwondingen (ongevallen met gewonden) en ongevallen met stoffelijke schade).	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 1998 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2014 	FOD Justitie, Statistieken	
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers en reizigerskilometers	Aantal kilometers afgelegd door alle motorvoertuigen of weggebruikers (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen. Per wegtype, gewest en voertuigtype.	Verkeerstellingen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 1970 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2013 	FOD Mobiliteit en Vervoer Statistieken: http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/afstand/

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid jaarlijks (vanaf 2015) een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het BIVV zoals de brochures “Kernindicatoren verkeersveiligheid”, de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

