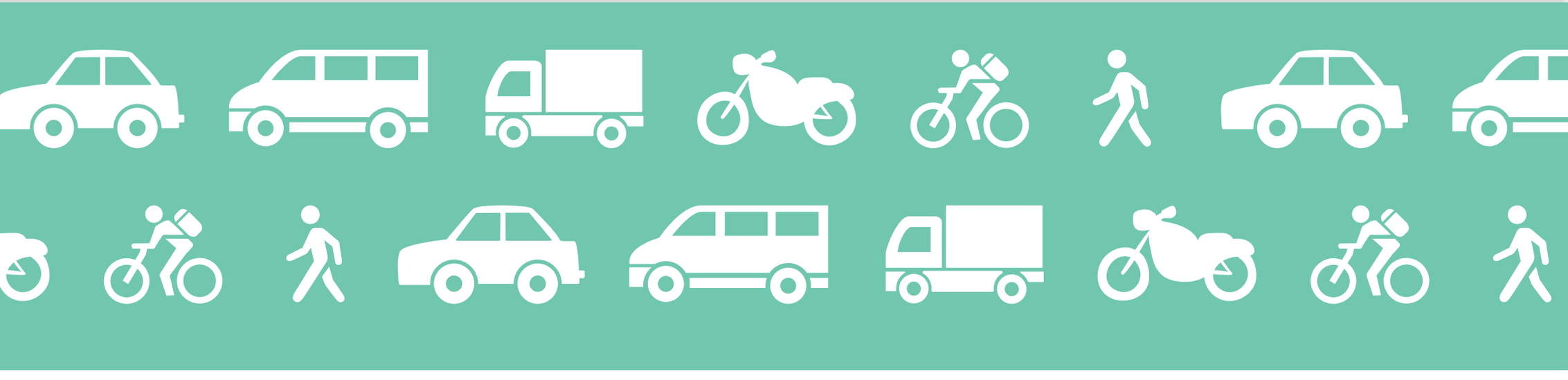
KERNCIJFERS VERKEERSVEILIGHEID

2017



VIAS institute

VOORWOORD

Elke dag sterven er gemiddeld twee personen in het verkeer op de Belgische wegen. Hierbij komen nog eens 10 zwaargewonden en meer dan 100 lichtgewonden. Er gebeuren elke dag ook bijna 1.000 ongevallen met materiële schade. De oorzaak van een bepaald ongeval achterhalen is vaak niet eenvoudig. Zo bestaan er verschillende factoren die de veiligheid van onze verplaatsingen beïnvloeden en bijgevolg ook het totale aantal verkeersongevallen. Deze factoren zijn onder andere: de mobiliteitsgewoontes, de rijvaardigheid, het rijgedrag of de staat van de voertuigen en de infrastructuur.

Omdat er zoveel elementen zijn die de verkeersveiligheid beïnvloeden, is het niet altijd gemakkelijk om een algemeen overzicht te krijgen. Deze brochure zet graag een stap in deze richting door allerlei informatie te bundelen, waarbij het niet alleen gaat over de verkeersongevallen maar ook over een aantal verwante factoren rond het ongevalsrisico. De meeste elementen werden al eerder gepubliceerd in andere rapporten van Vias institute of van andere organisaties. De toegevoegde waarde van deze brochure is het samenbrengen van al deze informatie in één document, dat kan dienen als nuttig vademecum voor personen die interesse hebben in verkeersveiligheid.

De stijl van de brochure is hierdoor erg samenvattend. We hebben een aantal belangrijke thema's geselecteerd rond verkeersveiligheid: ongevallen en slachtoffers, mobiliteit en ongevalsrisicoblootstelling, rijvaardigheid, gedrag van de weggebruikers, infrastructuur en handhaving. Per thema hebben we alleen de belangrijkste indicatoren opgenomen met een korte uitleg erbij. Degenen die geïnteresseerd zijn in meer, kunnen op het einde van deze brochure de gebruikte bronnen terugvinden, alsook de referenties naar deze documenten zodat men bepaalde thema's verder kan uitdiepen.

Vias institute wenst u alvast veel leesplezier!

INHOUDSTABEL

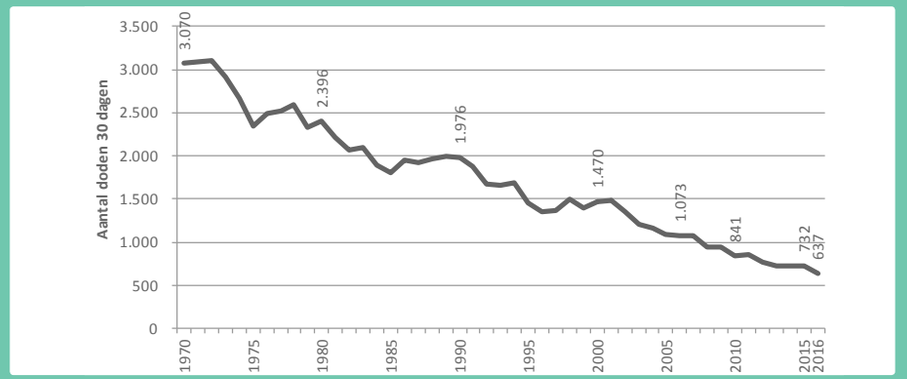
1. Verkeersdoden 5
2. Letselongevallen en verkeersslachtoffers 6
3. Ongevalsrisico en ernst van de ongevallen 7
4. Leeftijd en geslacht van de slachtoffers 8
5. Verplaatsingswijze van de slachtoffers 9
6. Ongevallen met materiële schade 10
7. Omvang van het gemotoriseerd verkeer 11
8. Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer 12
9. Leeftijd en geslacht van automobilisten 13
10. Voertuigenpark 14
11. Technische keuring 15
12. Bezit van een rijbewijs 16
13. Rijexamens 17
14. Gereden snelheid 18
15. Rijden onder invloed van alcohol 19
16. Dragen van de veiligheidsgordel 20
17. Kinderbeveiligingssystemen 21
18. Telefoongebruik zonder handsfree kit achter het stuur 22
19. Weginfrastructuur 23
20. Door de politie vastgestelde overtredingen 24
21. Subjectieve pakkans 25

1 Verkeersdoden

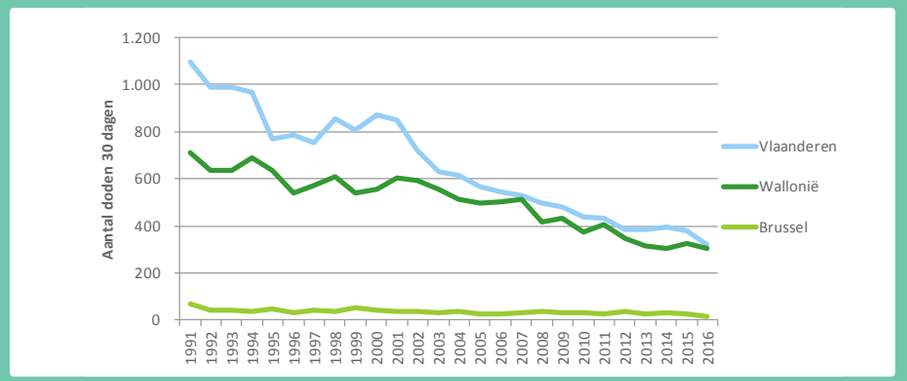
In België staat een « verkeersdode » voor: elke persoon die overlijdt op de plaats van het ongeval zelf of iemand die binnen de 30 dagen na het ongeval sterft aan zijn/haar verwondingen. De doden ter plaatse worden geregistreerd door de politieagenten die een verkeersongevallenformulier invullen (VOF) en een proces-verbaal (PV) opstellen bij ieder letselongeval. De personen die overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval, worden geregistreerd door de parketten. Al deze informatie samen, wordt gecentraliseerd door de AD Statistiek van de FOD Economie, die vervolgens het aantal verkeersslachtoffers berekent (de zogenaamde “doden 30 dagen”). Hoewel het verkeer op de Belgische wegen continu toeneemt, daalt het aantal doden 30 dagen sinds de jaren 70.



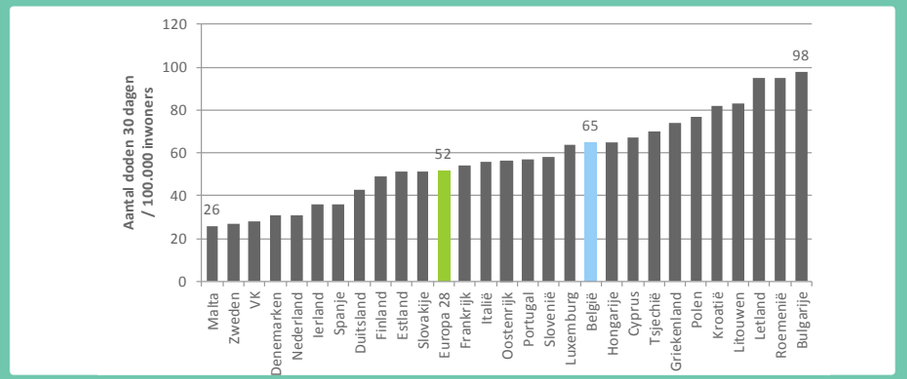
1.1 Evolutie van het aantal doden 30 dagen



1.2 Evolutie van het aantal doden 30 dagen per gewest



1.3 Internationale vergelijking – Doden 30 dagen per 100.000 inwoners (2015)



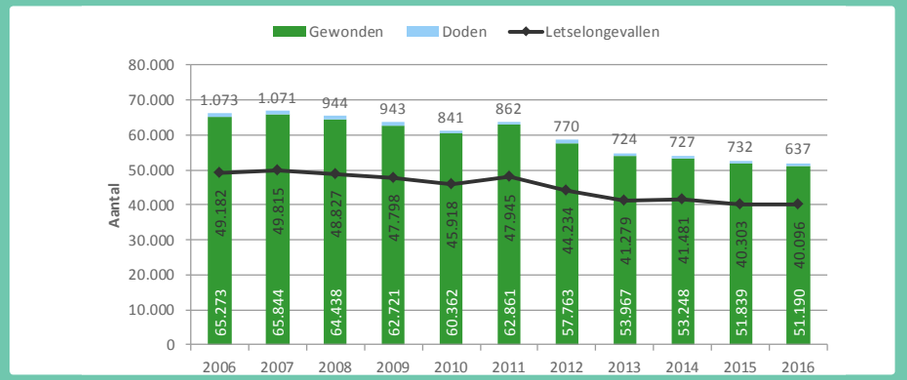
2 Letselongevallen en verkeersslachtoffers

Een effectief verkeersveiligheidsbeleid moet er ook voor zorgen dat het aantal gewonden in het verkeer daalt. Het exacte aantal gewonden is echter niet bekend. Dit is te wijten aan een onderregistratie omdat de politiediensten niet altijd opgebeld worden om naar de plaats van een letselongeval te gaan, hoewel dit eigenlijk wel zou moeten. De officiële statistieken onderschatten het aantal gewonde zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers) sterker dan het aantal gewonde bestuurders of passagiers van een wagen.

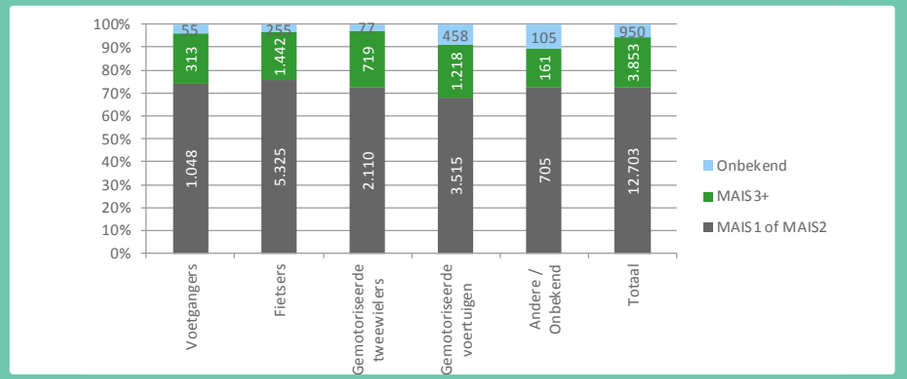
Vias institute maakt geen gebruik meer van de oude definitie van een 'zwaargewonde', waarmee een verkeersslachtoffer bedoeld werd dat minstens 24 uur in het ziekenhuis verbleef, omdat deze definitie niet betrouwbaar bleek. Het is namelijk moeilijk voor een politieagent, die geen medische opleiding heeft gehad, om op de plaats van het ongeval zelf in te schatten wat de ernst van de verwondingen van de slachtoffers is en de vermoedelijke tijd dat ze in het ziekenhuis zullen verblijven. Voortaan identificeert Vias institute de ernstig gewonden op basis van de medische AIS-schaal (Abbreviated Injury Scale). Alle slachtoffers van wie het meest ernstig letsel een score van 3 of meer (MAIS3+) krijgt toegekend, worden beschouwd als ernstige gewonden. Het gaat hier vaak om letsels met complicaties op lange termijn, waarvan een groot aantal slachtoffers zelfs niet meer volledig zal herstellen.



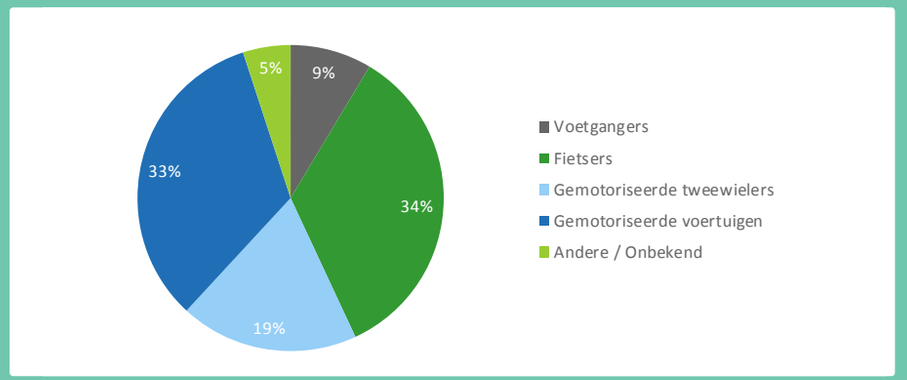
2.1 Evolutie van het aantal letselongevallen, gewonden en doden in het verkeer



2.2 Aandeel gehospitaliseerde verkeersslachtoffers volgens hun MAIS score (2011)



2.3 Aandeel MAIS3+ gehospitaliseerde verkeersslachtoffers volgens hun verplaatsingswijze (2009-2011)



3 Ongevalsrisico en ernst van de ongevallen

Het risico voor een bepaalde groep weggebruikers om gedood of ernstig gewond te geraken in het verkeer, wordt berekend door het aantal overleden of ernstig gewonde (MAIS3+) slachtoffers van deze groep, te delen door het aantal afgelegde kilometers door deze groep. Het resultaat wordt omgezet naar een relatief risico door het te vergelijken met het risico van de gemiddelde automobilist, dat willekeurig op 1 wordt vastgelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat het risico om verkeersslachtoffer te worden voor een voetganger tussen 6 en 14 jaar 10,5 keer hoger is dan het risico van de gemiddelde automobilist die een verplaatsing van dezelfde afstand doet.

De ernst van de ongevallen wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Net zoals het aantal doden, vertoont deze indicator een dalende tendens sinds de jaren 70. We stellen wel grote geografische verschillen vast: de ernst van de ongevallen in Wallonië is ongeveer twee keer zo hoog als in Vlaanderen. Het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest kent de laagste ernst. Ongevallen waarbij maar één weggebruiker betrokken is, kennen een hogere ernst dan andere types ongevallen. Snelheid speelt ongetwijfeld een grote rol in eenzijdige ongevallen. Het type voertuig is ook erg belangrijk: hoe groter het voertuig, hoe meer schade het bij een botsing zal veroorzaken bij de tegenpartij.



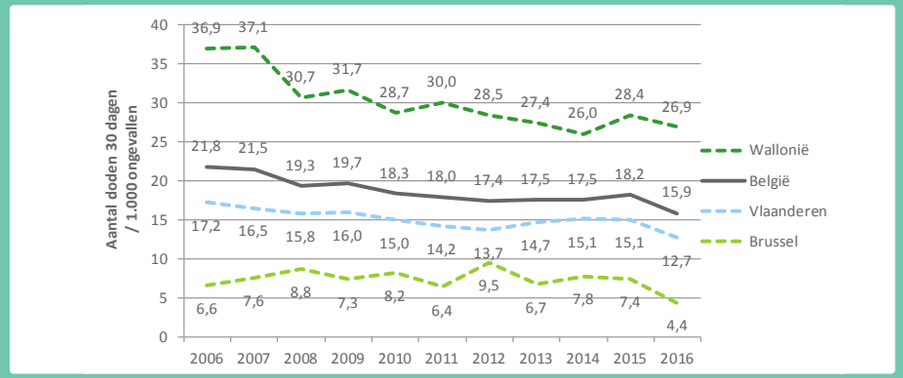
3.1

Relatief risico om gedood of ernstig gewond te geraken (MAIS3+) naargelang verplaatsingswijze en leeftijd (2007-2011)

Leeftijd	Categorie gebruikers						Alle weggebruikers
	Voetganger	Fietser	Brom - Motorfiets	Auto-bestuurder	Auto-passagier	Passagier bus & tram	
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8	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
64-74	12	92,6		1,1	1,3	1	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23	57	1	1	0,6	2,5

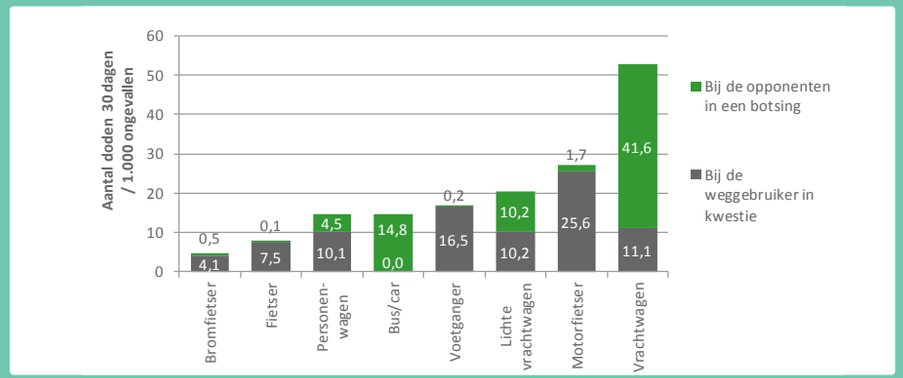
3.2

Evolutie van de ernst van de ongevallen in België en in de drie gewesten



3.3

Ernst van de ongevallen volgens het betrokken weggebruikerstype (2016)

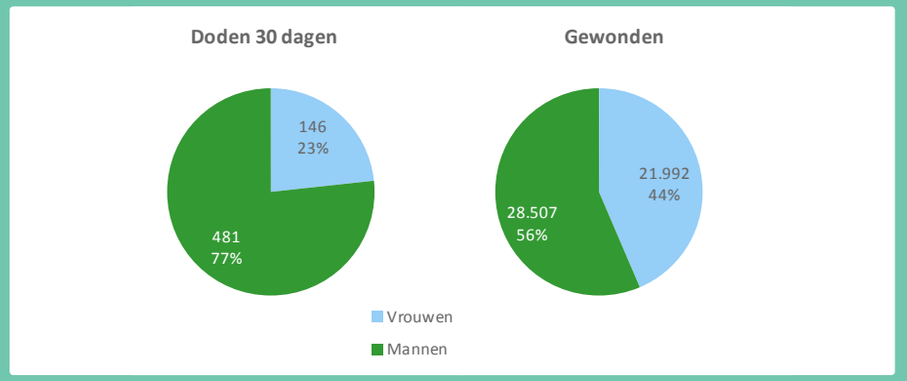


4 Leeftijd en geslacht van de slachtoffers

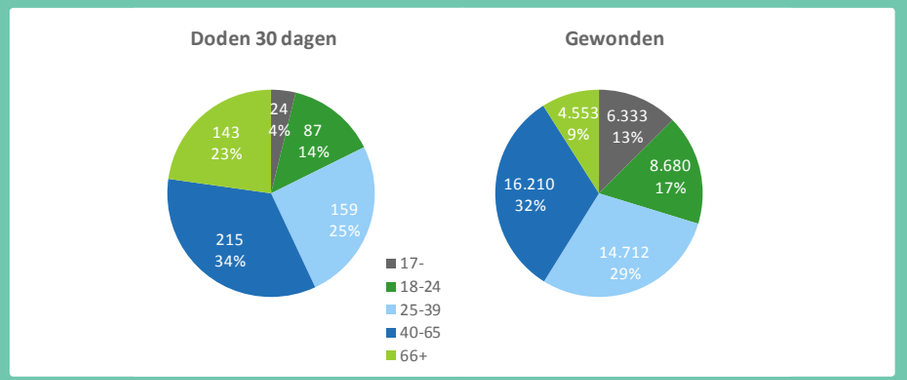
Mannen en vrouwen, jongeren en ouderen nemen niet op dezelfde manier deel aan het verkeer. Sommigen verplaatsen zich meer dan anderen en sommigen zijn minder voorzichtig dan anderen. Deze twee elementen, de risicoblootstelling en het ongevalsrisico op zich, verklaren de verschillen die we zien tussen de verschillende leeftijdsgroepen en tussen de geslachten in de ongevallenstatistieken. De meeste verkeersslachtoffers zijn van het mannelijke geslacht. Jongeren van 15 tot 30 jaar lopen een veel groter risico om gewond of gedood te geraken dan andere leeftijdscategorieën, wat zich vertaalt in een groter aantal slachtoffers. Het verschil in risico tussen de jongeren en de andere leeftijdsgroepen neemt echter sinds een tiental jaren af.



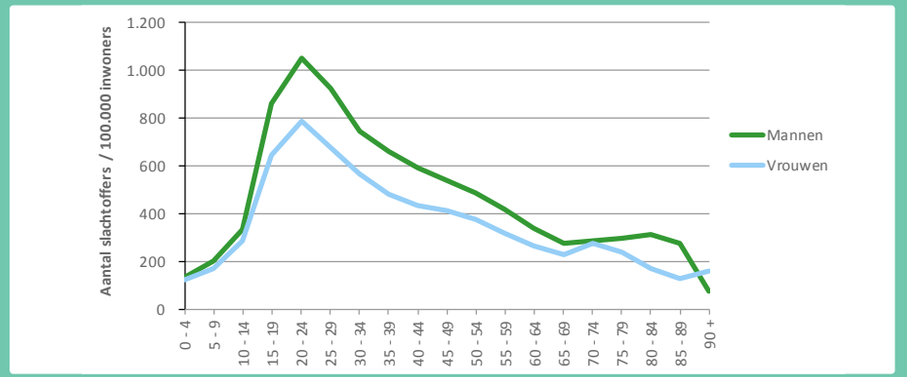
4.1 Aandeel doden en gewonden volgens geslacht (2016)



4.2 Aandeel doden en gewonden volgens leeftijd (2016)



4.3 Aantal slachtoffers per 100.000 inwoners volgens leeftijd en geslacht (2016)

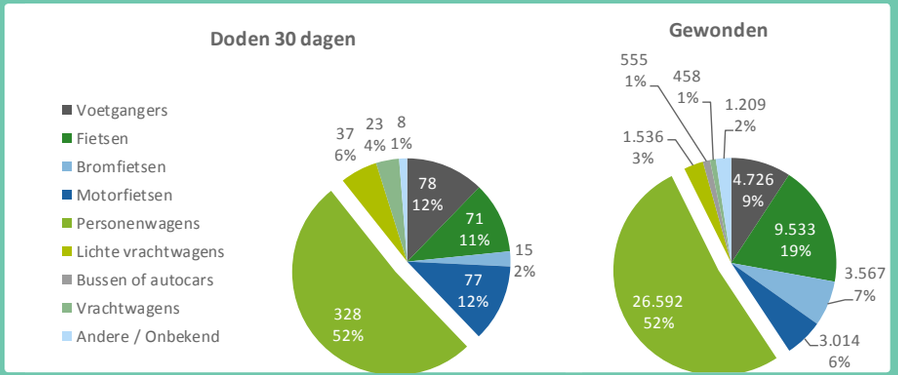


5 Verplaatsingswijze van de slachtoffers

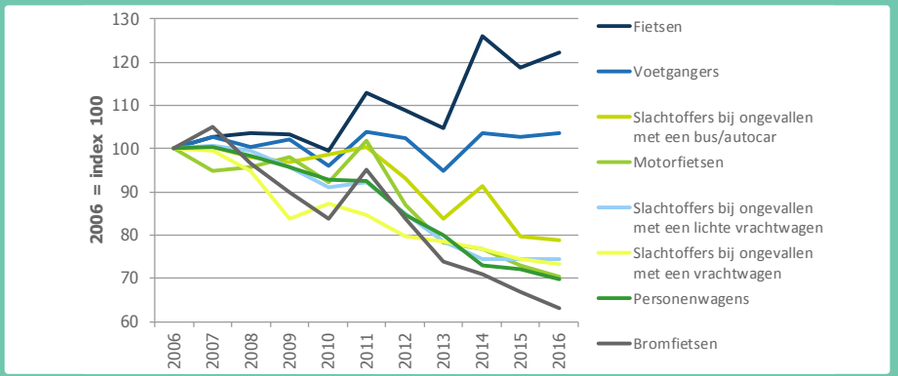
Het vervoersmiddel dat men gebruikt, heeft een invloed op de kans om slachtoffer te worden in het verkeer. Automobilisten zijn in absolute cijfers de vaakst voorkomende slachtoffers maar dat is te wijten aan de dominante aanwezigheid van de wagen op onze wegen. In grafiek 5.2 werden de waarden van het jaar 2006 gestandaardiseerd op 100. De waarden van de andere jaren geven dus het evolutiepercentage weer ten opzichte van 2006. Aangezien bij ongevallen met een autobus/autocar, bestelwagen of vrachtwagen de meeste slachtoffers te betreuren vallen bij de opponent, wordt de evolutie van alle geregistreerde slachtoffers in deze ongevallen (zowel bij de inzittenden van het betrokken voertuig als bij de opponent) in deze grafiek opgenomen.

Tevens moet men voorzichtig zijn bij de interpretatie van de stijging van het aantal fietsongevallen tussen 2013 en 2014 die gedeeltelijk verklaard kan worden door een verbetering van de ongevallenregistratie: sinds 2014 worden ook de ongevalsaangiftes op het politiebureau opgenomen in de statistieken. Deze worden opgeteld bij de ongevallen die de politie zelf ter plaatse heeft vastgesteld. De toevoeging van de ongevalsaangiftes op het politiebureau leidt tot een beter zicht op de betrokken weggebruikerstypes in ongevallen, in het bijzonder van fietsers, want het is algemeen gekend dat de politie zelden op de hoogte wordt gesteld bij een eenzijdig fietsongeval (zonder tegenpartij). Ook andere (niet-exclusieve) factoren kunnen de stijging van het aantal slachtoffers onder fietsers sinds 2010 verklaren zoals een stijging van het gebruik van de fiets, een verbeterde registratie (los van de toevoeging van ongevalsaangiftes) en (men kan het niet uitsluiten) een verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

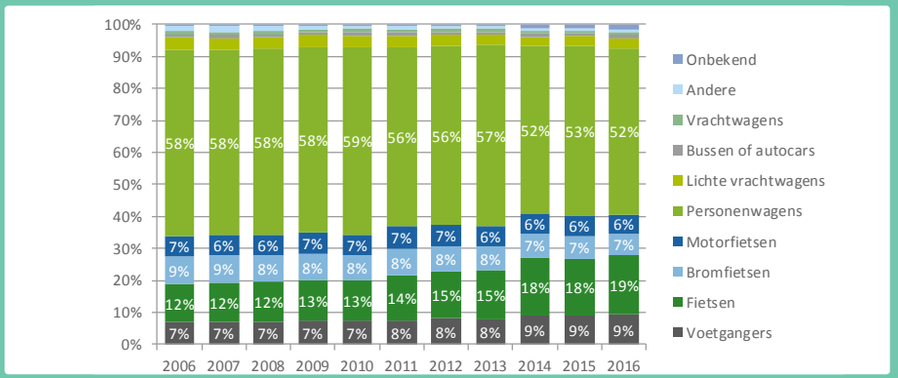
5.1 Aandeel verkeersslachtoffers naargelang hun verplaatsingswijze (2016)



5.2 Evolutie van het aantal slachtoffers volgens verplaatsingswijze



5.3 Evolutie van het aandeel verkeerslachtoffers (doden en gewonden) per verplaatsingswijze



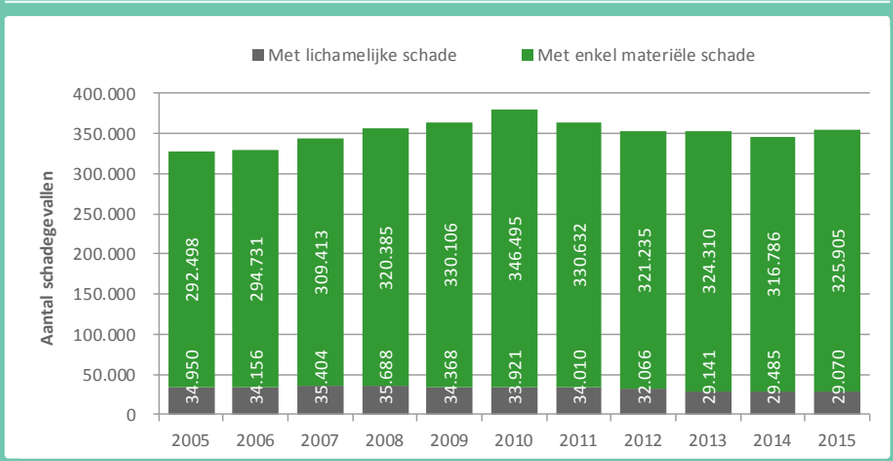
6 Ongevallen met materiële schade

De meeste ongevallen die gebeuren op de Belgische wegen brengen gelukkig geen lichamelijke letsels met zich mee. Het aantal ongevallen met enkel materiële schade kan niet geschat worden op basis van de PV's die worden opgemaakt door de politie. Zij worden immers niet systematisch opgeroepen bij een ongeval met enkel materiële schade. De gegevens van de verzekeraars bieden echter wel de mogelijkheid om een inschatting te maken van deze ongevallen. Deze gegevens bevatten de 'schadefrequentie'. Dit is het aantal personen dat een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering "Toerisme en zaken" heeft en dat (gedeeltelijk) in fout was bij een schadegeval gedeeld door het totaal aantal verzekerde voertuigen. De schadefrequentie is met andere woorden het percentage verzekerde voertuigen dat een ongeval heeft veroorzaakt tijdens de beschouwde periode. Door deze frequentie te vermenigvuldigen met het totale aantal voertuigen in omloop, verkrijgt men een inschatting van het totale aantal ongevallen dat gelinkt is aan de verzekerde voertuigen met een burgerrechtelijke aansprakelijkheid "Toerisme en zaken". De ongevallen met enkel materiële schadevormen iets meer dan 90% van alle door de verzekeringsmaatschappijen geregistreerde schadegevallen.

Om het totale aantal ongevallen met materiële schade te kennen, zou men hierbij de schadegevallen moeten rekenen van voertuigen die op een andere manier verzekerd zijn (bv. motorfietsen en bedrijfsvoertuigen), of in het buitenland verzekerd zijn of niet verzekerd zijn (bijvoorbeeld fietsen). Deze gegevens zijn echter niet gemakkelijk te verkrijgen of zelfs helemaal niet beschikbaar. Ongevallen waarbij maar één voertuig betrokken was dat niet omnium verzekerd was of ongevallen waarbij de betrokken personen een minnelijke schikking regelden zonder via hun verzekeraar te gaan, worden evenmin geregistreerd in de statistieken van de verzekeringen.

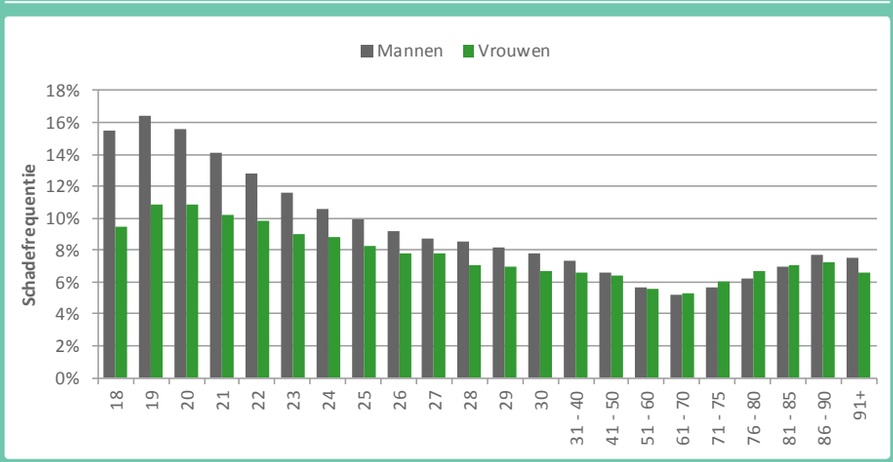
6.1

Evolutie van het aantal schadegevallen van voertuigen met een burgerrechtelijke aansprakelijkheid verzekering "Toerisme en zaken"



6.2

Schadefrequentie van voertuigen met een burgerrechtelijke aansprakelijkheid verzekering "Toerisme en zaken" naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2015)

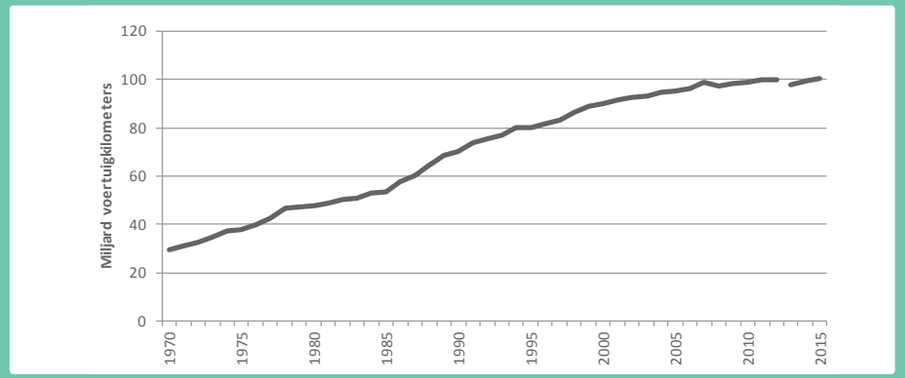


7 Omvang van het gemotoriseerd verkeer

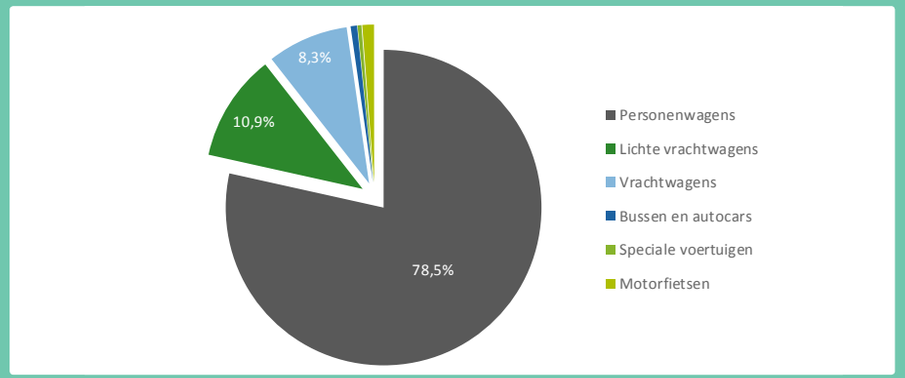
De omvang van het verkeer heeft een rechtstreekse invloed op het aantal ongevallen dat plaatsvindt in een land. Het is dus belangrijk om rekening te houden met dit element bij het berekenen van het ongevalsrisico. Het aantal voertuigkilometers staat voor de totale afgelegde afstand door de gemotoriseerde voertuigen. Deze indicator wordt vaak gebruikt om de verkeersongevallencijfers in relatieve cijfers weer te geven en om de risico's van verschillende geografische entiteiten met elkaar te vergelijken. De reizigerskilometers zijn een gelijkaardige indicator die wordt verkregen door de voertuigkilometers te vermenigvuldigen met het aantal inzittenden van de voertuigen. Dit vormt een maatstaf voor de blootstelling aan het risico om verkeersslachtoffer te worden.



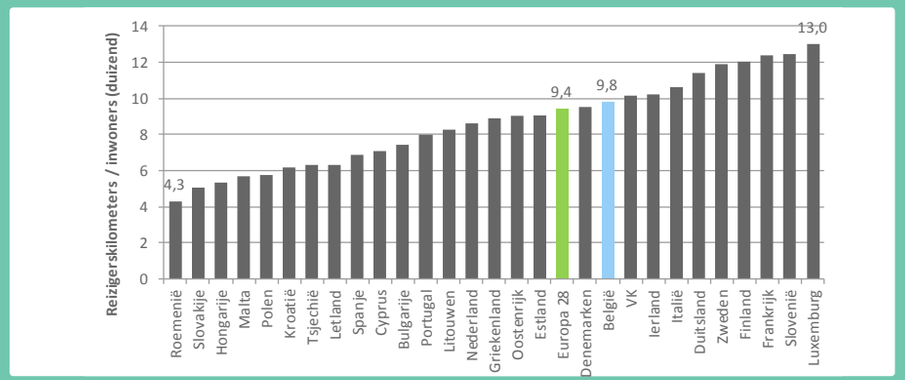
7.1 Evolutie van het aantal afgelegde voertuigkilometers



7.2 Verdeling van de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende voertuigtypes (2015)



7.3 Internationale vergelijking – Aantal afgelegde reizigerskilometers per wagen, per inwoner (2014)

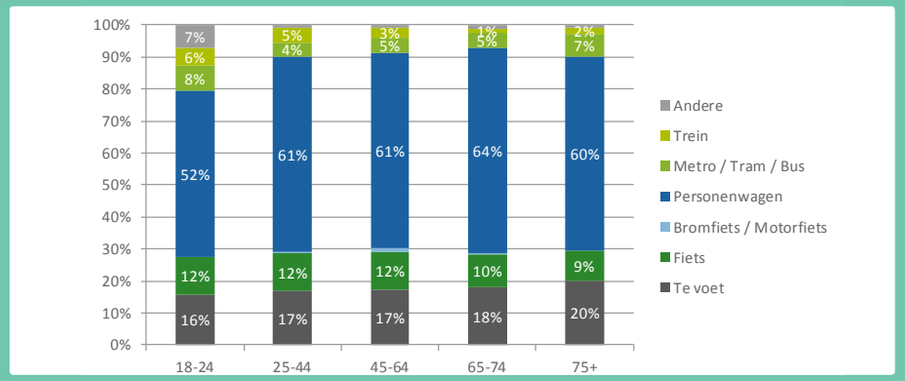


8 Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer

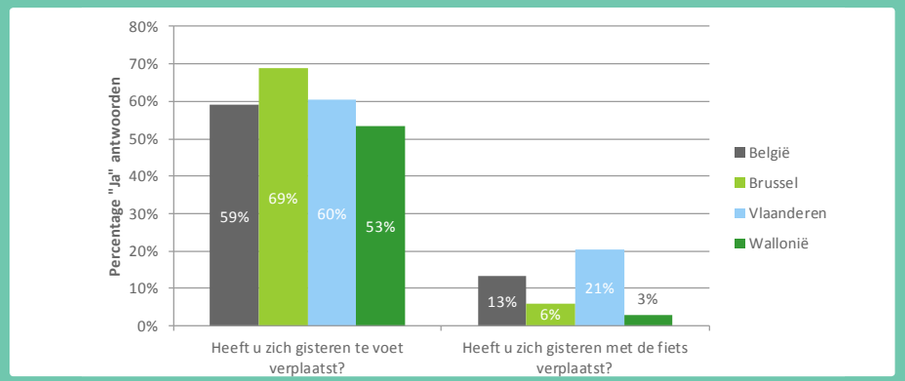
De omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer (fietsers, voetgangers, etc.) is niet exact gekend. Niet-gemotoriseerde voertuigen zijn niet ingeschreven noch verzekerd, waardoor het zeer moeilijk is om hun aandeel in het verkeer regelmatig op te volgen. Schattingen van de omvang van het voetgangers- of fietsverkeer worden af en toe wel uitgevoerd, op basis van tellingen of via mobiliteitsenquêtes, zoals bijvoorbeeld, de MONITOR-enquête waarvan de resultaten hieronder worden weergegeven. We moeten er wel op wijzen dat MONITOR een enquête is die afgenomen werd bij Belgische gezinnen. De verplaatsingen in België van personen die niet in België wonen, worden dus niet mee opgenomen.



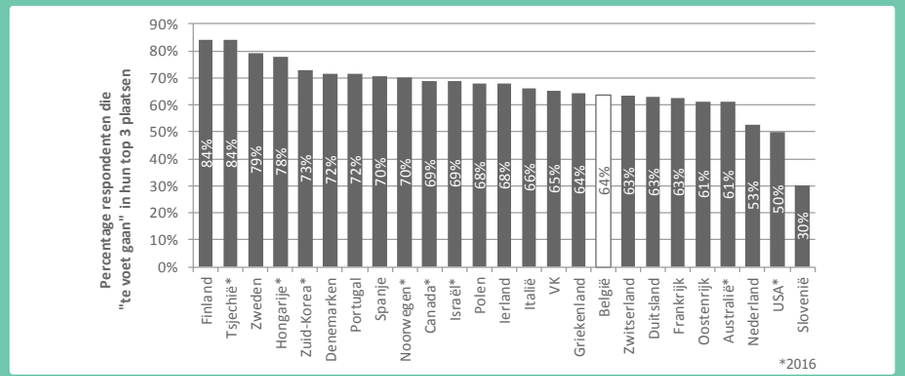
8.1 Aandeel verplaatsingen volgens de verplaatsingsmodus, naargelang de leeftijd (2016)



8.2 Zelfverklaarde prevalentie van te voet gaan en van fietsen (2016)



8.3 Internationale vergelijking – Percentage respondenten die “te voet gaan” in hun top 3 van de meeste gebruikte vervoersmodi in de afgelopen 12 maanden plaatsen (2015/2016)



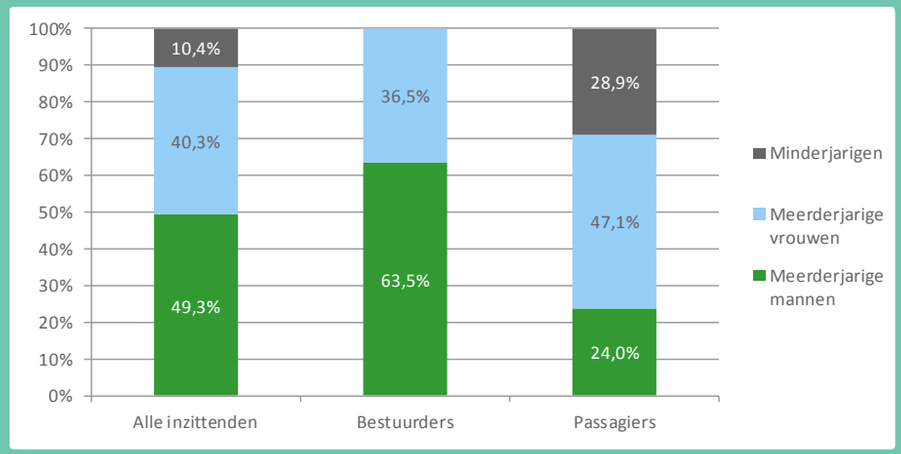
9 Leeftijd en geslacht van automobilisten

De leeftijd en het geslacht van de bestuurders op de Belgische wegen komen niet overeen met de samenstelling van de Belgische bevolking. We zien meer bepaald een ondervertegenwoordiging van de vrouwen bij de inzittenden van een personenwagen, voornamelijk als bestuurder. Daarnaast variëren de verschillende leeftijdsgroepen zeer sterk wat betreft hun relatieve verhouding naargelang het moment van de week. Zo kennen de jongeren een grotere vertegenwoordiging tijdens de nachtelijke uren (22u-6u) dan overdag. Men moet rekening houden met deze variaties om de variaties van het aantal ongevallen in functie van leeftijd en geslacht, beter te kunnen begrijpen.



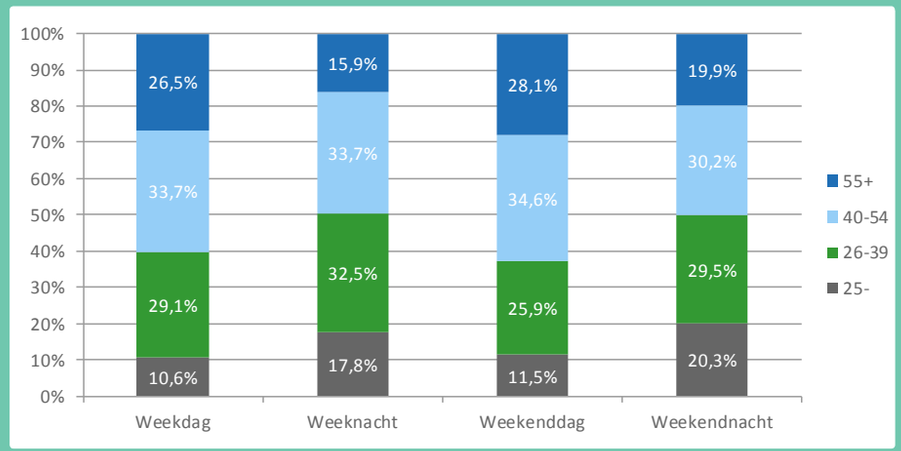
9.1

Aandeel mannen, vrouwen en minderjarigen bij de inzittenden van een personenwagen (2015)



9.2

Verdeling van de autobestuurders per leeftijdscategorie en periode van de week (2015)



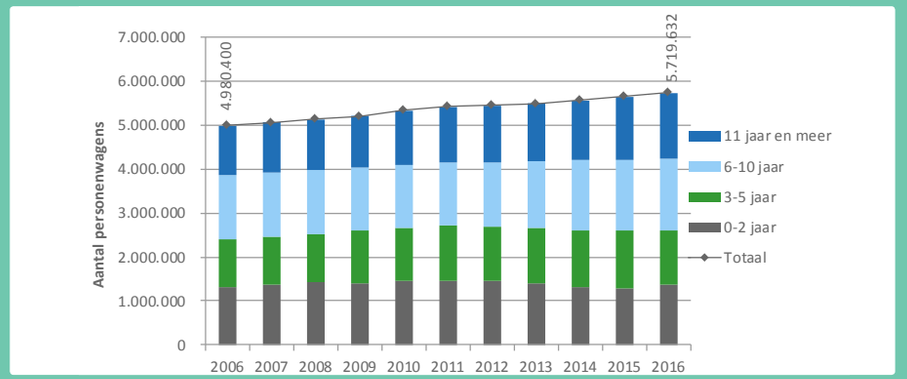
10 Voertuigenpark

Het aantal en het veiligheidsniveau van de wagens op onze wegen hebben logischerwijs een invloed op de verkeersveiligheid. De jongere wagens zijn vaker uitgerust met actieve of passieve veiligheidstechnologieën waarmee men ongevallen kan vermijden of de ernst ervan kan verminderen, zoals bijvoorbeeld alarmsystemen bij het niet dragen van de veiligheidsgordel, laterale airbags of een Electronic Stability Program (ESP) dat de bestuurder ondersteunt wanneer het voertuig dreigt te slippen. Het aantal personenwagens stijgt ieder jaar in België. Zelfs nu het aandeel jongere wagens sinds 2012 lichtjes afneemt, blijft België één van de Europese landen met het jongste wagenpark.



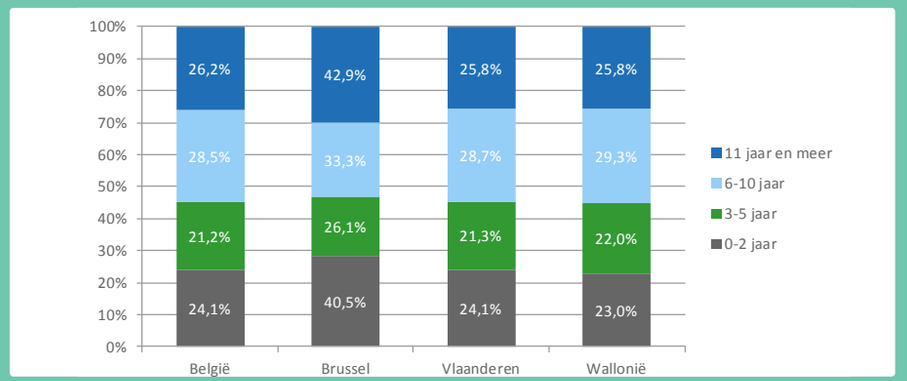
10.1

Evolutie van het aantal personenwagens volgens de ouderdom van die wagens



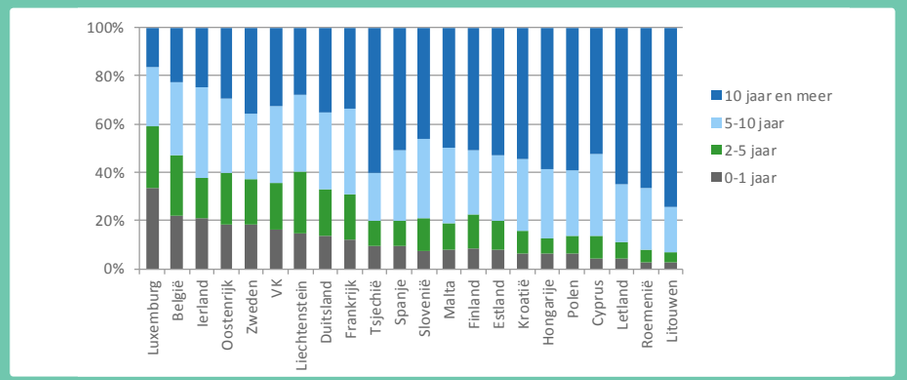
10.2

Aandeel personenwagens volgens hun ouderdom, per gewest (2016)



10.3

Internationale vergelijking – Verdeling van personenwagens volgens hun ouderdom (2015)

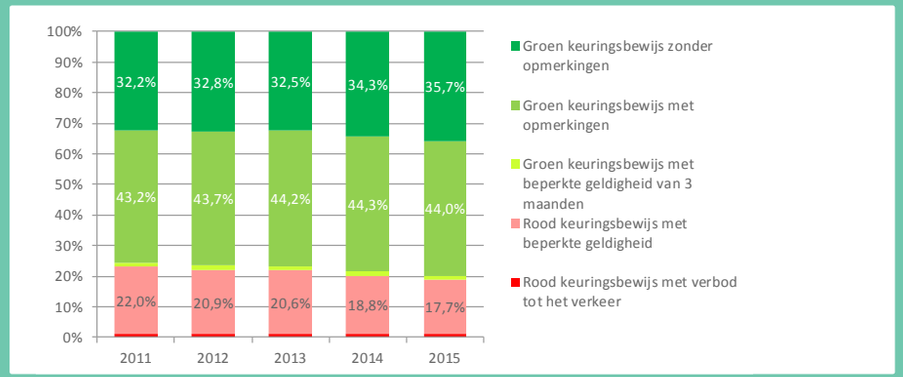


11 Technische keuring

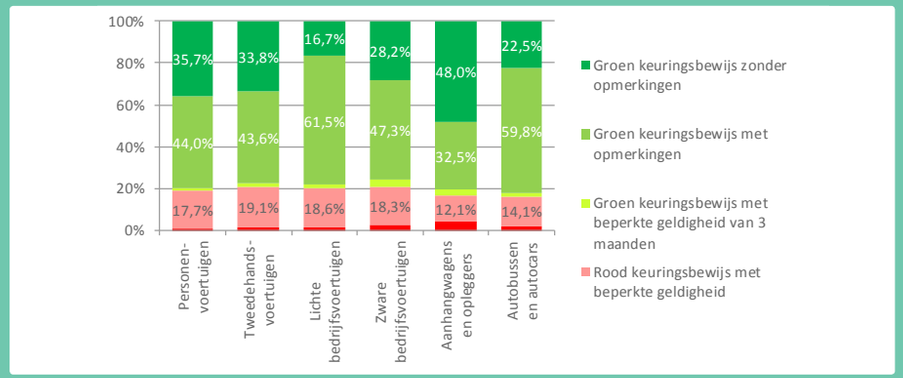
De kwaliteit en de veiligheid van privé-wagens, bedrijfsvoertuigen en bussen die op de openbare weg rijden, worden regelmatig gecontroleerd tijdens de technische keuring. Jaarlijks ondergaan meer dan 4.500.000 voertuigen deze keuring bij één van de bedrijven die lid zijn van de GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs). Een voertuig krijgt een groen keuringsbewijs wanneer het voertuig geen enkel technisch defect vertoont dat de veiligheid van de bestuurder, de inzittenden of de andere weggebruikers in gevaar zou kunnen brengen. In het omgekeerde geval wordt er een rood keuringsbewijs afgeleverd. Hiermee krijgt de eigenaar de mogelijkheid om het voertuig opnieuw aan te bieden ter controle na reparatie van de gebreken.



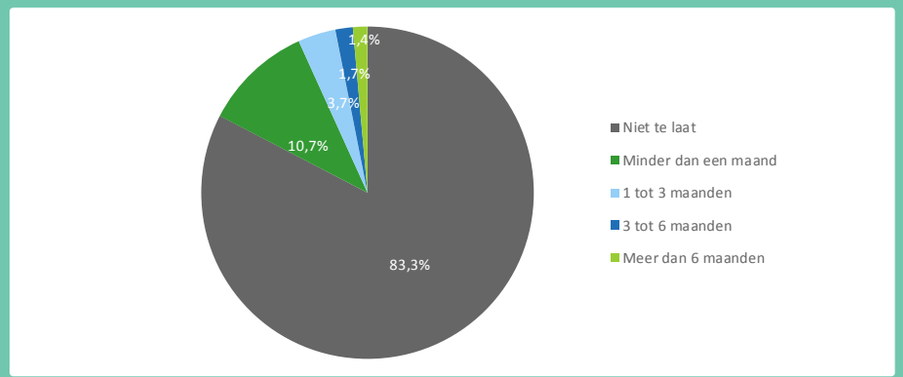
11.1 Evolutie van de resultaten van de technische keuring voor de categorie personenwagens



11.2 Resultaten van de technische keuring naargelang het type voertuig (2016)



11.3 Percentage voertuigen dat zich te laat aanbiedt bij de technische keuring (2016)



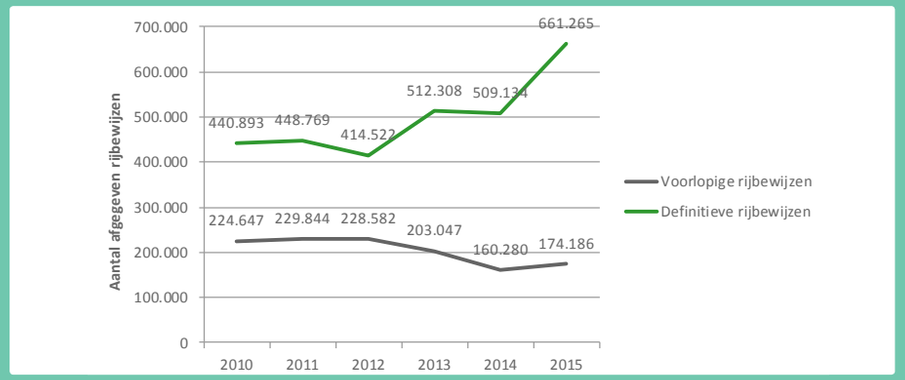
12 Bezit van een rijbewijs

Een groot percentage van de Belgen ouder dan 16 jaar is in het bezit van een rijbewijs. Sinds 2012 centraliseert de kruispuntbank van rijbewijzen informatie omtrent de afgifte van rijbewijzen. De indicator “aantal uitgegeven rijbewijzen” omvat alle soorten rijbewijzen, zowel de eerste uitgave van een rijbewijs als een aanpassing van de categorie of een duplicaat.

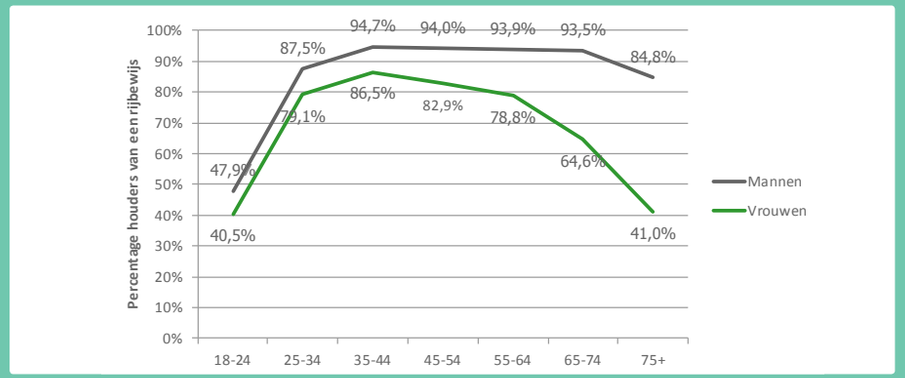
Op 15 januari 2015 telde de kruispuntbank 7.659.797 actieve rijbewijzen B. Dit is echter een kleine overschatting want de rijbewijzen verdwijnen niet altijd onmiddellijk uit de databank na het overlijden van de houder ervan. Om te weten hoeveel oudere personen over een rijbewijs beschikken, maken we gebruik van een schatting op basis van de Beldam-enquête. Deze enquête geeft verder aan dat bij de oudere generatie het aantal houders van een rijbewijs sterk verschilt tussen mannen en vrouwen, maar dat dit verschil kleiner wordt bij de jongeren.



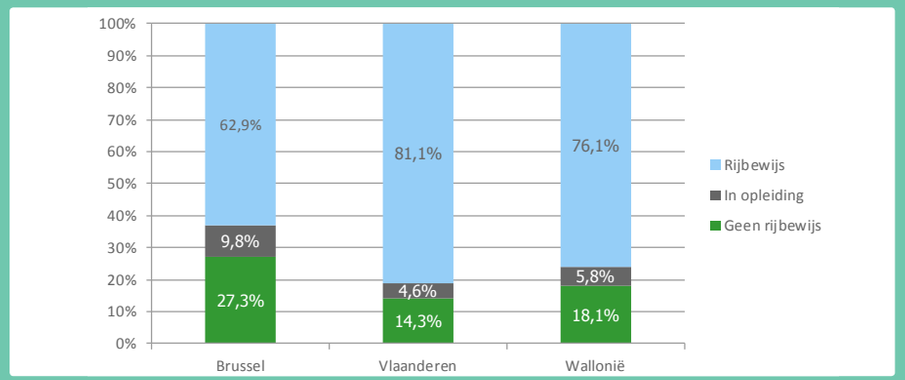
12.1 Evolutie van het aantal afgegeven rijbewijzen



12.2 Percentage houders van een rijbewijs naargelang hun geslacht en leeftijd (2012)



12.3 Percentage houders van een rijbewijs van 18 jaar en ouder naargelang het gewest (2012)

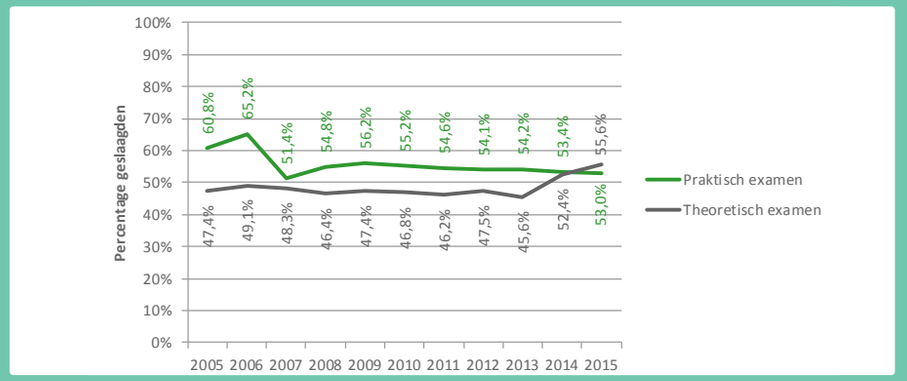


13 Rijexamens

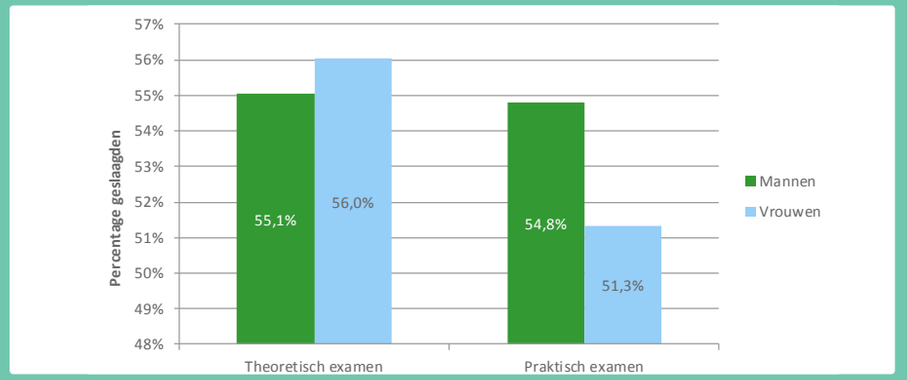
De rijvaardigheid van toekomstige bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, wordt beoordeeld tijdens een rijexamen. De meeste kandidaten nemen deel aan het rijexamen om het rijbewijs B te behalen. Dit is een rijbewijs voor de wagen (met een maximaal toegelaten massa van 3.500 kg en met maximum 8 passagiersplaatsen). De vorm van het rijexamen is al enkele malen veranderd de laatste jaren. Het huidige theoretische examen voor een rijbewijs B omvat 50 vragen waarop de kandidaat minimum 41 punten moet behalen om te slagen. Tot 2006 was er bij het praktische rijexamen eerst een proef op een privéterrein alvorens je het examen op de openbare weg mocht verderzetten. De cijfers die we hieronder hebben hernomen gaan alleen over het deel van het examen op de openbare weg zelf.



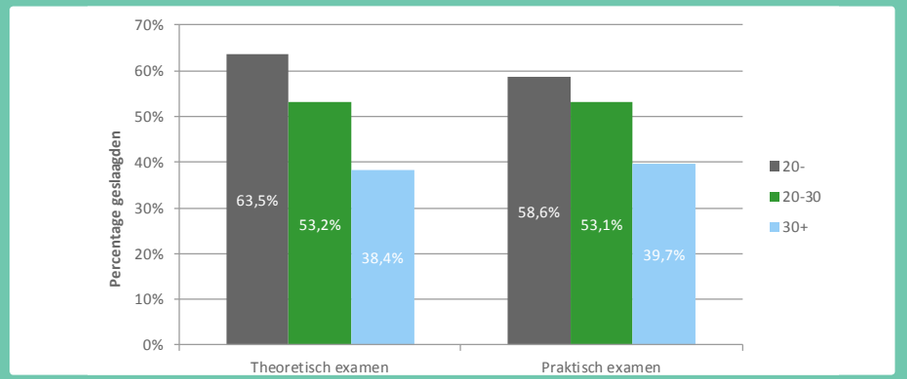
13.1 Evolutie van het percentage geslaagden voor het rijbewijs B



13.2 Percentage geslaagd voor het rijbewijs B naargelang het geslacht (2015)



13.3 Percentage geslaagd voor het rijbewijs B naargelang de leeftijd (2015)

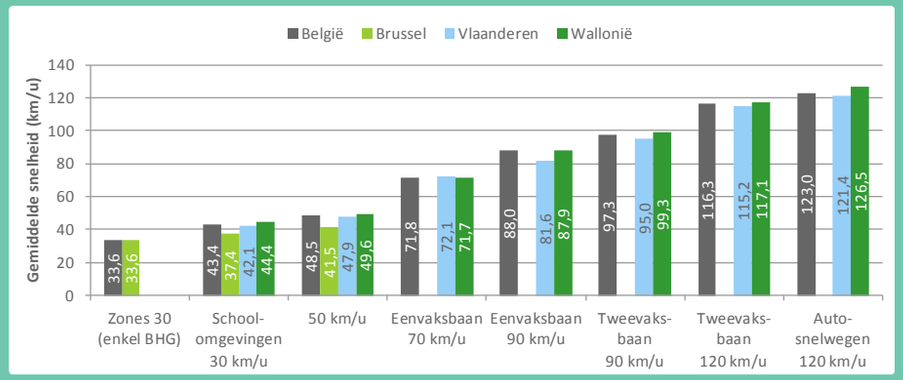


14 Gereden snelheid

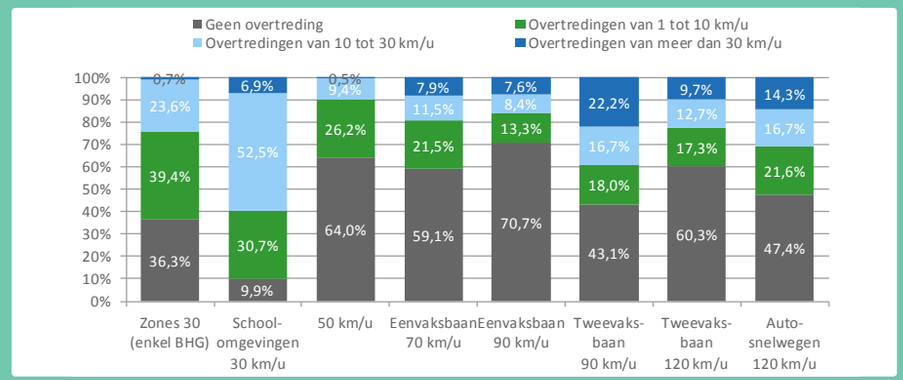
Snelheid beïnvloedt zowel het ongevalsrisico als de ernst van een ongeval. Daarom is het belangrijk om de gemiddelde gereden snelheid van bestuurders te meten om het veiligheidsniveau van onze wegen te kunnen evalueren. De vrije snelheid is de snelheid die gereden wordt als de bestuurder zijn snelheid vrij kan kiezen en niet belemmerd wordt door beperkingen zoals het verkeer of de infrastructuur. Deze snelheid wordt gemeten op rechte stukken weg zonder verkeersopstoppingen, zonder snelheidsremmers en zonder kruispunten of scherpe bochten in de buurt. Dit is een goede indicator van het risico dat bestuurders nemen achter het stuur. Een gemiddelde vrije snelheid die dichtbij of hoger ligt dan de snelheidslimiet duidt op de aanwezigheid van veel overtreders en dus op een gevaarlijke situatie op de wegen.



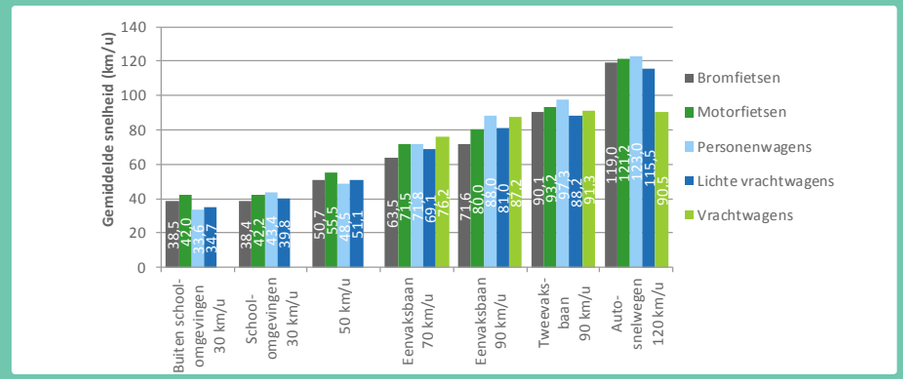
14.1 Gemiddelde vrije snelheid van wagens per gewest en snelheidsregime (2015)



14.2 Overtredingen van wagens voor “te snel rijden” naargelang het snelheidsregime



14.3 Gemiddelde vrije snelheid per type voertuig en snelheidsregime (bromfietsen en motorfietsen: 2012, lichte vrachtwagens: 2013, wagens en vrachtwagens: 2015)



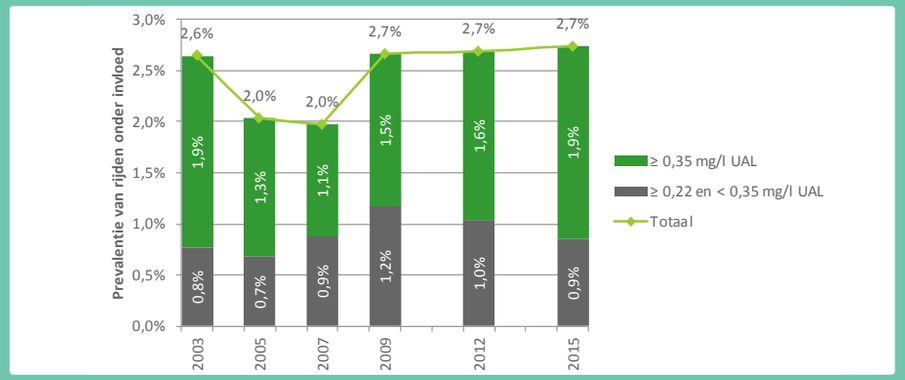
15 Rijden onder invloed van alcohol

Alcohol heeft een negatieve invloed op de rijvaardigheid en verhoogt dus het ongevalsrisico. In België rijdt een persoon onder invloed van alcohol wanneer de alcoholconcentratie in de alveolaire lucht die hij uitademt hoger is dan 0,22 mg/l (wat overeenkomt met 0,5 g/l in het bloed). In samenwerking met de politie meet Vias institute regelmatig de evolutie van het gedrag ten aanzien van rijden onder invloed. De prevalentie van rijden onder invloed is het percentage automobilisten in overtreding van alle automobilisten die willekeurig gestopt worden door de politie. Deze prevalentie varieert enorm naargelang het moment van de week en van het geslacht van de bestuurder.



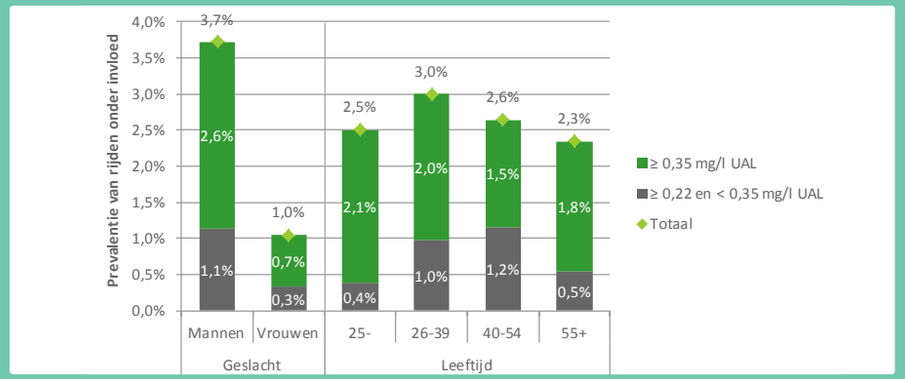
15.1

Evolutie van de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij automobilisten



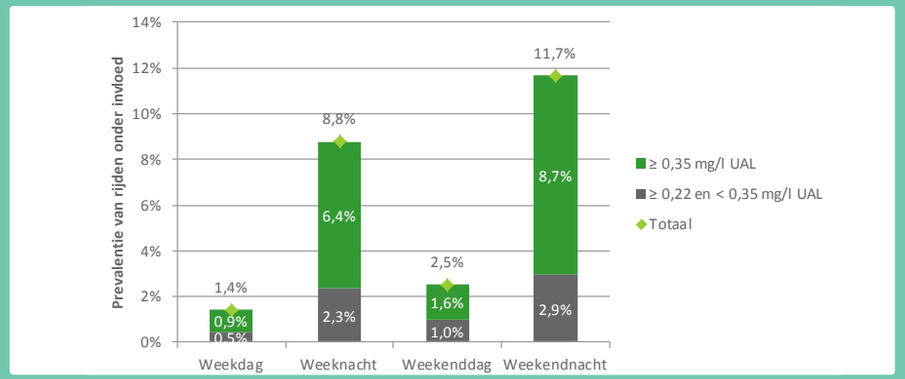
15.2

Prevalentie van rijden onder invloed van alcohol naargelang de leeftijd en het geslacht van de automobilisten (2015)



15.3

Prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij automobilisten naargelang het moment van de week (2015)



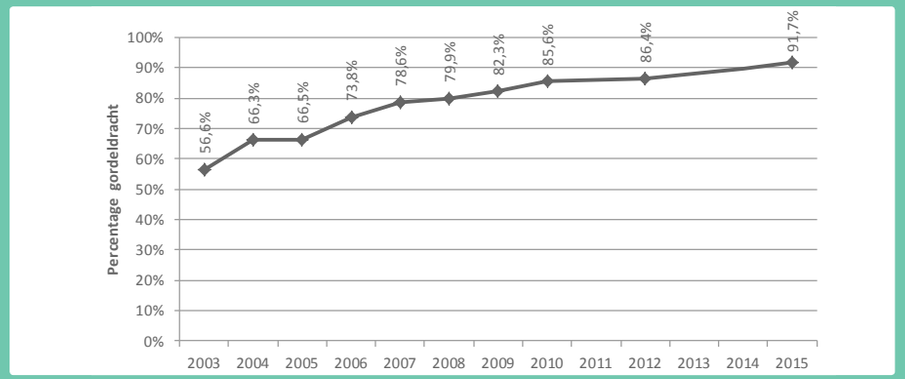
16 Dragen van de veiligheidsgordel

De veiligheidsgordel is één van de belangrijkste passieve veiligheidselementen om de gevolgen van een ongeval te verminderen. Het gebruik ervan is verplicht in België sinds 1975 voor de bestuurder en de passagier vooraan. Sinds 1991 is het ook verplicht voor de passagiers achterin. De Belgische gedragsstatistieken geven momenteel alleen informatie over gordeldracht vooraan in het voertuig, maar enquêtes tonen aan dat het percentage personen dat achterin de gordel draagt veel lager ligt dan wat vooraan wordt geobserveerd.



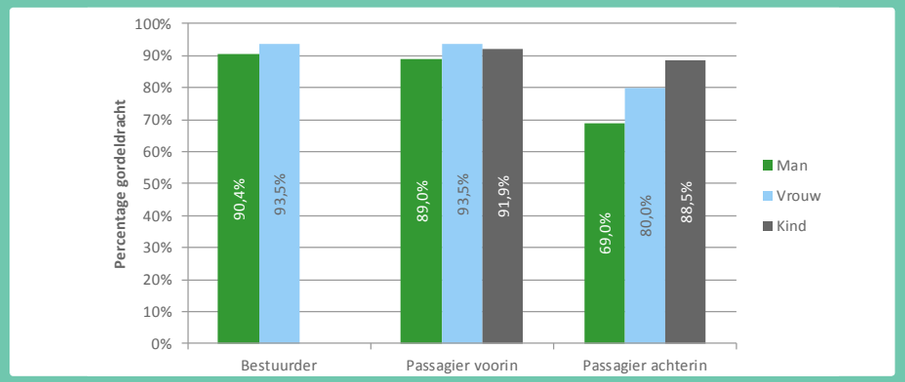
16.1

Evolutie van het percentage bestuurders en passagiers vooraan (in wagens) die hun veiligheidsgordel dragen



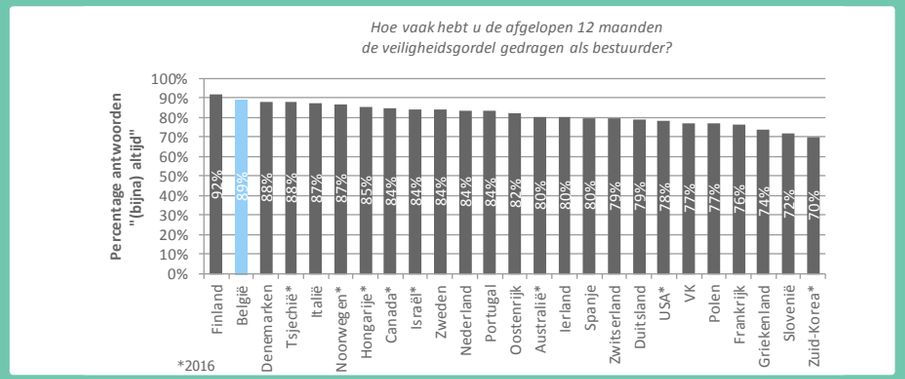
16.2

Percentage personen die hun veiligheidsgordel dragen naargelang de plaats in de wagen en het geslacht (2015)



16.3

Internationale vergelijking – (Zelfgerapporteerde) Percentage autobestuurders die hun veiligheidsgordel dragen (2015/2016)



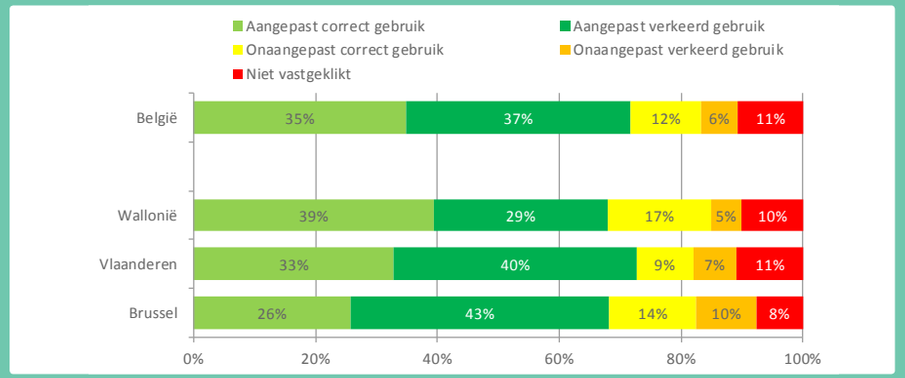
17 Kinderbeveiligings-systemen

Kinderen die kleiner zijn dan 135 cm, moeten als passagier van een voertuig vervoerd worden in een kinderbeveiligingssysteem dat aangepast is aan hun leeftijd, lengte en gewicht. Een kind zal, naargelang het ouder en groter wordt, eerst in een kinderzitje tegen de rijrichting worden vervoerd, vervolgens in een kinderstoel met de rijrichting mee en nadien op een verhogingskussen. Naast de keuze van een aangepast kinderbeveiligingssysteem, is het juiste gebruik ervan even belangrijk. Een verkeerd gebruik kan verschillende vormen aannemen: de stoel niet goed vastmaken aan het voertuig of hem in de verkeerde richting plaatsen, de airbag niet uitzetten voor het zitje tegen de rijrichting of riempjes die niet genoeg aangespannen worden of die niet op de juiste plaats zitten.



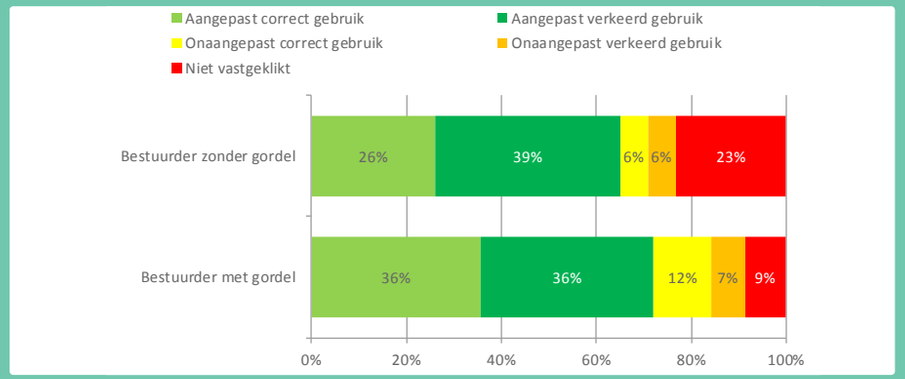
17.1

Gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang het gewest (2014)



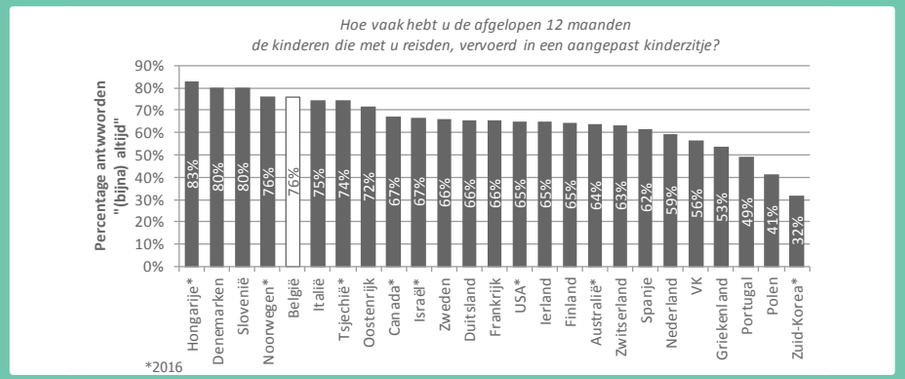
17.2

Gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang de gordeldracht van de bestuurder (2014)



17.3

Internationale vergelijking – (Zelfgerapporteerde) Gebruik van kinderbeveiligingssystemen (2015/2016)



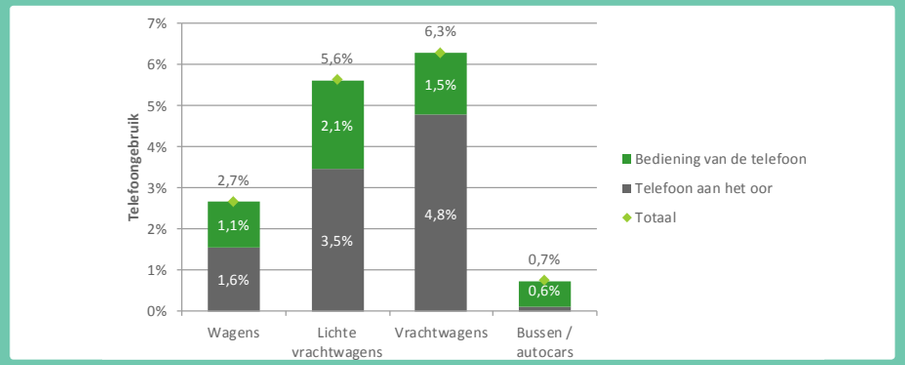
18 Telefoongebruik zonder handsfree kit achter het stuur

Het gebruik van een telefoon achter het stuur – met of zonder handsfree kit – is één van de belangrijkste bronnen van afleiding. Bellen leidt tot cognitieve, auditieve en, bij afwezigheid van handsfree kit, ook tot fysieke afleiding. De telefoon gebruiken om een sms'je te schrijven of te lezen of een applicatie te bekijken, geeft ook visuele afleiding. De telefoon gebruiken zonder handsfree kit is verboden in België. Het gebruik van de telefoon achter het stuur werd vastgesteld door een directe observatie van de bestuurders vanaf de kant van de weg. Het gaat om het percentage bestuurders dat dit afleidende gedrag stelde op een bepaald moment in België. Men mag dit aantal niet verwarren met het percentage personen dat soms al eens belt achter het stuur, dit percentage is immers veel hoger, zoals blijkt uit de laatste grafiek.



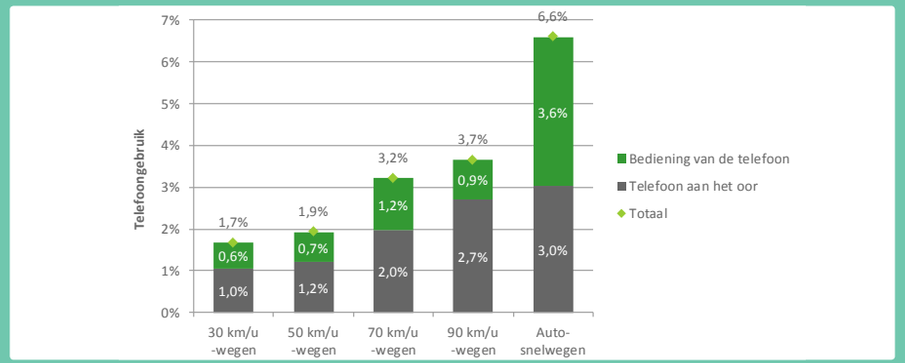
18.1

Telefoongebruik zonder handsfree kit achter het stuur naargelang het type voertuig (2013)



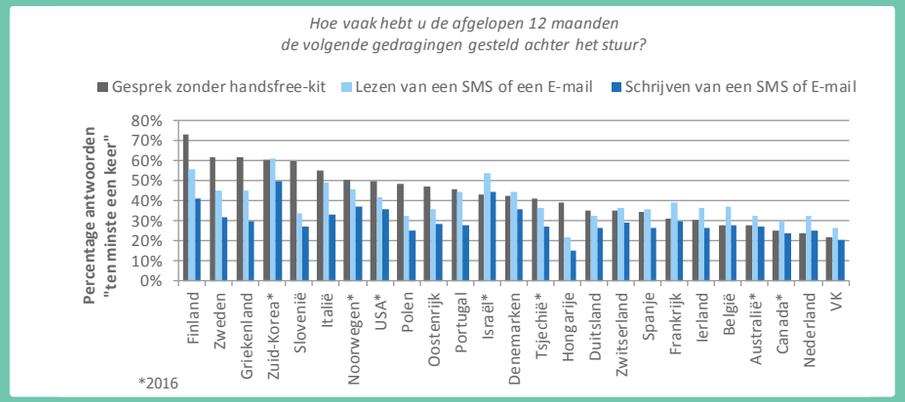
18.2

Telefoongebruik achter het stuur zonder handsfree kit naargelang het geslacht (2013)



18.3

Internationale vergelijking – Percentage bestuurders die verklaren hun telefoon in de laatste 12 maanden te hebben gebruikt tijdens het rijden (2015/2016)



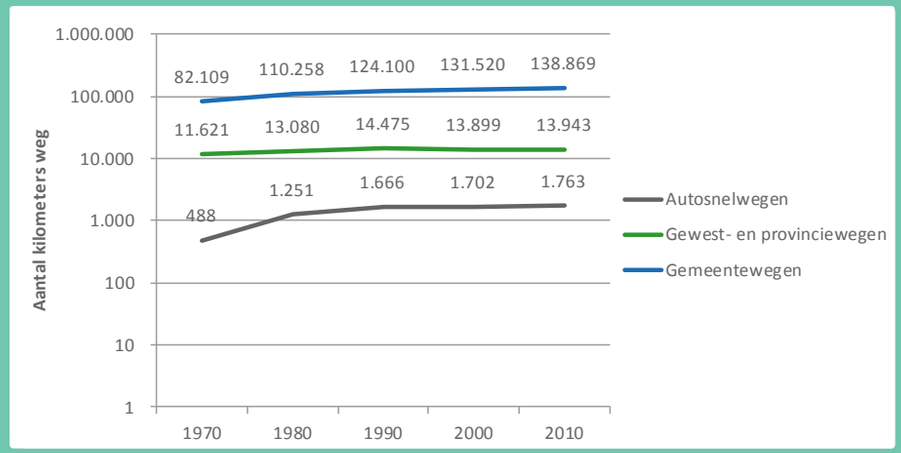
19 Weginfrastructuur

De staat van het wegennet en de veiligheidsinfrastructuur zijn eveneens een belangrijk element voor de verkeersveiligheid. Het is daarentegen erg moeilijk om volledige informatie te verkrijgen over de staat van het wegennet omdat een groot deel van het wegennet bestaat uit gemeentelijke wegen die lokaal beheerd worden. In vergelijking met de jaren voordien, kent België sinds de jaren '90 slechts weinig vernieuwingen van het wegennet. De investerings- en onderhoudskosten zijn daarentegen niet verminderd. Als we kijken naar de lengte, vormen de gemeentelijke wegen een zeer grote meerderheid van het totale wegennet in ons land. De lengte van de autosnelwegen is maar goed voor iets meer dan 1% van de totale lengte van het wegennet. Ze krijgen echter wel een groot deel van het verkeer te verwerken. Om alle wegtypes te kunnen opnemen in figuur 19.1, worden de waarden van de y-as, waar de kilometers weg worden aangeduid, weergegeven via een logaritmische schaal waar de waarden telkens met een factor 10 toenemen.



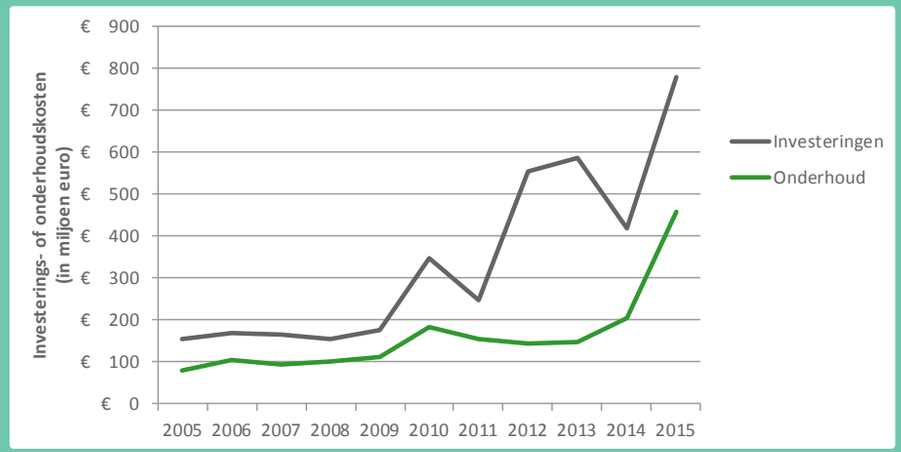
19.1

Evolutie van de lengte van het wegennet per wegtype



19.2

Evolutie van de uitgaven voor investeringen en onderhoud van het wegennet



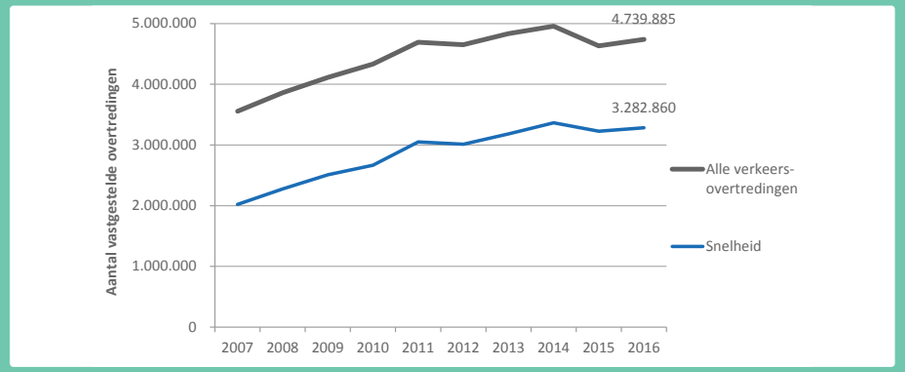
20 Door de politie vastgestelde overtredingen

Het strafrechtelijk beleid probeert weggebruikers te ontmoedigen de wegcode te overtreden. Het aantal vastgestelde overtredingen hangt niet alleen af van het aantal werkelijk gepleegde overtredingen, maar vooral van de middelen die worden ingezet door de politie en van de technische mogelijkheden om een overtreding vast te stellen. De cijfers hieronder geven het aantal overtredingen weer dat vastgesteld werd door de federale politie en de lokale politiezones en welke geleid hebben tot een onmiddellijke inning of een proces-verbaal. De andere typen inbreuken zoals de Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS-boetes), werden hier niet in meegerekend. De meerderheid van de vastgestelde overtredingen betreft overdreven snelheid.



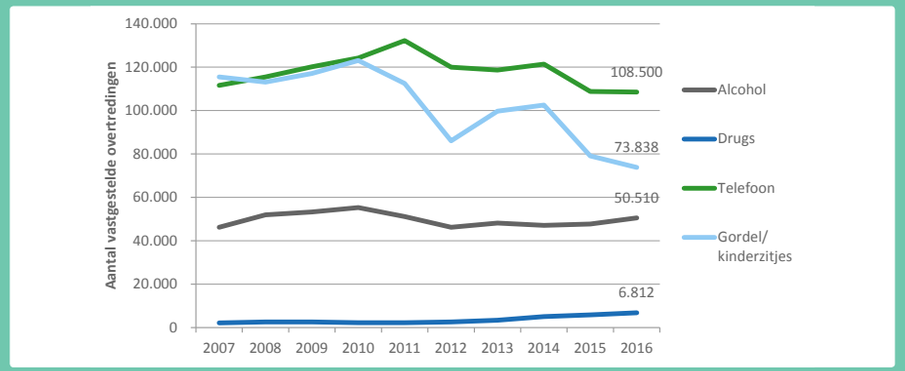
20.1

Evolutie van het totaal aantal overtredingen, vastgesteld door de politie, en het aantal snelheidsovertredingen



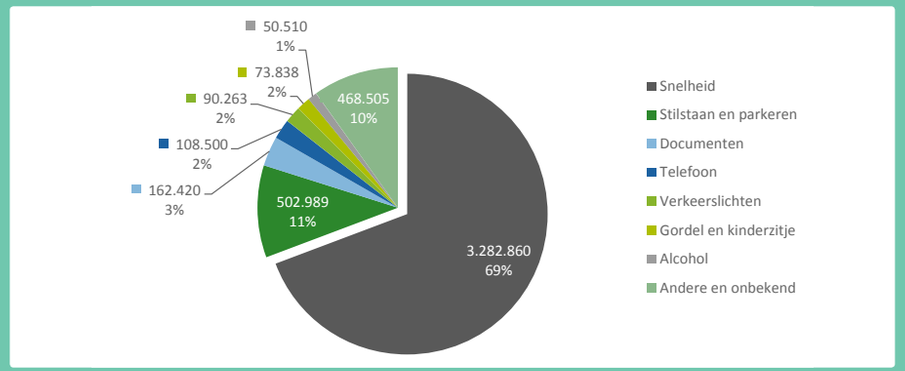
20.2

Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen naargelang het motief (behalve snelheid)



20.3

Verdeling van de door de politie vastgestelde overtredingen per motief (2016)

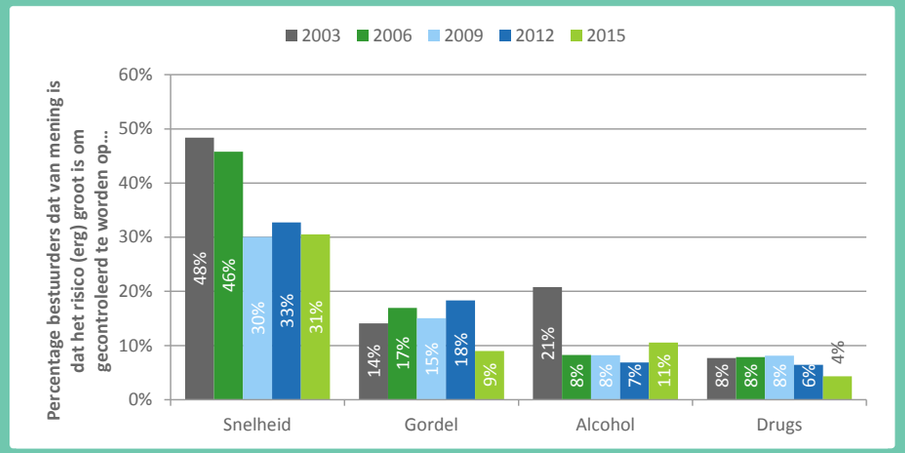


21 Subjectieve pakkans

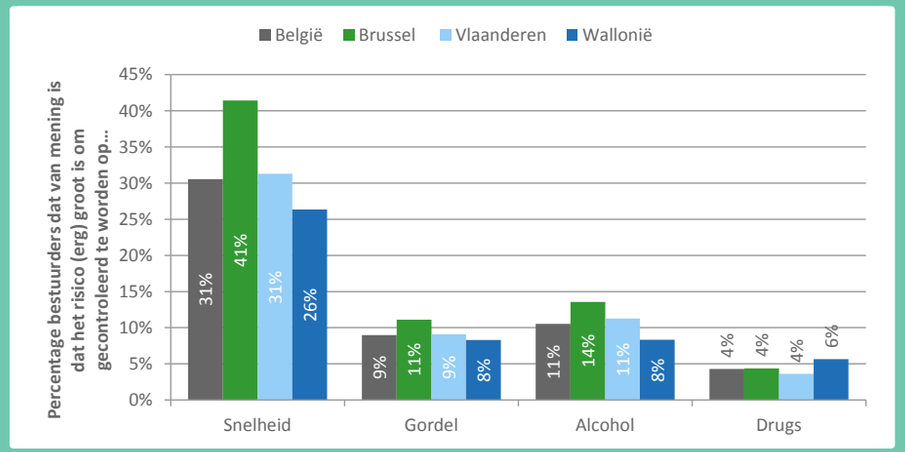
De subjectieve pakkans is de mate waarin de bestuurders verwachten dat hun rijgedrag gecontroleerd zal worden. Dit subjectieve gevoel hangt niet alleen af van het aantal effectief uitgevoerde controles maar ook van de communicatie die gevoerd wordt rond de controles, van de zichtbaarheid ervan en de manier van controleren. Het feit dat de bestuurders denken dat er een grotere pakkans bestaat, is belangrijk om het ontradende karakter van de controles te garanderen.



21.1 Evolutie van de subjectieve pakkans naargelang het motief



21.2 Subjectieve pakkans om gecontroleerd te worden naargelang het gewest waar men woont (2015)



BRONNEN

1. Verkeersdoden

1.1, 1.2: FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

Voor meer informatie

- Lequeux, Q. (2017). Statistisch Rapport 2016 Verkeersongevallen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

1.3: CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, nationale bronnen en Eurostat via Europese Commissie

2. Letselongevallen en verkeerslachtoffers

2.1: FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

2.2, 2.3: Databank REKOVER (FOD Volksgezondheid, IMA, Vias institute, VUB)

3. Ongevalsrisico en ernst van de ongevallen

3.1: BELDAM, FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium, Vias institute

Voor meer informatie:

- 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

3.2, 3.3: FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

4. Leeftijd en geslacht van de slachtoffers

4.1, 4.2, 4.3: FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

5. Verplaatsingswijze van de slachtoffers

5.1, 5.2, 5.3: FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

6. Ongevallen met materiële schade

6.1, 6.2: Assuralia

7. Omvang van het gemotoriseerd verkeer

7.1, 7.2: FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

7.3: International Transport Forum, Eurostat via Europese Commissie

BRONNEN

8. Omvang van het niet-gemotoriseerd verkeer

8.1, 8.2: MONITOR enquête

Voor meer informatie:

- MONITOR: Nationaal onderzoek inzake mobiliteit en verkeersveiligheid (2016)

8.3: ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Voor meer informatie:

- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute

9. Leeftijd en geslacht van automobilisten

9.1, 9.2: Vias institute

10. Voertuigenpark

10.1, 10.2: Federaal Planbureau

10.3: Eurostat

11. Technische keuring

11.1, 11.2, 11.3: GOCA

Voor meer informatie:

- Jaarverslag van GOCA

12. Bezit van een rijbewijs

12.1: FOD Mobiliteit en Vervoer / Kruispuntbank van de rijbewijzen

12.2, 12.3: BELDAM enquête

13. Rijexamens

13.1, 13.2, 13.3: GOCA

Voor meer informatie:

- Jaarverslag van GOCA

14. Gereden snelheid

14.1, 14.2, 14.3: Vias institute

Voor meer informatie:

- Trotta M. (2016). Wat vertellen gps-data over de snelheid op onze wegen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

BRONNEN

- Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Temmerman, P., & Roynard, M. (2015). Snelheidsmeting motorrijders 2014 – Resultaten van de eerste gedragsmeting snelheid van motorrijders in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

15. Rijden onder invloed van alcohol

15.1, 15.2, 15.3: Vias institute

Voor meer informatie:

- Focant N. (2016). Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

16. Dragen van de veiligheidsgordel

16.1, 16.2: Vias institute

Voor meer informatie:

- Focant N. (2016). Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

16.3: ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Voor meer informatie:

- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs. K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2017). Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute

17. Kinderbeveiligingssystemen

17.1, 17.2: Vias institute

Voor meer informatie:

- Roynard, M. (2015). Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

17.3: ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

BRONNEN

Voor meer informatie:

- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs. K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2017). Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute

18. Telefoongebruik zonder handsfree kit achter het stuur

18.1, 18.2: Vias institute

Voor meer informatie:

- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

18.3: ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Voor meer informatie:

- Trigoso J., Areal A., & Pires C. (2016). Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbon, Portugal: Prevenção Rodoviária Portuguesa

19. Weginfrastructuur

19.1: FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Economie / Algemene directie Statistiek / Statistics Belgium

19.2: International Transport Forum, OCDE

20. Door de politie vastgestelde overtredingen

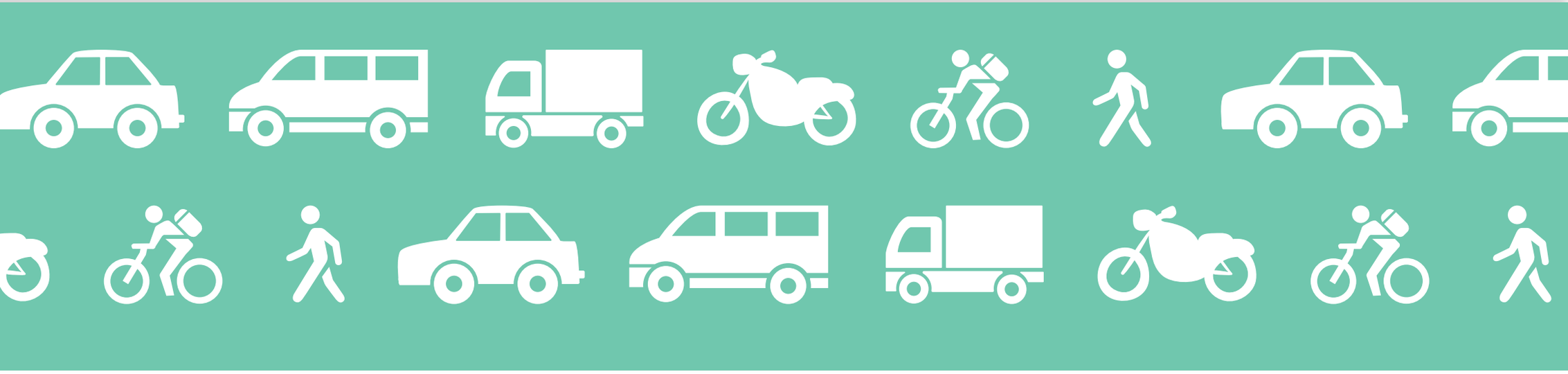
20.1, 20.2, 20.3: Federale Politie/PFP/DGR/DRI - BIPOL

21. Subjectieve pakkans

21.1, 21.2: Vias institute

Voor meer informatie:

- Meesmann, U. & Boets, S. (2014). Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid



Verantwoordelijke uitgever: K. Genoe - Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - www.vias.be - D/2017/0779/62

VIAS institute