

Rapport nr. 2020-S-04-NL

Statistisch rapport 2020

Verkeersongevallen 2019

Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Statistisch rapport 2020

Verkeersongevallen 2019

Rapport nr. 2020-S-04-NL

Auteurs: Slootmans Freya
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum: 29/12/2020
Wettelijk depot: D/2020/0779/77

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Slootmans Freya, Statistisch rapport 2020 – Verkeersongevallen 2019, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Slootmans Freya, Rapport Statistique 2019 – Accidens de la route 2018, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Disclaimer
De gegevens in deze publicatie werden verzameld door Vias institute. Vias institute 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 Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) stemmen overeen met de officiële ongevallencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 04/07/2019.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Inhoudsopgave

Tabellen- en figurenlijst 5
Scope 7
1 De letselongevallenstatistieken van 2019 in één oogopslag 8
2 Algemeen 10
2.1 Kerncijfers 10
2.2 Evolutie op korte en lange termijn 11
2.3 Europese vergelijking 14
3 Locatie 16
3.1 Gewesten en provincies 16
3.2 Wegtype 19
4 Weggebruikers 21
4.1 Evolutie 21
4.1.1 Voetgangers 22
4.1.2 Fietsers 23
4.1.3 Bromfietsers 25
4.1.4 Speed pedelecs 25
4.1.5 Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen 26
4.1.6 Motorfietsers 26
4.1.7 Personenwagens 27
4.1.8 Lichte vrachtwagens 27
4.1.9 Vrachtwagens 28
4.2 Type weggebruikers 28
4.3 Leeftijd 30
5 Periode 35
5.1 Algemeen 35
5.2 Per maand 35
5.3 Per week 37
5.4 Per uur 38
6 Ongevalskenmerken 40
6.1 Type aanrijdingen 40
6.2 Botsingsmatrix 43
6.3 Verzwarende omstandigheden 44
6.4 Rijden onder invloed van alcohol 46
7 Verzekeringsgegevens 49
Gebruikte terminologie 52
Gegevensbronnen 56

Tabellen- en figurenlijst

Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2017).....11
Figuur 2. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2019) 12
Figuur 3. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2010-2019) 12
Figuur 4. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2010-2019).....13
Figuur 5. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2020).....13
Figuur 6. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2010-2019) 14
Figuur 7. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) tussen 2010 en 2019 in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2019) 14
Figuur 8. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2019) ...15
Figuur 9. 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 (2010-2020) 16
Figuur 10. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst, naargelang het gewest (2010-2019) 17
Figuur 11. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2019) 18
Figuur 12. Mortaliteit, naargelang de provincie (2019) 18
Figuur 13. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2019).....19
Figuur 14. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2019).....19
Figuur 15. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2019) 20
Figuur 16. Evolutie (2010=index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2010-2019) 21
Figuur 17. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2019) 22
Figuur 18. Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets en een elektrische fiets (2010-2019).....24
Figuur 19. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele en een klassieke fiets, naargelang de leeftijd (2010 en 2019) 25
Figuur 20. Verdeling doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang gewest (2019) 29
Figuur 21. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2010 en 2019).....30
Figuur 22. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2017-2019) 31
Figuur 23. Aandeel slachtoffers per weggebruikerstype voor kinderen (0-14 jaar) per leeftijd (2019).....32
Figuur 24. Evolutie van ongevallen met jongeren (18-24 jaar) en van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten in de laatste 10 jaar (2010-2019)).....32
Figuur 25. Evolutie van ongevallen met ouderen (65+ jaar) en van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten in de laatste 10 jaar (2010-2019).....33
Figuur 26. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2019) 33
Figuur 27. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2010-2019).....34
Figuur 28. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2010-2019).....35
Figuur 29. Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2019).....36
Figuur 30. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2010-2017, 2018 en 2019).....36
Figuur 31. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2019) 37
Figuur 32. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2018-2019) 38

Figuur 33. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2018-2019) 38
Figuur 34. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2018-2019)...39
Figuur 35. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2019) 40
Figuur 36. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2019) .41
Figuur 37. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2019) 42
Figuur 38. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2019) 42
Figuur 39. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2019) 43
Figuur 40. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2019) ...43
Figuur 41. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2010-2019) 44
Figuur 42. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2010-2019) .45
Figuur 43. Evolutie van letselongevallen met niet-verzekering en dodelijke slachtoffers in ongevallen met niet-verzekering (2010- 2019) 46
Figuur 44. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2010-2019) 46
Figuur 45. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2019) 47
Figuur 46. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2019) 47
Figuur 47. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijn (2010-2019) 49
Figuur 48. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2015-2019) 50
Figuur 49. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2015-2019) 51

Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2019 8
Tabel 2. Kerncijfers (2018-2019) 10
Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2018-2019) 10
Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2010-2019) 21
Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2010-2019) 23
Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor fietsers (2010-2019) 23
Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2010-2019) 24
Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2010-2019) 25
Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2010-2019) 26
Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (2010-2019) 26
Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2010-2019) 26
Tabel 12. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2010-2019) 27
Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2010-2019) 28
Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2010-2019) 28
Tabel 15. Relatief dodelijk slachtofferrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018) 29
Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrijf' (2010-2019) 44
Tabel 17. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2010-2019) 45
Tabel 18. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2014-2019) 48
Tabel 19. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport 57

Scope

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door Vias institute worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van Vias institute 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 ongevalskenmerken en oorzaken van verkeersongevallen.

Dit rapport heeft gebruik gemaakt van gegevens van verschillende bronnen. De voornaamste bron is de nationale ongevallendatabank van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 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).

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.

1 De letselongevallenstatistieken van 2019 in één oogopslag

Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2019

	Letselongevallen		Doden 30 dagen		Gewonden		Ongevalsernst	
	2019	Evolutie 2018-2019	2019	Evolutie 2018-2019	2019	Evolutie 2018-2019	2019	Evolutie 2018-2019
Kerncijfers	37699	-2%	646	7%	47793	-3,2%	17,1	8,9%
Periode van week								
Weekdag	26061	-2,1%	347	-0,9%	32028	-3,3%	13,0	-0,8%
Weekenddag	7003	-2,8%	141	17,5%	9304	-4,9%	20,0	19,8%
Weekendnacht	2661	-0,4%	98	36,1%	3400	-0,3%	37,0	37%
Weeknacht	1973	0,8%	59	-4,8%	2415	-0,8%	30,0	-5,4%
Lichtgesteldheid								
Dag	25829	-2,8%	380	5,8%	32382	-3,9%	15,0	11,1%
Dageraad - schemering	1772	-5,9%	24	-14,3%	2174	-8%	14,0	-6%
Nacht, geen openbare verlichting aanwezig	858	-0,9%	39	-2,5%	1075	-8%	45,0	-2,6%
Nacht, openb. verlicht. aanw., maar niet ontstoken	391	8,3%	12	-20%	541	6,3%	31,0	-25,5%
Nacht, openbare verlichting aanwezig en ontstoken	7547	0,2%	183	18,1%	9587	-1%	24,0	16,5%
Weersomstandigheden								
Regen	4004	25,7%	68	47,8%	5081	21,3%	17,0	18,1%
Bijzonder	565	-10,7%	11	-35,3%	711	-12%	19,5	-27,5%
Normaal	29615	-5,2%	539	3,3%	37524	-6,2%	18,2	9%
Staat van de weg								
Droge weg	22520	-9,4%	385	-8,1%	28425	-10,5%	17,1	1,2%
Nat met plassen	7455	25,1%	133	26,7%	9561	22%	17,8	1,1%
IJzel/sneeuw	421	-11,4%	8	300%	521	-9,7%	19,0	352,4%
Proper	4005	-0,6%	95	41,8%	5085	-2,1%	23,7	42,8%
Vuil (zand, grint, bladeren,...)	206	3,5%	7	250%	235	0,9%	34,0	236,6%
Regio								
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3924	2,4%	20	-4,8%	4575	1,4%	5,1	-7,3%
Vlaams Gewest	23068	-2,7%	315	1,6%	28732	-3,9%	13,7	4,6%
Waals Gewest	10707	-1,9%	311	13,9%	13840	-3,5%	29,0	16%
Provincie								
Antwerpen	6751	-2,6%	78	23,8%	8376	-3%	11,6	27,5%
Brussel	3924	2,4%	20	-4,8%	4575	1,4%	5,1	-7,3%
Limburg	2803	-5,8%	58	-1,7%	3676	-7%	20,7	4,5%
Oost-Vlaanderen	6085	-2,3%	70	-1,4%	7515	-4,5%	11,5	0,9%
Vlaams-Brabant	3105	-0,6%	52	48,6%	3875	-1,9%	16,7	49,1%
West-Vlaanderen	4324	-2,8%	57	-30,5%	5290	-3,7%	13,2	-28,3%
Henegouwen	3747	-4,3%	115	26,4%	4943	-4%	30,7	32,3%
Luik	3330	-0,3%	77	1,3%	4277	-2,2%	23,1	1,3%
Luxemburg	925	-3,6%	49	40%	1227	-5,8%	53,0	45,2%
Namen	1550	-4,8%	50	-5,7%	2007	-9%	32,3	-0,6%
Wegtype								
Waals-Brabant	1155	8,3%	20	11,1%	1386	5,6%	17,3	2,4%

Binnen bebouwde kom	22170	-0,6%	214	9,2%	26389	-1,2%	9,7	10,2%
Buiten bebouwde kom	10969	-6,5%	312	0,6%	14736	-7,8%	28,4	7,6%
Kruispunttype								
Autosnelweg	2975	0,2%	114	21,3%	4325	-4,4%	38,3	21,2%
Buiten kruispunt	24548	-1,6%	524	14,9%	30591	-3,3%	21,3	16,4%
Op kruispunt	12035	-3%	105	-21,6%	15254	-3,8%	8,7	-19,4%

	2019	**Evolutie 2018-2019**	**2019**	**Evolutie 2018-2019**	**2019**	**Evolutie 2018-2019**	**2019**	**Evolutie 2018-2019**
Snelheidsregime								
Rotonde	1114	2,2%	15	7,1%	1302	3,7%	13,5	5,5%
30 km/u	2956	4,3%	15	0%	3351	1,4%	5,1	-3,8%
50 km/u	19601	-5,1%	217	3,8%	23560	-5,3%	11,1	9,9%
70 km/u	6941	-9,2%	156	-3,7%	9336	-10,9%	22,5	6,1%
90 km/u	2672	-10,2%	127	11,4%	3816	-11,5%	47,5	24%
Ongevalstype								
120 km/u	2326	-2,2%	100	11,1%	3414	-6%	43,0	13,8%
Eenzijdige ongevallen	8746	-44,4%	305	14,7%	10559	-4,5%	34,9	106,5%
Ongevallen met meerdere weggebruikers	30103	-36,3%	442	-7,7%	41198	-9,9%	14,7	45,5%
Weggebruikerstype								
Voetganger	4711	1,7%	92	24,3%	4628	0,2%	19,5	21,9%
Fietser	10304	2,2%	94	6,8%	10379	2,2%	9,1	4,6%
Bromfiets	3424	1,6%	20	5,3%	3298	0,5%	5,8	3,6%
Motorfiets	2863	-8,7%	84	-3,4%	2833	-9,2%	29,3	5,8%
Personenwagen	29505	-3,9%	309	12,4%	22790	-6,8%	10,5	16,7%
Lichte vrachtwagen	3454	-1,7%	17	-43,3%	1452	-4,3%	4,9	-42,4%
Vrachtwagen	1977	-3,7%	11	-42,1%	406	-10,8%	5,6	-39,8%
Bus/autocar	663	2,6%	1	-50%	454	-10,1%	1,5	-51,6%
Geslacht								
Mannelijk	52067	-2,8%	500	13,1%	26647	-3,1%	9,6	15,7%
Vrouwelijk	31627	-4,4%	135	-11,8%	19897	-4,1%	4,3	-6,5%
Leeftijd								
0-14	5540	-5,7%	11	-21,4%	3473	-6,5%	2,0	-16,7%
15-17	2729	-1,2%	11	22,2%	2142	-1%	4,0	21,2%
18-24	12442	-2,9%	87	33,8%	7544	-2,9%	7,0	37,3%
25-64	54017	-3,6%	358	5,9%	28703	-3,7%	6,6	10%
65+	8784	-1%	167	-1,2%	4700	-2%	19,0	0%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2 Algemeen

2.1 Kerncijfers

Tabel 2 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor 2018 en 2019. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als deze 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 Alle gebruikte definities kunnen achteraan teruggevonden worden in de terminologielijst.

In België is er een afname van de aantallen letselongevallen, gewonden en schadegevallen op korte termijn. In vergelijking met 2018 is er in 2019 een lichte afname van het aantal letselongevallen met 2%. We zien voorts een lichte daling van het aantal gewonden (-3,3%) maar ook een stijging van het aantal doden 30 dagen (+7%). In 2019 vielen er 42 doden meer op de Belgische wegen, wat overeenkomt met een stijging van 7%. Er waren dus minder letselongevallen in 2019 in vergelijking met 2018, maar de ongevallen waren ernstiger.

Tabel 2. Kerncijfers (2018-2019)

	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %
Letselongevallen	38453	37699	-754	-2%
Gewonden	48753	47147	-1606	-3,3%
Doden 30 dagen	604	646	+42	+7%
Schadegevallen	340618	331516	-9102	-2,7%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2019

Tabel 3 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de laatste twee jaren. Dit zijn relatieve cijfers waarbij de kerncijfers in verhouding worden gesteld met blootstellingsgegevens (zoals het aantal afgelegde voertuigkilometers, het aantal afgelegde reizigerskilometers, de populatie, enzovoort) of het aantal letselongevallen. De cijfers tonen een stijgende trend van de mortaliteit (+6,4%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, en van de ernst (+ 8,9%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen. Dit bevestigt wat we in Tabel 2 zagen, namelijk dat de verkeersongevallen in 2019 dodelijker waren in vergelijking met 2018.

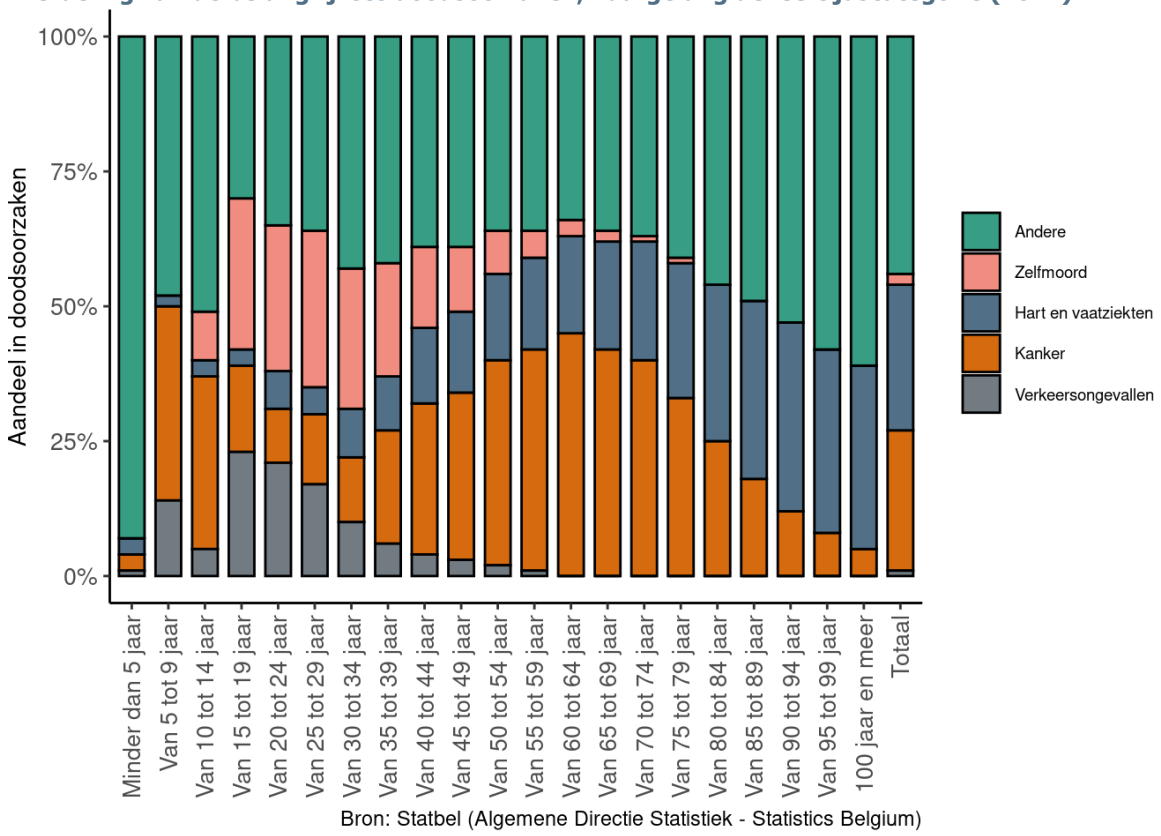
Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2018-2019)

	2018	2019	Evolutie 2018-2019 %
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen / miljoen inwoners)	53,1	56,5	+6,4%
Ernst (aantal doden 30 dagen / 1.000 letselongevallen)	15,7	17,1	+8,9%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 1 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In het jaar 2017 was 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. We stellen vast dat verkeersongevallen een zeer belangrijke doodsoorzaak zijn bij jongeren: 26% van alle overlijdens bij 15- tot 19-jarigen zijn te wijten aan verkeersongevallen. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2017)

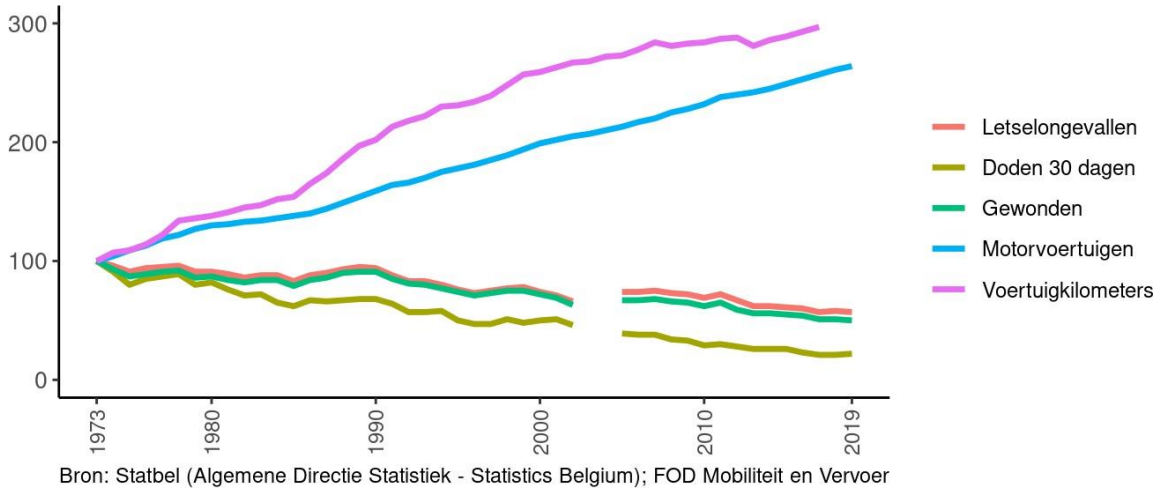


2.2 Evolutie op korte en lange termijn

Figuur 2 geeft voor de periode van 1973 tot 2019 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en de afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast. 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 en het aantal gewonden 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 en gewonden; bij de doden 30 dagen werd er geen wegingscoëfficiënt gebruikt. Wegens de hoge onbetrouwbaarheid van de cijfers van 2003 en 2004 worden deze niet gepubliceerd.

De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen, het aantal doden 30 dagen en het aantal gewonden een dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen. Deze evolutie op lange termijn wijst op een algemene verbetering van de veiligheid op onze wegen de laatste decennia. De grote daling van de doden 30 dagen kan verklaard worden door een verhoging van de passieve veiligheid van voertuigen, en de verhoogde effectiviteit van spoeddiensten en medische zorg.

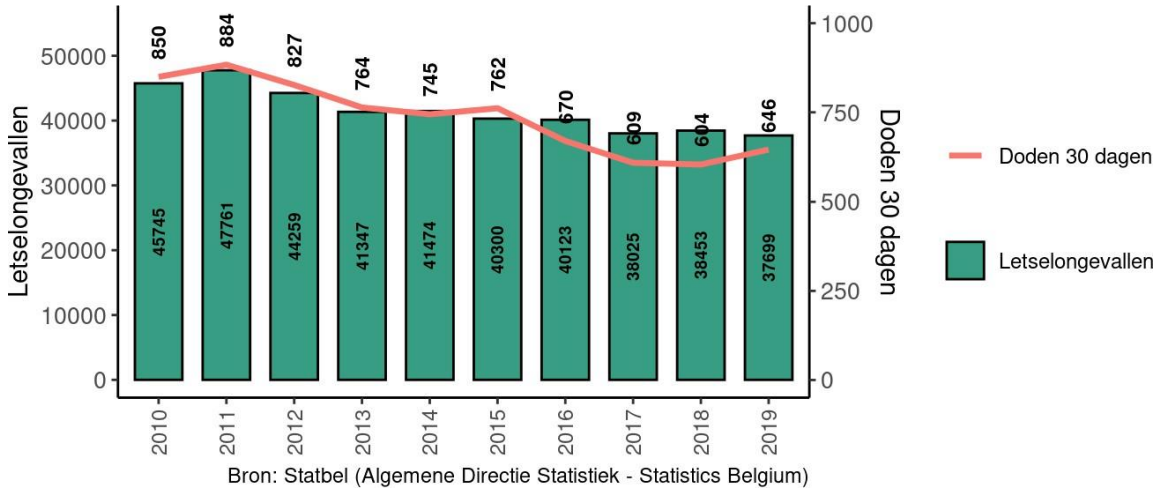
Figuur 2. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); FOD Mobiliteit en Vervoer

Figuur 3 geeft voor de periode van 2010 tot 2019 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen tot 2017, om daarna te stagneren. In 2019 was er een lichte daling van het aantal letselongevallen (-2%) tegenover 2018. Voor het aantal doden 30 dagen werd een afname opgetekend tot 2016. In 2017 en 2018 stagneerde het aantal doden 30 dagen, om in 2019 toe te nemen met 6,9%.

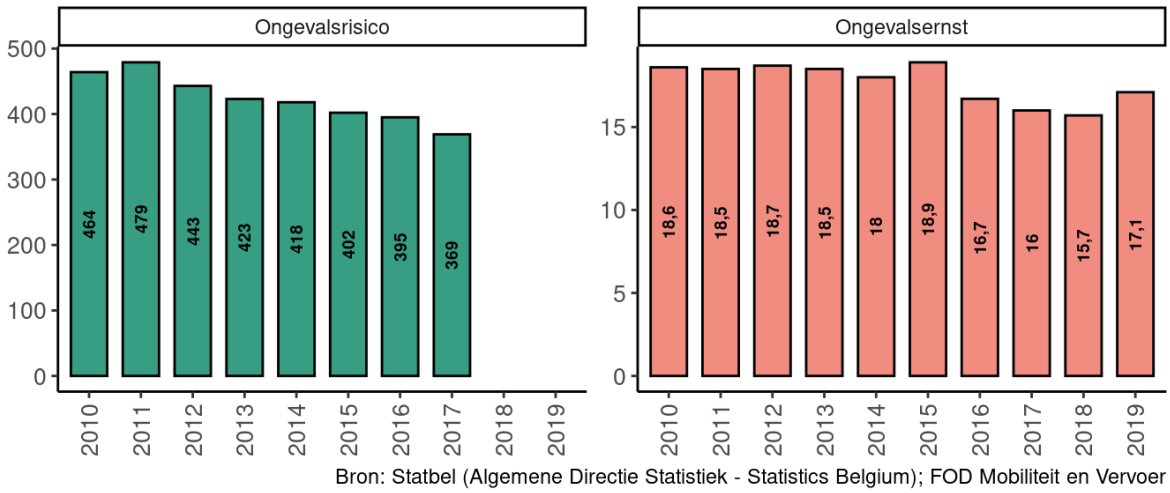
Figuur 3. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2010-2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 4 geeft voor de periode van 2010 tot 2019 de evolutie weer van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometer) en de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen). De grafiek toont een algemeen dalende trend van beide parameters tot 2017. In 2019 zien we een stijging tegenover 2018 van de ongevalsernst (+8,9%). Bij publicatie van dit rapport waren de cijfers met betrekking tot de voertuigkilometers voor 2018 en 2019 nog niet bekend. Het ongevalsrisico voor deze jaren kon dus niet berekend worden.

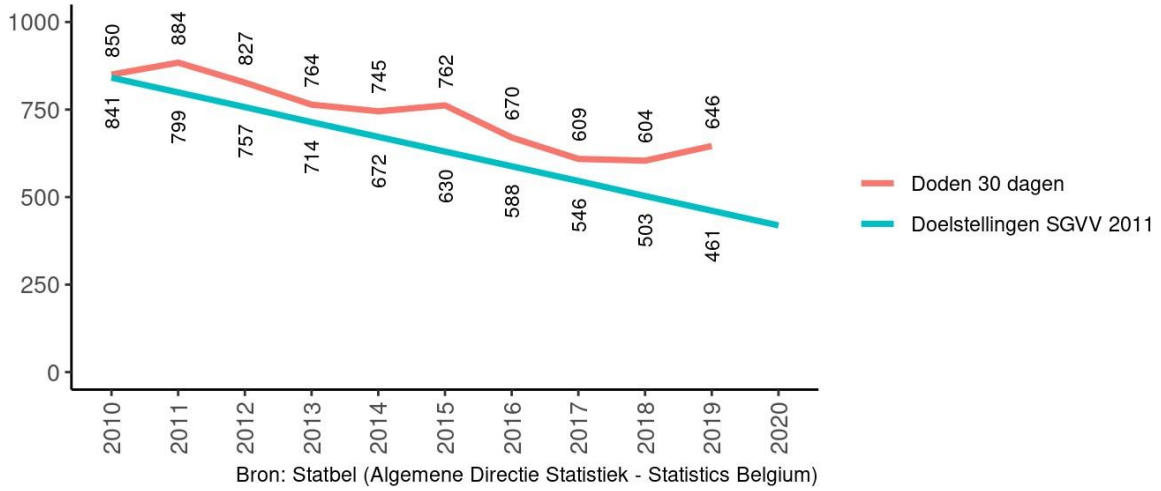
Figuur 4. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2010-2019)



Figuur 5 geeft voor de periode van 2010 tot 2019 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft vooropgesteld. De doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 850 doden 30 dagen in 2010.

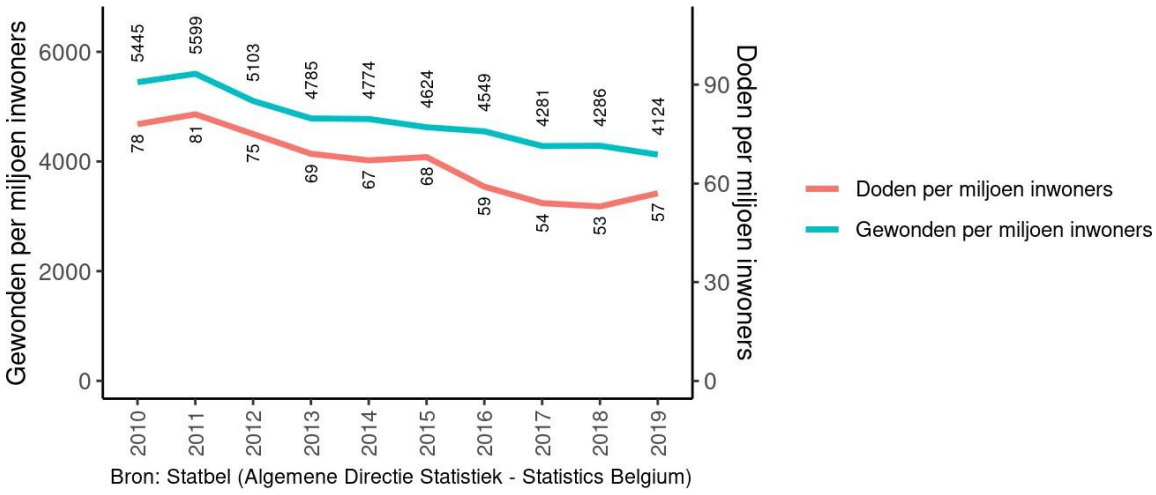
De doelstelling om in 2015 een vermindering met 25% te realiseren ten opzichte van 2010 (maximaal 630 doden 30 dagen), werd niet bereikt. Ook in 2019 bleef het effectief geregistreerde aantal verkeersdoden (646) ver boven de doelstelling (maximaal 461 doden 30 dagen). Tot slot willen we tegen 2020 een vermindering met 50% ten opzichte van 2010 realiseren (maximaal 420 doden 30 dagen). De grafiek illustreert dat het onmogelijk zal om deze doelstelling te behalen.

Figuur 5. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2020)



Figuur 6 toont de evolutie van het aantal gewonden per miljoen inwoners (linkse y-as) en van de doden per miljoen inwoners (rechtse y-as). Voor de gewonden per miljoen inwoners zien we een gestage daling sinds 2010. In 2019 was er een daling van 4% tegenover 2018. Ook het aantal doden per miljoen inwoners daalde sinds 2010, maar in 2019 is er wel een stijging van 8% tegenover 2018.

Figuur 6. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2010-2019)

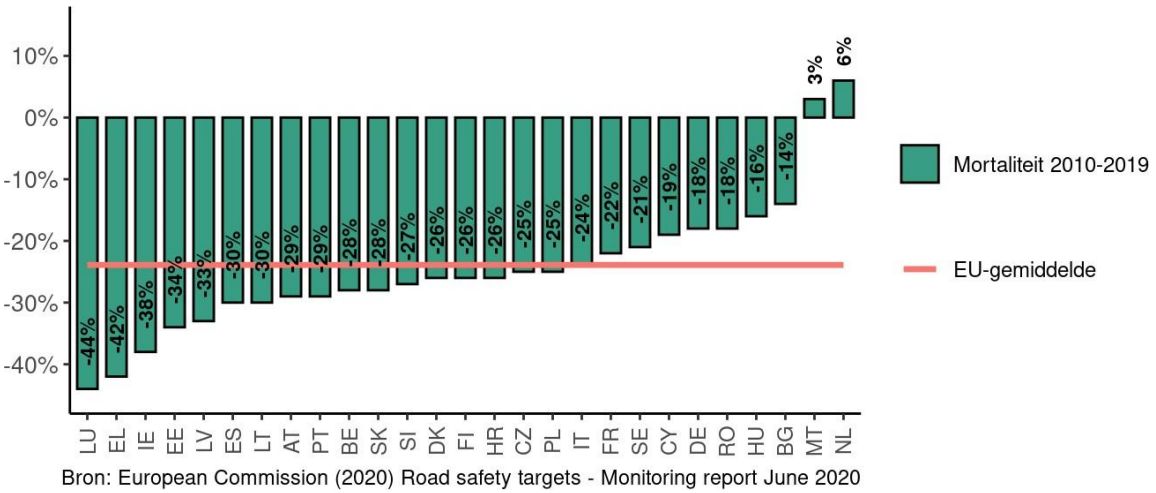


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3 Europese vergelijking

Figuur 7 geeft een globaal overzicht van de evolutie over 10 jaar (2010 – 2019) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie. In alle landen, met uitzondering van Malta en Nederland, is er een daling van het aantal verkeersdoden. De landen met de meest gunstige evolutie in deze periode zijn Luxemburg (-44%), Ierland (- 42%) en Griekenland (-38%). België vertoont een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van 28% en zit daarmee op niveau van het Europese gemiddelde. Onze buurlanden tekenen een minder grote daling op in een periode van 10 jaar: in Duitsland gaat het om een daling van 18%, in Frankrijk om een daling van 22% en in Nederland werd zelfs een stijging van 6% opgetekend.

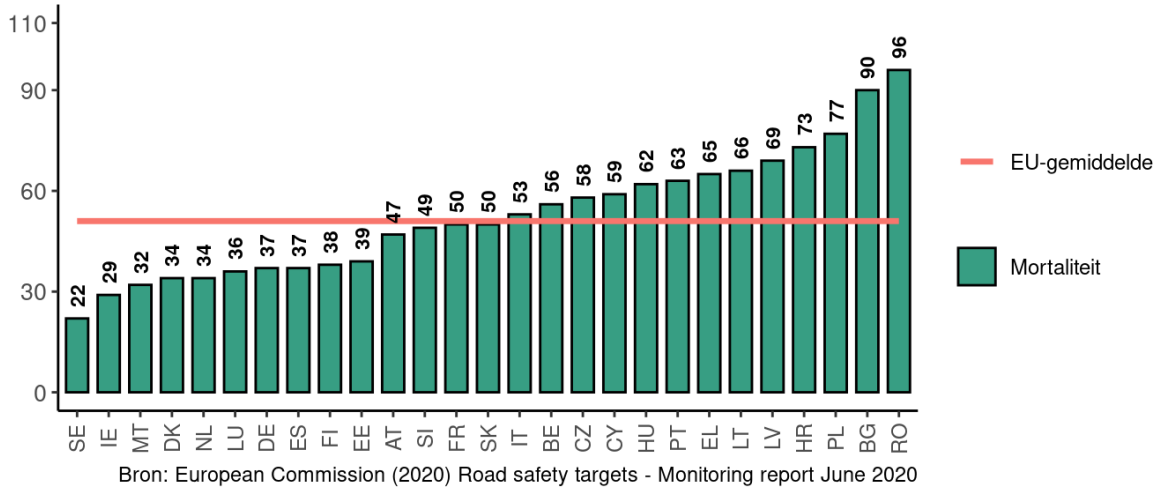
Figuur 7. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) tussen 2010 en 2019 in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2019)



Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020

Figuur 8 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk land van de EU-27 in 2019. In België waren er 56 doden per miljoen inwoners, hiermee deden we het iets slechter dan het Europese gemiddelde (50 doden per miljoen inwoners). In Frankrijk zijn er 50 doden per miljoen inwoners, maar Nederland en Duitsland deden het veel beter dan België met respectievelijk 34 en 37 doden per miljoen inwoners.

Figuur 8. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2019)



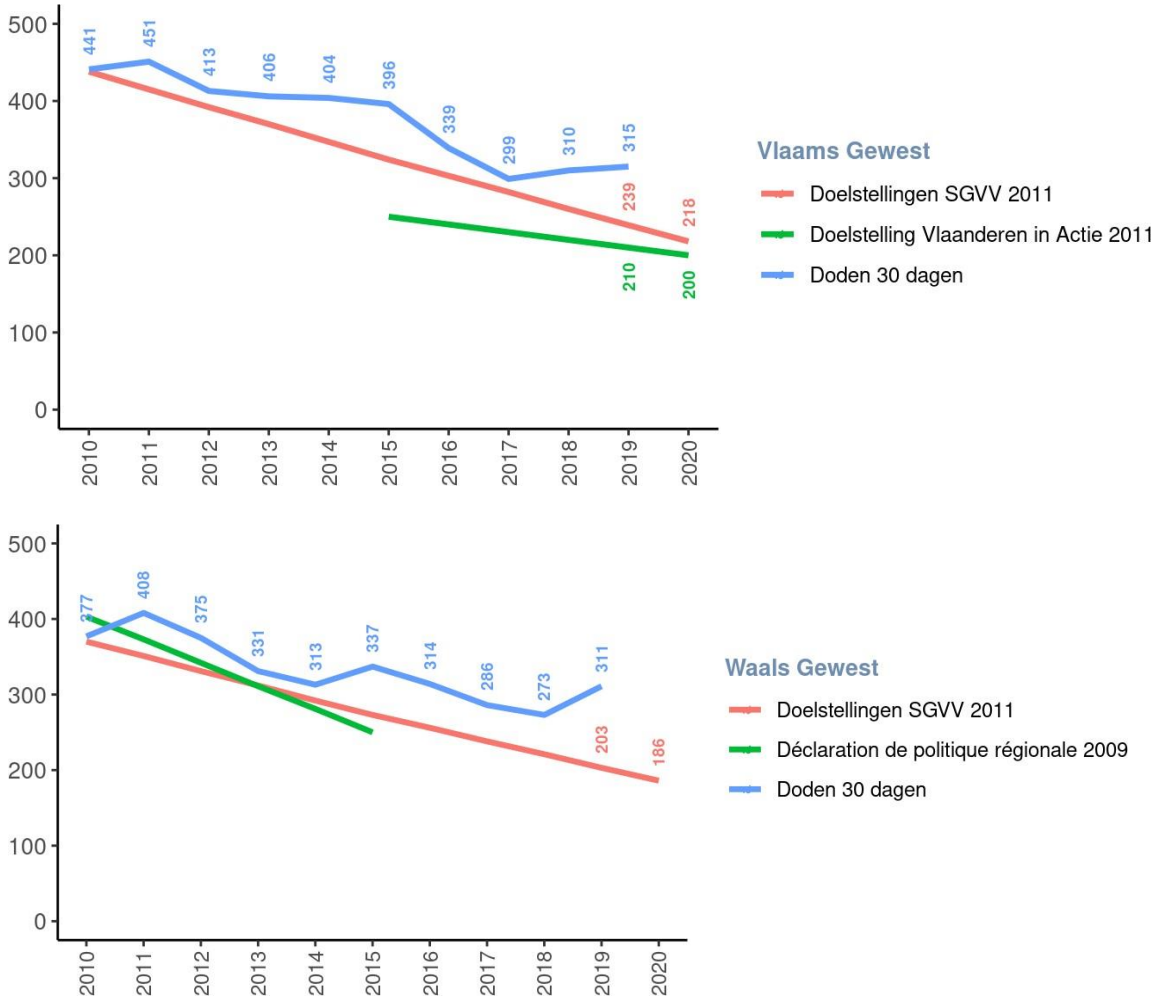
Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020

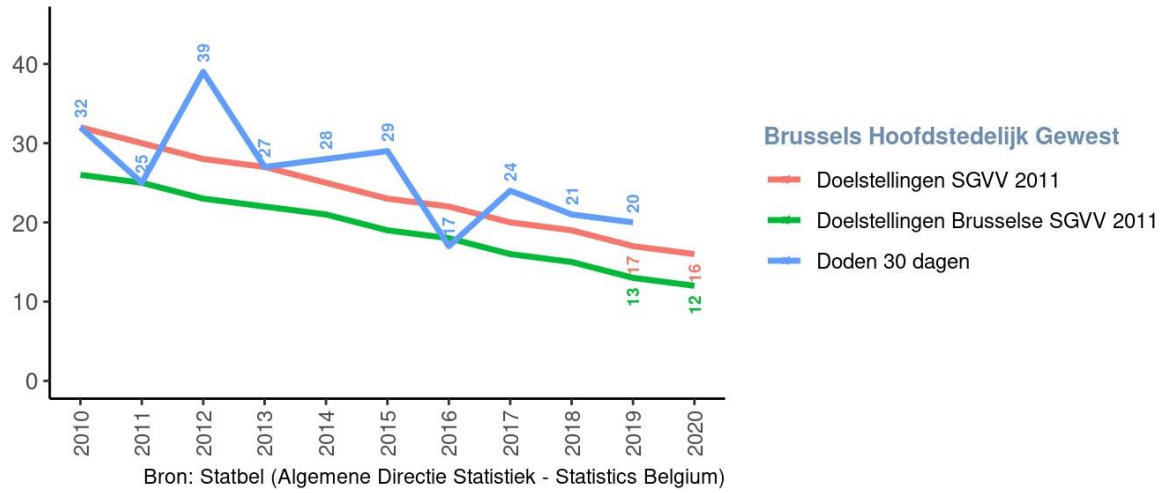
3 Locatie

3.1 Gewesten en provincies

Figuur 9 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2010 tot 2019, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met enerzijds de federale doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft opgesteld en anderzijds met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld. Het Vlaams Gewest telde 315 doden 30 dagen in 2019, en eindigt daarmee een eind boven de doelstellingen van zowel de SGVV 2011 (maximaal 239 doden 30 dagen) als de doelstellingen die Vlaanderen zelf in verschillende actieplannen gesteld heeft (maximaal 210 doden 30 dagen). Hetzelfde geldt voor het Waals Gewest: in 2019 waren er 311 doden 30 dagen, terwijl het doel van de SGVV 2011 maximaal 203 doden 30 dagen bedroeg. In het Brussels Gewest vielen 20 doden in 2019. Daarmee doet dit Gewest het slechts iets slechter dan de doelstelling vooropgesteld door de SGVV 2011 (17 doden) en de Brusselse SGVV 2011 (13 doden).

Figuur 9. 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 (2010-2020)

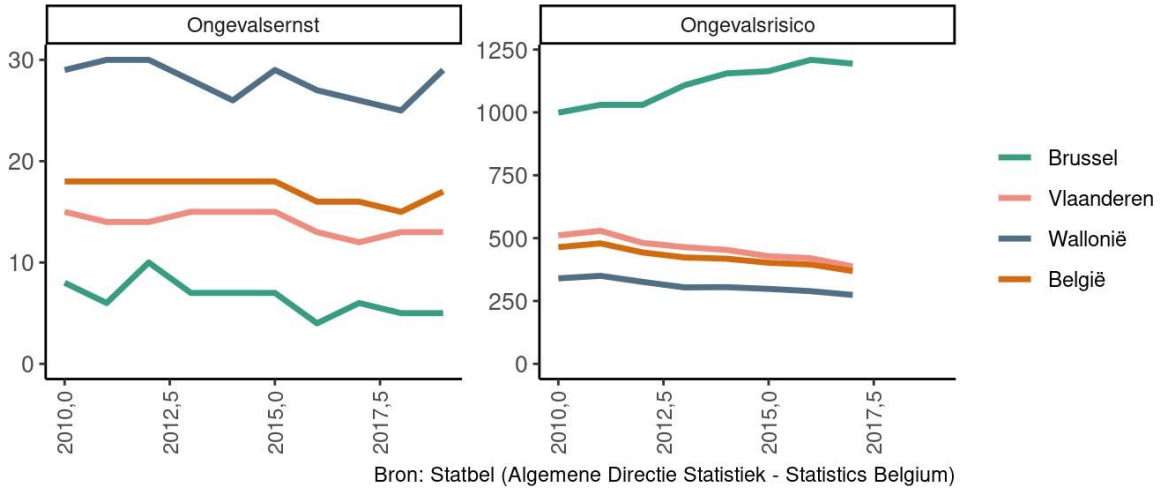




Figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2010 en 2017 van het ongevalsrisico, gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers, voor de verschillende gewesten en voor België (we beschikken niet over de voertuigkilometers voor 2018 en 2019 en kunnen daarom het ongevalsrisico voor deze jaren niet berekenen). De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast, hierdoor kan het ongevalsrisico dat berekend werd vanaf 2013 niet vergeleken worden met dat van de jaren ervoor. De grafiek toont dat het ongevalsrisico veel hoger is in Brussel dan in de andere gewesten. Dit is vooral te verklaren door het feit dat er in dichtbevolkte gebieden, met een hogere verkeersdichtheid, ook frequentere interactie is tussen gebruikers. Bij gelijke afgelegde afstand leidt meer interactie in het algemeen tot meer ongevallen: het ongevalsrisico is hier dus hoger. Het ongevalsrisico bleef stabiel doorheen de jaren.

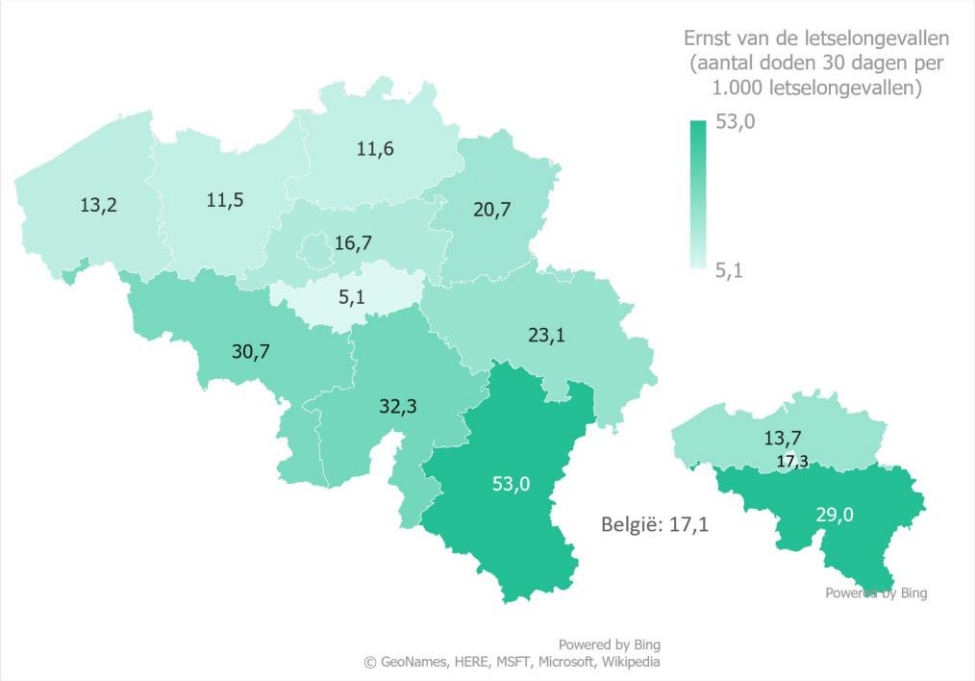
Daarnaast tonen we ook de evolutie van de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen, voor de periode van 2010 tot 2019. Deze is het laagst in Brussel en het hoogst in Wallonië. In 2019 zien we vooral in Wallonië een stijging van de ernst tegenover 2018, in Brussel en Vlaanderen stagneert de ernst sinds 2017.

Figuur 10. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst, naargelang het gewest (2010-2019)



Figuur 11 geeft voor 2019 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst. De kaart toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (29,0) dubbel zo hoog is als in het Vlaams Gewest (13,7). De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Luxemburg (waar 53,0 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in Antwerpen, met 11,6 doden per 1000 letselongevallen.

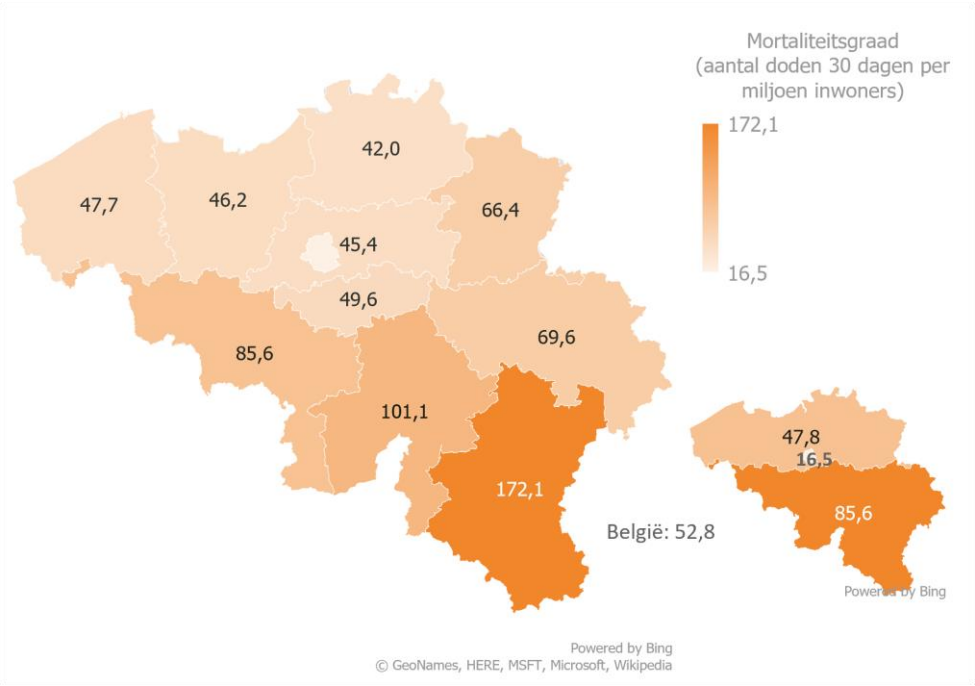
Figuur 11. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 12 geeft voor 2019 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een groot aantal doden 30 dagen ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de provincies Luxemburg (172,1 doden per miljoen inwoners) en Namen (101,1 doden per miljoen inwoners) de hoogste mortaliteit. Omgekeerd is de mortaliteit het laagst voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (16,5 doden per miljoen inwoners).

Figuur 12. Mortaliteit, naargelang de provincie (2019)



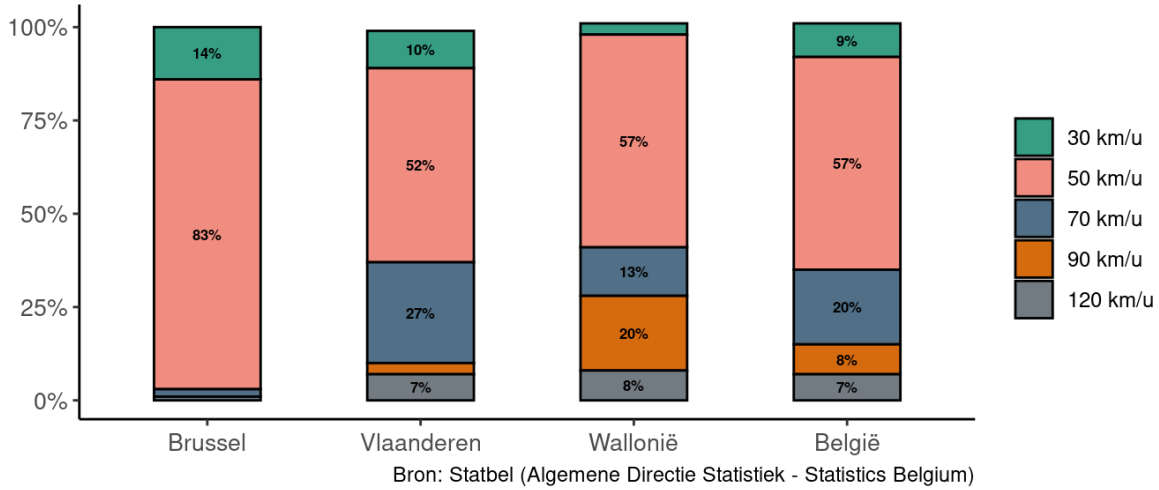
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.2 Wegtype

Figuur 13 geeft voor 2019 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België. De spreiding van de ongevallen volgens snelheidsregime hangt uiteraard samen met de lengte van het wegennet voor elk gewest en voor elk snelheidsregime.

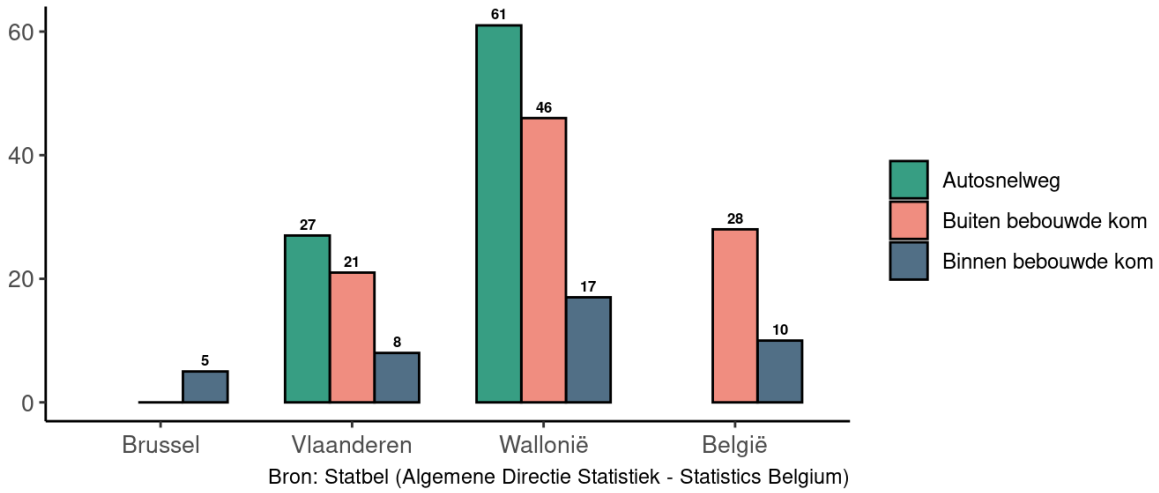
Zo vond 97% van alle letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaats op wegen met een snelheidsbeperking tot 30 km/u of tot 50 km/u. Het gewest telt zeer weinig wegen waar een hogere snelheid dan 50 km/u toegelaten is. In Vlaanderen en Wallonië vindt ongeveer de helft van alle ongevallen plaats op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u of 50 km/u, met andere woorden grotendeels in de bebouwde kom. Daarnaast zien we dat in Vlaanderen bijna 1/3de van de letselongevallen in 2019 op een weg met een maximale snelheid van 70 km/u gebeurde, terwijl het in Wallonië om slechts 13% gaat. Dit heeft uiteraard te maken met het feit dat in Vlaanderen de snelheid op gewestwegen verlaagd werd van 90 km/u naar 70 km/u, terwijl in Wallonië (en Brussel) nog steeds 90 km/u gereden mag worden op dergelijke wegen.

Figuur 13. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2019)



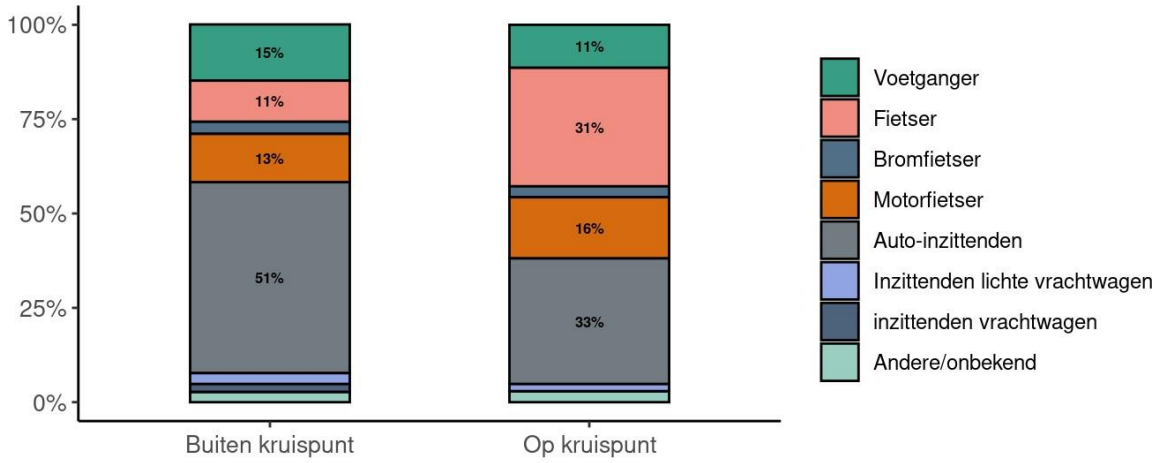
Figuur 14 geeft voor 2019 de ongevalsernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevalsernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen. De ongevalsernst ligt op elk wegtype hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. De ongevalsernst is in alle Gewesten het hoogst op autosnelwegen, en het laagst op wegen binnen de bebouwde kom. Dit heeft te maken met de gereden snelheid: een hogere snelheid hangt samen met een hogere ongevalsernst. Het relatief aantal ongevallen op autosnelwegen ligt wel lager dan op andere wegen indien we ook de verkeersintensiteit in rekening brengen

Figuur 14. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2019)



Figuur 15 geeft voor 2019 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, enerzijds buiten kruispunten en anderzijds op kruispunten. Op kruispunten zijn auto-inzittenden (33%), fietsers (31%) en motorfietsers (16%) de grootste groepen dodelijke slachtoffers. 11% van de doden 30 dagen is een voetganger. Bijna de helft van de doden 30 dagen buiten kruispunt zijn auto-inzittenden, 15% van de doden 30 dagen zijn voetgangers en 13% zijn motorfietsers. Fietsers maken slechts 11% van de dodelijke slachtoffers uit buiten kruispunt. Hieruit blijkt dus dat voornamelijk kruispunten gevaarlijke situaties vormen voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral voor fietsers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Nuyttens, 2013), het aandeel fietsers buiten kruispunt in deze figuur wordt dus misschien onderschat.

Figuur 15. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2019)



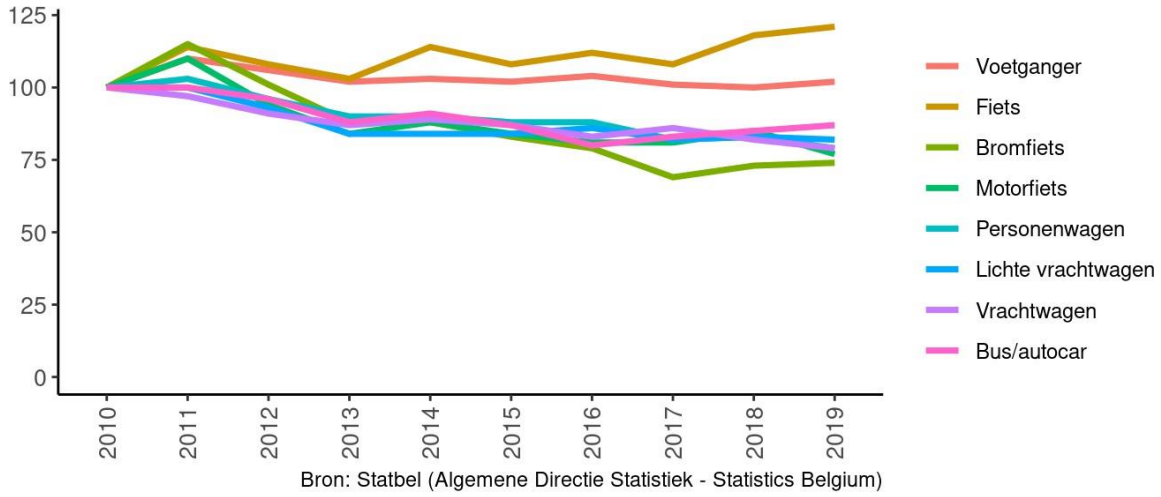
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4 Weggebruikers

4.1 Evolutie

Figuur 16 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2010 als index. We kunnen enkele belangrijke evoluties onderscheiden. Bij de meeste weggebruikerstypes zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van 10 jaar. De grootste daling werd opgetekend voor de bromfietsers. Voor de voetgangers is er weinig verandering in het aantal letselongevallen tegenover 10 jaar geleden. In 2019 waren er 87 voetgangersongevallen meer dan in 2010 (+2%). Het is vooral bij de fietsers dat een we een grote stijging van het aantal ongevallen vaststellen. In 2010 waren er 8.517 ongevallen waarbij minstens één fietser betrokken was, in 2019 waren dat er 10.304. Dit is een stijging van 21%.

Figuur 16. Evolutie (2010=index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2010-2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Uit **tabel 4** kunnen we afleiden dat de totale ernst van de letselongevallen (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) het sterkst is afgenomen bij ongevallen met lichte vrachtwagens (-17,2%) en bij voetgangersongevallen (-13,6%). Er is een toename van de ernst voor ongevallen met vrachtwagens (+18,6%), met bussen (+15,3%) met bromfietsers (+8,9%), met motorfietsers(+7,4%) en met fietsers (+5,7%) Bij lichte vrachtwagenongevallen er is vooral een afname van de ernst voor de inzittenden van lichte vrachtwagens zelf, de daling voor de opponenten van lichte vrachtwagens is minder uitgesproken.

Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Voetganger	+1,9%	-14,8%	+0,5%	+0,1%	-16,7%	-13,6%
Fietser	+21%	+28,8%	+19,7%	+19,8%	+5,8%	+5,7%
Bromfietser	-25,7%	-13%	-28,9%	-28,8%	+16%	+8,9%
Motorfietser	-22,8%	-18,4%	-24,8%	-24,7%	+5,4%	+7,4%
Personenwagen	-20,6%	-31,5%	-30,4%	-30,4%	-13,2%	-7,1%

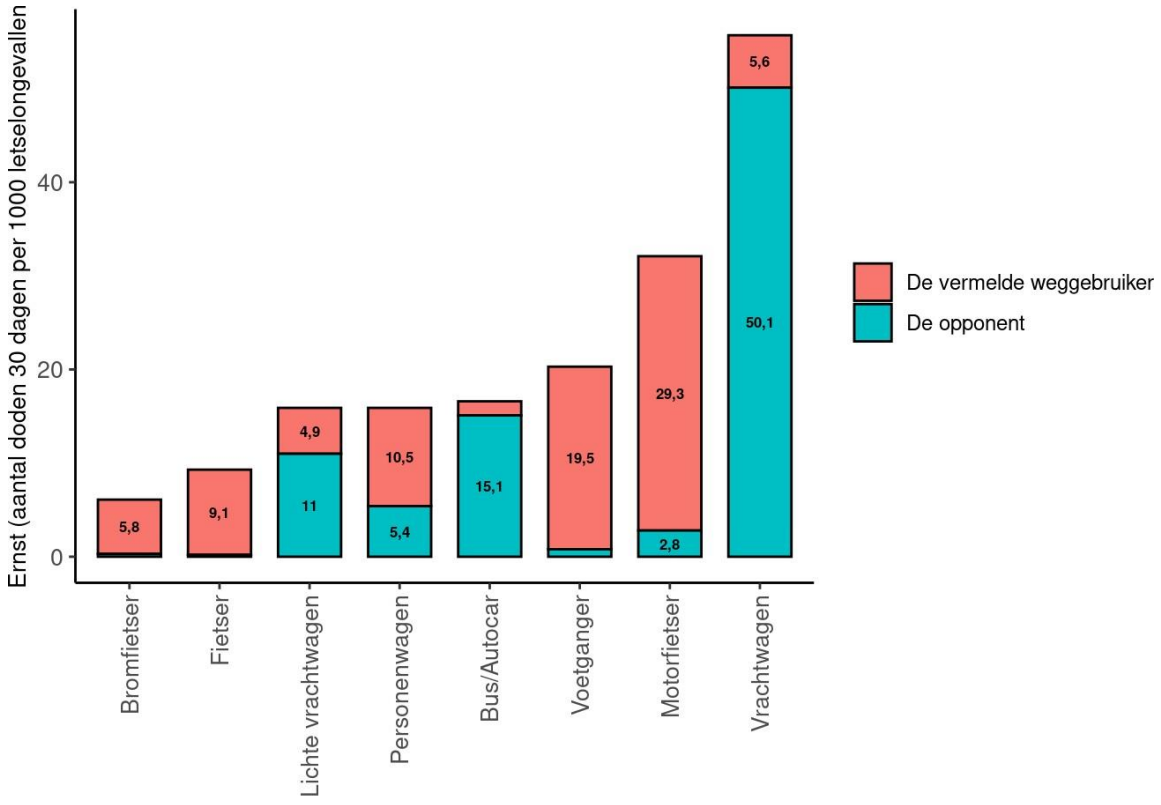
	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Lichte vrachtwagen	-18,2%	-56,4%	-26,9%	-27,5%	-46,7%	-17,2%
Vrachtwagen	-20,7%	-21,4%	-31,3%	-31,1%	+0%	+18,6%
Bus/Autocar	-13,2%		-21,9%	-21,7%		+15,3%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)
* Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
† Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Figuur 17 geeft voor 2019 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 1.000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1.000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het groene deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1.000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het rode deel op het aantal doden per 1.000 letselongevallen bij de opponent.

We stellen vast dat de ernst van verkeersongevallen sterk verschilt naargelang de betrokken weggebruikers. Een ongeval waarbij een voetganger betrokken is, is logischerwijze veel ernstiger voor de voetganger dan voor zijn tegenpartij omdat de voetganger minder beschermd is. Omgekeerd is een ongeval waarbij een vrachtwagen of een autobus betrokken is, gewoonlijk ernstiger voor de tegenpartij dan voor de inzittenden van die voertuigen. De totale ernst is het grootst voor vrachtwagenongevallen en ongevallen met motorfietsers, en de totale ernst is het kleinst voor ongevallen met bromfietsers.

Figuur 17. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.1 Voetgangers

Tabel 5 toont voor voetgangers een lichte stijging van het aantal letselongevallen (+1,9%) en gewonden (+0,5%) in 2019 (in vergelijking met 2018). Het aantal doden 30 dagen kende in 2017 een abrupte

stijging (van 81 naar 95), daalde opnieuw in 2018 om vervolgens in 2019 weer te stijgen naar 92 doden (+24,3% tegenover 2018). De daling over de laatste 10 jaar bedraagt -14,8%. In 2019 zien we tegenover 2018 een stijging van het aantal doden 30 dagen met 24,3%. Ook de ongevalsernst stijgt in 2019, vergeleken met 2018.

Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	4624	108	4606	4714	1	23,4	0,2	23,6
2011	5096	115	5053	5168	3	22,6	0,6	23,2
2012	4907	116	4808	4924	1	23,6	0,2	23,8
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4711	92	4628	4720	4	19,5	0,8	20,4
Evolutie 2018-2019 %	+1,7%	+24,3%	+0,2%	+0,6%	-20%	+21,9%	-27,3%	+19,3%
Evolutie 2010-2019 %	+1,9%	-14,8%	+0,5%	+0,1%	+300%	-16,7%	+300%	-13,6%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.2 Fietsers

Tabel 6 toont voor fietsers een stijging van het aantal letselongevallen (+21%) en slachtoffers (+19,8%) op 10 jaar tijd. In 2019 steeg het aantal doden 30 dagen met 6,8% en het aantal gewonden met 2,2%. Er is een sterke stijging van het aantal doden 30 dagen over laatste 10 jaar (van 73 in 2010 naar 94 in 2019, +28,8%).

Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor fietsers (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	8517	73	8668	8741	2	8,6	0,2	8,8
2011	9673	74	9802	9876	2	7,7	0,2	7,9
2012	9181	84	9068	9152	3	9,1	0,3	9,5
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9684	82	9866	9948	1	8,5	0,1	8,6
2015	9187	90	9268	9358	3	9,8	0,3	10,1
2016	9511	81	9594	9675	1	8,5	0,1	8,6
2017	9206	75	9234	9309	2	8,1	0,2	8,4
2018	10080	88	10160	10248	4	8,7	0,4	9,1
2019	10304	94	10379	10473	2	9,1	0,2	9,3
Evolutie 2018-2019 %	+2,2%	+6,8%	+2,2%	+2,2%	-50%	+4,6%	-50%	+2,2%
Evolutie 2010-2019 %	+21%	+28,8%	+19,7%	+19,8%	+0%	+5,8%	+0%	+5,7%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Elektrische fietsen zijn ook opgenomen in Tabel 6 bij fietsers. Sinds 2015 kunnen we elektrische fietsen onderscheiden in de databank. **Tabel 7** toont tussen 2015 en 2019 bijna een vervierdubbeling van het aantal ongevallen met een elektrische fiets (+266,2%) en het aantal gewonden in deze ongevallen (+261,5%). Het is niet duidelijk of dit naast een verhoogde blootstelling ook te wijten is aan de registratiegraad (in 2015 werden elektrische fietsers misschien nog ingedeeld als gewone fietsers). Ook het aandeel van elektrische fietsen in alle fietsongevallen en alle fietsdoden nam toe sinds 2015. De ongevalsernst ligt hoger

dan bij niet-elektrische fietsers (14,2 tegenover 9,1).

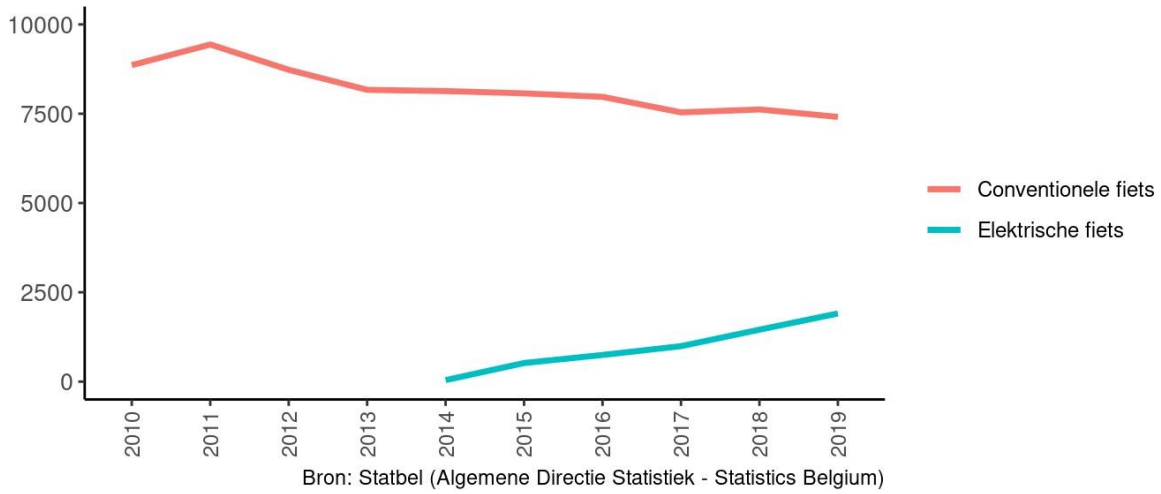
Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Aandeel van alle fietsdoden	Aandeel van alle fietsongevallen	Specifieke ernst
2015	521	14	501	515	15,6%	5,7%	26,9
2016	746	13	729	742	16%	7,8%	17,4
2017	993	22	956	978	29,3%	10,8%	22,2
2018	1454	21	1409	1430	23,9%	14,4%	14,4
2019	1908	27	1811	1838	28,7%	18,5%	14,2
Evolutie 2018-2019 %	+23,8%	+22,2%	+22,2%	+22,2%	+16,7%	+22,2%	-1,4%
Evolutie 2015-2019 %	+266,2%	+92,9%	+261,5%	+256,9%	+84%	+224,6%	-47,2%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 18 toont de evolutie van het aantal ongevallen met conventionele en elektrische fietsen op 10 jaar tijd. We zien een daling van het aantal ongevallen met een conventionele fiets. De registratie van ongevallen met een elektrische fiets begon in 2014. Zoals gezegd weten we niet of de toename in het aantal ongevallen te wijten is aan verhoogde blootstelling, een verbeterde registratie of een combinatie van beiden.

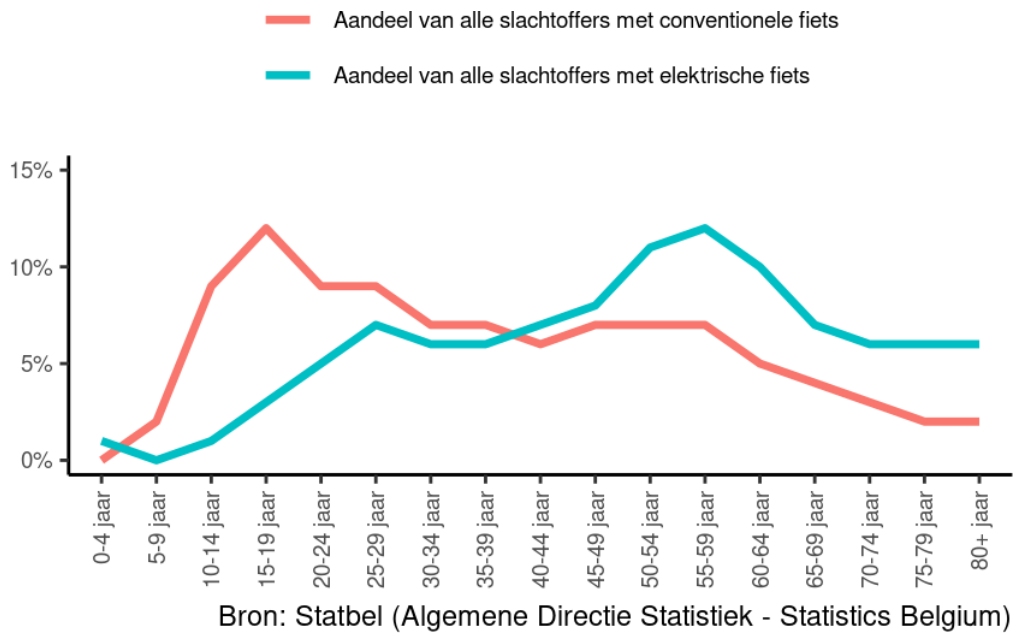
Figuur 18. Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets en een elektrische fiets (2010-2019)



Figuur 19 toont het aandeel van slachtoffers betrokken in fietsongevallen naargelang de leeftijd. We maken daarbij een onderscheid tussen de conventionele fiets (rode lijn) en de elektrische fiets (blauwe lijn). We zien voor de conventionele fiets een piek rond de leeftijd van 15 tot 19 jaar. Het aandeel onder de slachtoffer neemt daarna af met de toenemende leeftijd.

Voor de elektrische fiets zien we een omgekeerde trend. Het aandeel neemt toe naarmate de leeftijd stijgt, met een piek voor de 55-59 jarigen. Elektrische fietsen zijn dan ook populair bij oudere fietsers, het laat hen toe te blijven fietsen op het moment dat een conventionele fiets niet meer mogelijk is. Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets stijgt ook sterk tussen 14 en 29 jaar.

Figuur 19. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele en een klassieke fiets, naargelang de leeftijd (2010 en 2019)



4.1.3 Bromfietsers

Voor de bromfietsers zien we in **Tabel 8** een grote daling van het aantal letselongevallen (-25,7%) en van de gewonden (- 28,9%) over laatste 10 jaar. In 2017 was er een plotse stijging van het aantal bromfietsdoden (van 16 naar 25) en een daling van het aantal bromfietsongevallen. Bijgevolg was er een hoge ongevalsernst (8,2 doden per 1000 brometsongevallen). De daling van het aantal doden en de ongevalsernst die we in 2018 al zagen, zet zich in 2019 verder. De stijging van het aantal letselongevallen tussen 2018 en 2109 is vermoedelijk te wijten aan een stijging van de letselongevallen met speed pedelecs.

Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	4607	23	4638	4661	3	5	0,7	5,6
2011	5276	23	5212	5235	2	4,4	0,4	4,7
2012	4661	17	4520	4537	5	3,6	1,1	4,7
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3168	25	3080	3105	1	7,9	0,3	8,2
2018	3369	19	3282	3301	1	5,6	0,3	5,9
2019	3424	20	3298	3318	1	5,8	0,3	6,1
Evolutie 2018-2019 %	+1,6%	+5,3%	+0,5%	+0,5%	+0%	+3,6%	+0%	+3,4%
Evolutie 2010-2019 %	-25,7%	-13%	-28,9%	-28,8%	-66,7%	+16%	-57,1%	+8,9%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.4 Speed pedelecs

Tabel 9 toont de evolutie van ongevallen met speed pedelecs. Sinds 2017 kunnen we speed pedelecs onderscheiden in de officiële ongevallendatabank, maar vermoedelijk was er in dit jaar nog geen volledige

registratie. In 2019 was er één dode in 207 ongevallen. Speed pedelecs zijn ook opgenomen in Tabel 6 bij bromfietsers.

Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Totale ernst
2017	15	1	14	15	0	66,7	66,7
2018	93	1	89	90	0	10,8	10,8
2019	207	1	196	197	0	4,8	4,8
Evolutie 2018-2019 %	+122,6%	+0%	+120,2%	+118,9%		-55,6%	-55,6%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.5 Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen

Vanaf 2016 kunnen we gemotoriseerde voortbewegingstoestellen terugvinden in de officiële ongevallendatabank, maar ook hier moeten we melden dat er in dit jaar vermoedelijk geen volledige registratie was. Uit **tabel 10** kunnen we afleiden dat in 2019 het eerste dodelijke slachtoffer geregistreerd werd onder de gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Er raakten ook 36 weggebruikers gewond.

Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers
2016	3	0	2	2
2017	8	0	7	7
2018	25	0	18	18
2019	53	1	36	37
Evolutie 2018-2019 %	+112%		+100%	+105,6%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.6 Motorfietsers

Uit **tabel 11** blijkt een daling van het aantal doden 30 dagen met 18,4% over de afgelopen 10 jaar. Het laagterecord werd in 2017 behaald (77 doden). In 2018 was er opnieuw een stijging van het aantal doden 30 dagen (+13%), om dan opnieuw te dalen in 2019. Hoewel er een daling is van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen in 2019, vergeleken met 2018, zien we toch een stijging van de ongevalsernst. Dit heeft voornamelijk te maken met een stijging van doden onder de opponenten van motorfietsers: van 1 dode in **2018 naar 8 doden in 2019.**

Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	3707	103	3769	3872	8	27,8	2,2	29,9
2011	4089	132	4107	4239	11	32,3	2,7	35
2012	3476	99	3444	3543	2	28,5	0,6	29,1
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1

2019	2863	84	2833	2917	8	29,3	2,8	32,1
Evolutie 2018-2019 %	-8,7%	-3,4%	-9,2%	-9%	+700%	+5,8%	+833,3%	+14,2%
Evolutie 2010-2019 %	-22,8%	-18,4%	-24,8%	-24,7%	+0%	+5,4%	+27,3%	+7,4%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.7 Personenwagens

Auto-inzittenden kennen een grote daling van het aantal doden 30 dagen (-31,5%) over de afgelopen 10 jaar. In 2019 is er een toename van het aantal doden 30 dagen tegenover 2018 (+12,4%).

Over een periode van 10 jaar tijd is het aantal doden onder inzittenden sterker gedaald dan bij de opponenten, wat er mogelijk op duidt dat de technologische ontwikkelingen op het vlak van voertuigveiligheid vooral de inzittenden ten goede komen. De totale ernst van auto-ongevallen nam toe in 2019. Het is voornamelijk de ernst voor de auto-inzittenden zelf die toegenomen is.

Tabel 12. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	37141	451	32759	33210	182	12,1	4,9	17
2011	38436	467	32384	32851	190	12,2	4,9	17,1
2012	35633	404	29057	29461	190	11,3	5,3	16,7
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29505	309	22790	23099	158	10,5	5,4	15,8
Evolutie 2018-2019 %	-3,9%	+12,4%	-6,8%	-6,6%	+1,9%	+16,7%	+8%	+12,9%
Evolutie 2010-2019 %	-20,6%	-31,5%	-30,4%	-30,4%	-13,2%	-13,2%	+10,2%	-7,1%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.8 Lichte vrachtwagens

Tabel 13 toont een grote daling van het aantal doden 30 dagen (-56,4%) over de laatste 10 jaar voor de lichte vrachtwagens. Het aantal doden 30 dagen daalde in 2019 met 43,3% ten opzichte van 2018 voor de inzittenden van lichte vrachtwagens zelf. Bij de opponenten van deze voertuigen is er echter een stijging van het aantal doden (+18,8%). Lichte vrachtwagens bleken dus bijzonder gevaarlijk voor opponenten in 2019.

Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	4222	39	1986	2025	42	9,2	9,9	19,2
2011	4207	30	2049	2079	56	7,1	13,3	20,4
2012	3922	31	1790	1821	58	7,9	14,8	22,7
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3454	17	1452	1469	38	4,9	11	15,9
Evolutie 2018-2019 %	-1,7%	-43,3%	-4,3%	-5%	+18,8%	-42,4%	+20,9%	-9,7%
Evolutie 2010-2019 %	-18,2%	-56,4%	-26,9%	-27,5%	-9,5%	-46,7%	+11,1%	-17,2%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.1.9 Vrachtwagens

Tabel 14 toont voor vrachtwagens een daling van het aantal letselongevallen (-20,7%) en van het aantal doden (-21,4%) op 10 jaar. In 2019 is er tegenover 2018 een sterke daling van het aantal doden bij de inzittenden van de vrachtwagens (- 42,1%). Het aantal doden bij de opponenten van vrachtwagens steeg echter met 7,6% in 2019. De specieke ernst nam af met 39,8%, maar de totale ernst steeg wel. We kunnen dus hetzelfde besluiten als voor de lichte vrachtwagens. Vrachtwagens waren in 2019 bijzonder gevaarlijk voor hun opponenten, maar niet voor de inzittenden van de vrachtwagens zelf.

Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	2494	14	591	605	103	5,6	41,3	46,9
2011	2420	16	562	578	103	6,6	42,6	49,2
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1977	11	406	417	99	5,6	50,1	55,6
Evolutie 2018-2019 %	-3,7%	-42,1%	-10,8%	-12%	+7,6%	-39,8%	+11,8%	+2,8%
Evolutie 2010-2019 %	-20,7%	-21,4%	-31,3%	-31,1%	-3,9%	+0%	+21,3%	+18,6%

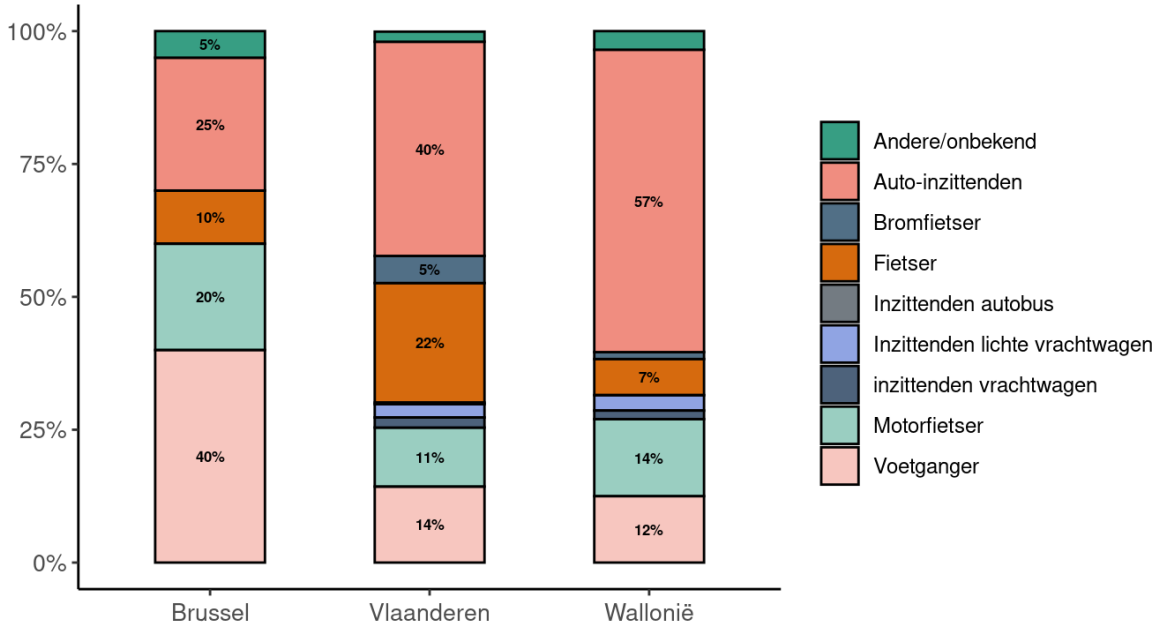
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

4.2 Type weggebruikers

Figuur 20 geeft voor elk gewest en voor België in totaal de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende typen weggebruikers, in 2019. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer auto-inzittenden bij de verkeersdoden (57%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen zijn weliswaar ook een groot gedeelte van de doden 30 dagen auto-

inzittenden (49%), maar vormen fietsers eveneens een grote groep (22%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (49%) onder de doden 30 dagen groter dan in de andere gewesten.

Figuur 20. Verdeling doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang gewest (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tabel 15 toont de risicomatrix gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers. Als referentiegroep wordt steeds het slachtofferrisico van alle autobestuurders genomen dat werd gelijkgesteld aan 1. Het dodelijke slachtofferrisico voor elke groep (vervoerswijze, leeftijdscategorie en geslacht) is daarbij dus in relatie gezet met het dodelijke slachtofferrisico van een gemiddelde autobestuurder. Een getal groter dan 1 geeft aan dat het slachtofferrisico voor de desbetreffende groep om te overlijden in het verkeer groter is dan dat van de gemiddeld autobestuurder en een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner slachtofferrisico.

Het risico voor gemotoriseerde tweewielers is bijzonder hoog (27,0), wat impliceert dat het inruilen van de auto voor een brom- of motorfiets zonder flankerende maatregelen tot een toename zou leiden van het aantal verkeersdoden. Ook voetgangers hebben per afgelegde kilometer een duidelijk hoger slachtofferrisico in het verkeer te overlijden dan autobestuurders. Gemiddeld is een kilometer die in de auto afgelegd wordt 8 keer zo veilig als een kilometer die te voet afgelegd wordt. Terwijl het risico op ernstige verwondingen voor fietsers sterk verhoogd bleek, toont de huidige studie aan dat dit voor enkel het dodelijke risico in veel mindere mate het geval is (3,5). Voor jonge en oude fietsers zien we nog steeds een verhoogd overlijdensrisico in vergelijking met autobestuurders, maar de factor waarmee het risico verhoogd is, is lager dan bij de voetgangers. De groep van 18 t.e.m. 24-jarigen legt zijn kilometers op de fiets zelfs veiliger af dan als autobestuurder.

Tabel 15. Relatief dodelijk slachtofferrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)

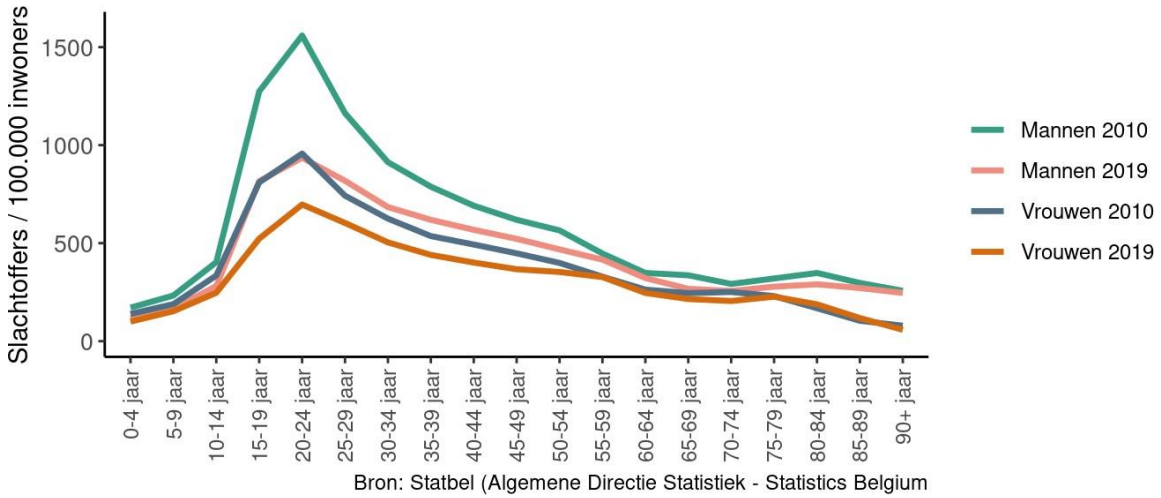
	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto-bestuurder	Auto-passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	**8,4**	**3,5**	**27,0**	**1,0**	**0,7**	**0,1**

Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

4.3 Leeftijd

Figuur 21 geeft een vergelijking weer tussen 2010 en 2019 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 wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd en geslacht de figuur beïnvloedt. De grafiek toont een piek in het aantal verkeersslachtoffers bij de jongeren, vooral tussen 20 en 24 jaar. We zien ook dat het aantal mannelijke slachtoffers systematisch hoger is dan het aantal vrouwelijke slachtoffers, ongeacht de leeftijdscategorie. Merk tot slot op dat dit man-vrouwverschil in aantal slachtoffers bij nagenoeg alle leeftijdscategorieën in 2019 minder uitgesproken is dan in 2010. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van 40% opgetekend op 10 jaar tijd.

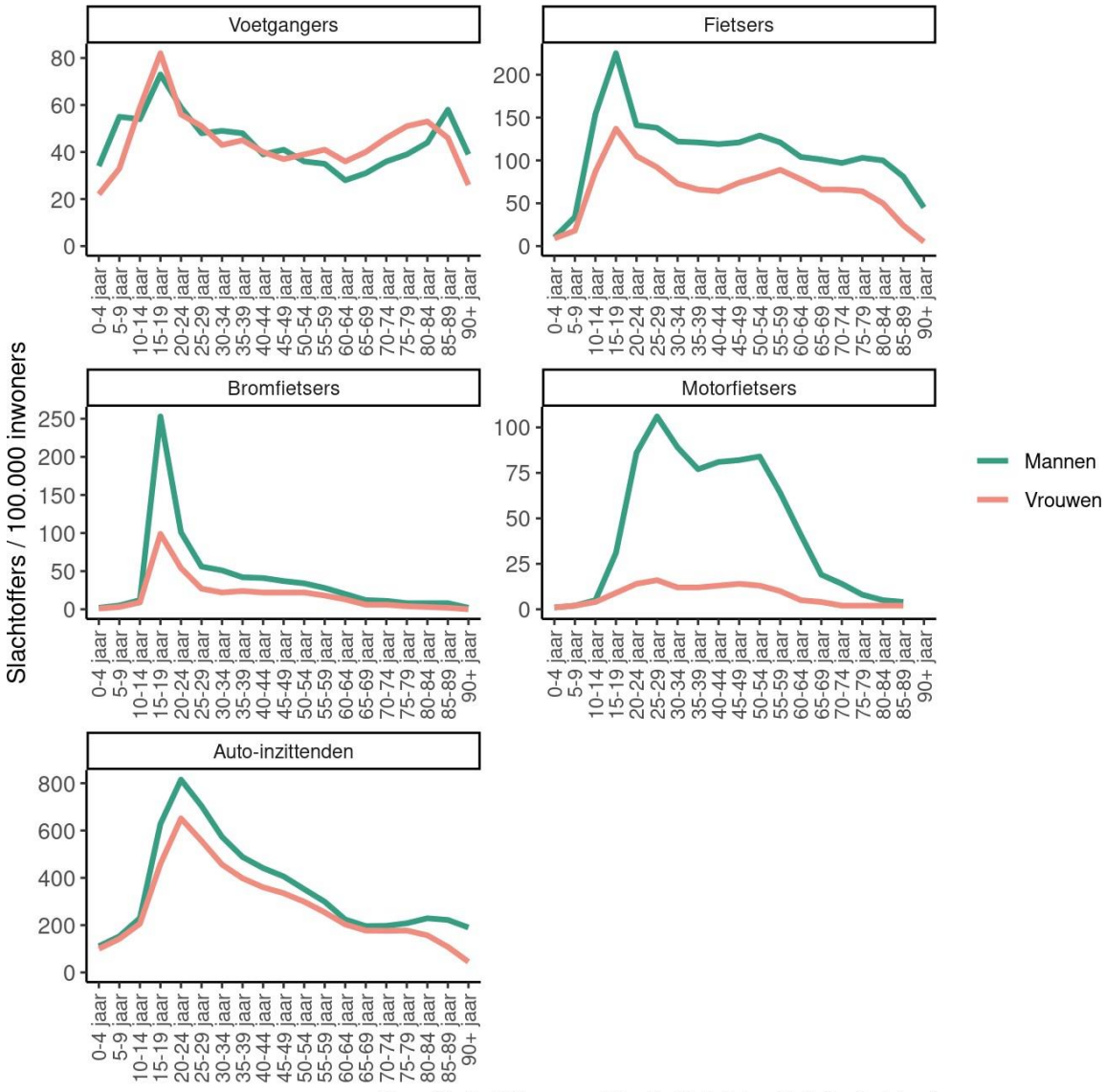
Figuur 21. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2010 en 2019)



Figuur 22 toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht. Voor de voetgangers is er een piek van slachtoffers bij de 15-19 jarigen, om dan te dalen. Vanaf 60 jaar stijgt het aantal slachtoffers echter weer. Voor zowel fietsers, bromfietsers als auto-inzittenden is er een duidelijke piek voor jongeren. Bij fietsers en bromfietsers ligt die piek iets vroeger (15-19 jaar) dan voor de auto- inzittenden (18-24 jaar). In deze drie weggebruikerstypes is er ook een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners ligt hoger voor de mannen dan voor de vrouwen. Het verschil is het grootst bij de bromfietsers.

De curve van de motorfietsers wijkt af van die van de andere weggebruikerstypes. Hier zien we voor alle leeftijdsgroepen bij de vrouwen een laag aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Bij de mannen ligt dat aantal veel hoger. Er zijn twee duidelijke pieken te onderscheiden: bij de 25-29 jarigen mannen en bij de 50-54 jarige mannen. Het risico blijft hoog tussen 20 jaar en 49 jaar. Pas vanaf 55 jaar neemt het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners snel af.

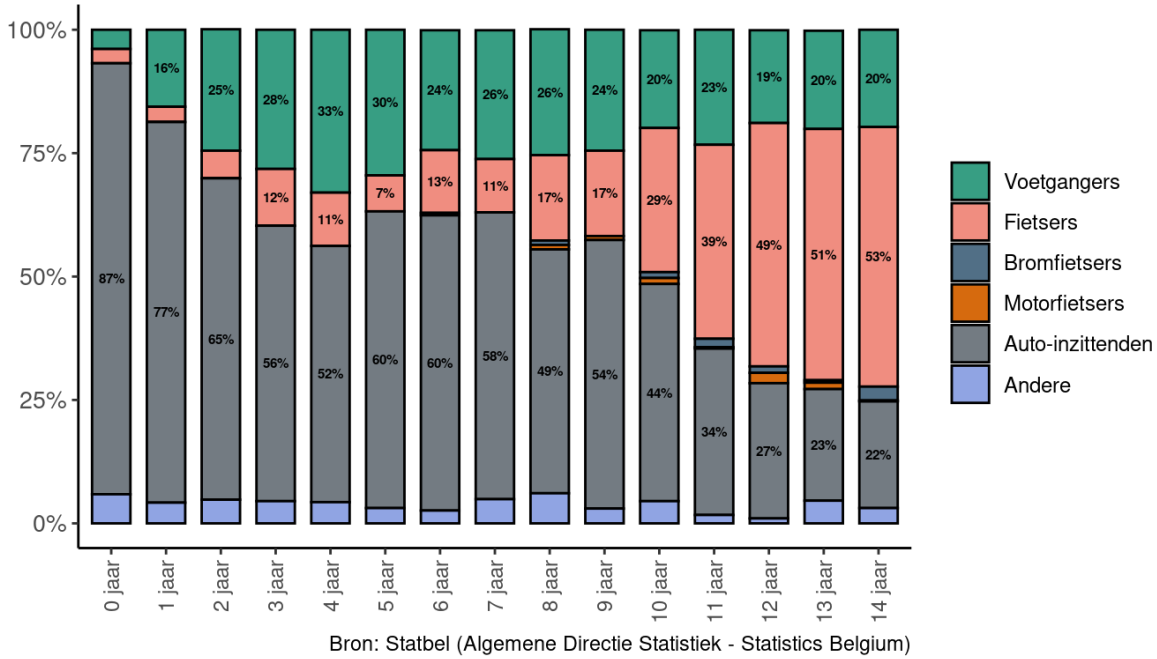
Figuur 22. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2017-2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

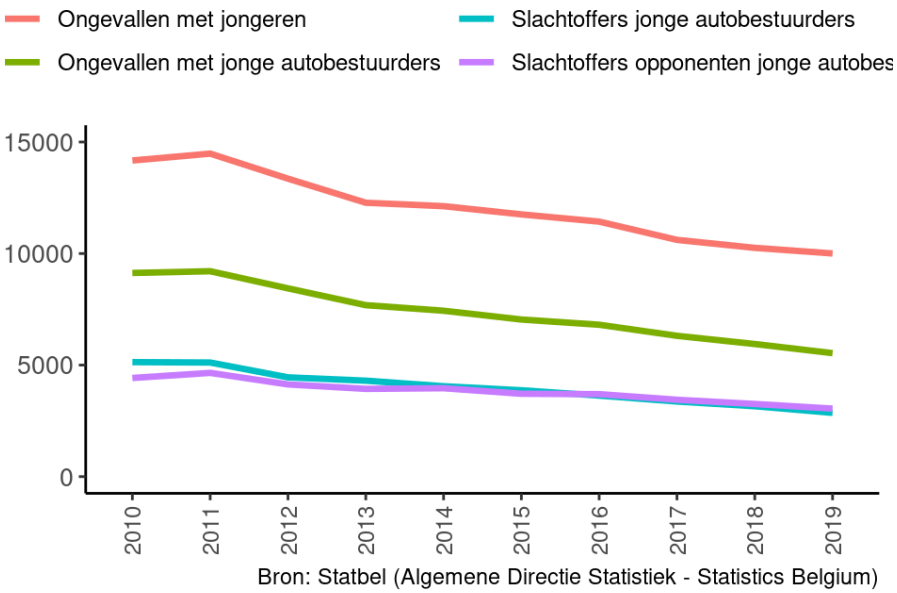
In **figuur 23** tonen we het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij de kinderen van 0 tot 14 jaar in 2019. We zien ten eerste dat het aandeel auto-inzittenden afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Andersom neemt het aandeel fietsers toe met toenemende leeftijd. Van de 14-jarige slachtoffers was 53% met een fiets onderweg. Het aandeel voetgangers neemt toe tot de leeftijd van 4 jaar, om dan terug af te nemen. Dit aandeel blijft vrij stabiel tussen de leeftijd van 6 en 9 jaar, om dan verder af te nemen.

Figuur 23. Aandeel slachtoffers per weggebruikerstype voor kinderen (0-14 jaar) per leeftijd (2019)



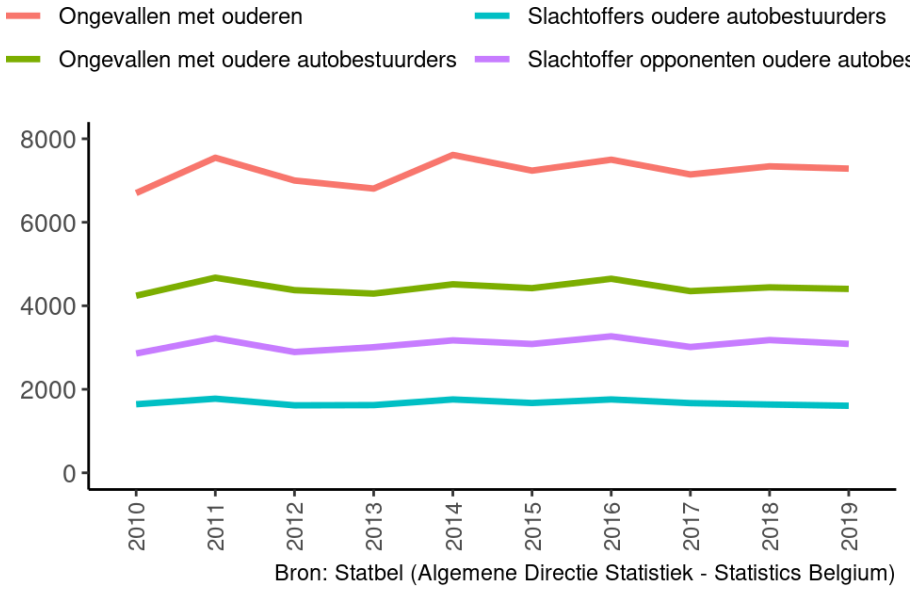
Figuur 24 toont dat in de afgelopen tien jaar het aantal letselongevallen (ongeacht leeftijd) afgenomen is met -17,6%. In vergelijking daarmee is het aantal ongevallen met jongeren de afgelopen tien jaar aanzienlijk sterker afgenomen (-29,4% in het algemeen en -39,4% als autobestuurder).

Figuur 24. Evolutie van ongevallen met jongeren (18-24 jaar) en van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten in de laatste 10 jaar (2010-2019)



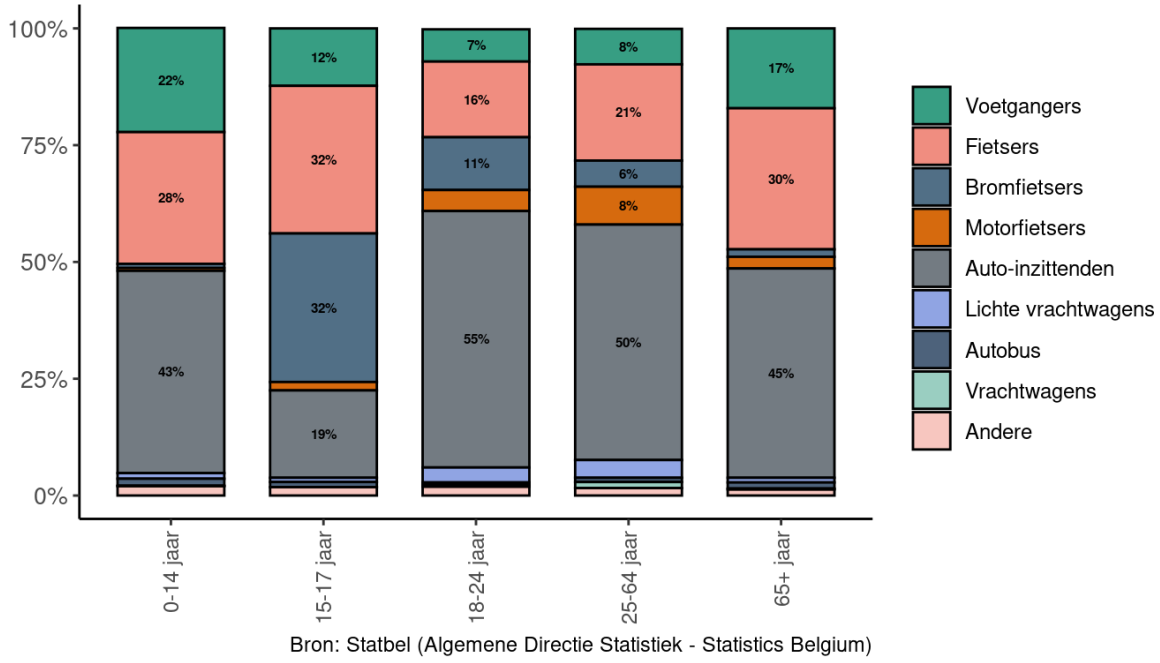
Figuur 25 toont aan dat het aantal ongevallen met senioren (algemeen of als autobestuurder) evolueert dan weer minder gunstig dan de evolutie van de letselongevallen in het algemeen. Het aantal ongevallen met ouderen is toegenomen met 8,7%, het aantal ongevallen met oudere autobestuurders nam toe met 3,8%.

Figuur 25. Evolutie van ongevallen met ouderen (65+ jaar) en van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten in de laatste 10 jaar (2010-2019)



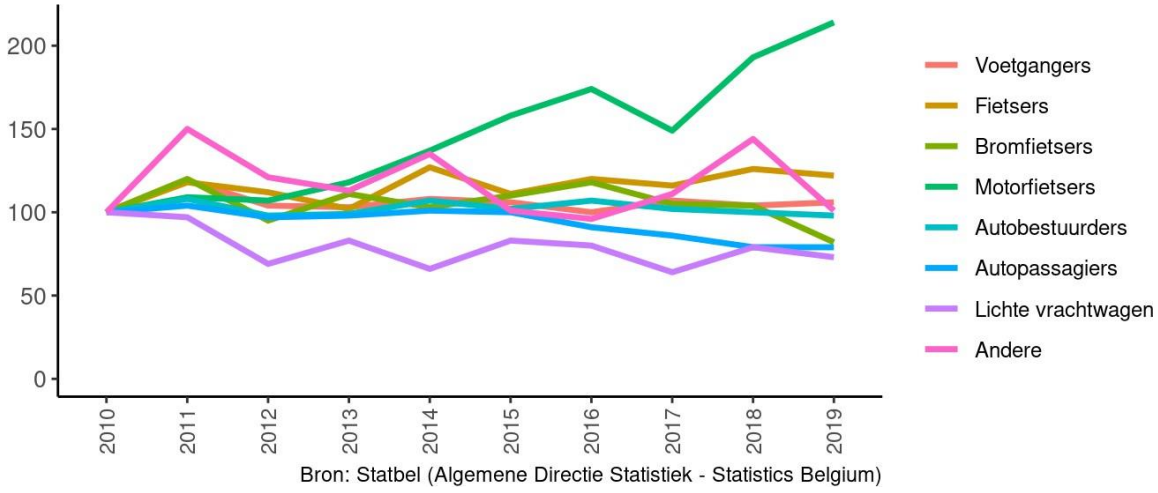
Figuur 26 toont het aandeel van de verschillende weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen. Het aandeel auto-inzittenden neemt toe met de leeftijd, en is het grootst bij de 18-24 jarigen. Het aandeel fietsers is het hoogst in de groep 15-17 jarigen, en neemt af met de leeftijd. Bij de 65-plussers is het aandeel fietsers opnieuw even hoog als onder de 15-17 jarigen. Zoals te verwachten is het aandeel bromfietsers in de groep 15-17 jarigen hoog (32%), terwijl dit aandeel in andere leeftijdsgroepen slechts 11% of minder bedraagt. Voor de voetgangers zien we het grootste aandeel slachtoffers bij de jongste groep. Dit aandeel neemt af met de leeftijd, maar slechts tot de leeftijd van 64 jaar. Bij de 65- plussers stijgt het aandeel voetgangerslachtoffers weer tot 17%.

Figuur 26. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2019)



Het aantal slachtoffers bij senioren (65+) neemt sterk toe in drie weggebruikerscategorieën: dan voornamelijk bij de motorfietsers (+114%, van 61 slachtoffers in 2010 naar 122 slachtoffers in 2019) en in mindere mate bij de fietsers en voetganger. Voor de overige weggebruikerscategorieën is er afname van het aantal slachtoffers op 10 jaar.

Figuur 27. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2010-2019)

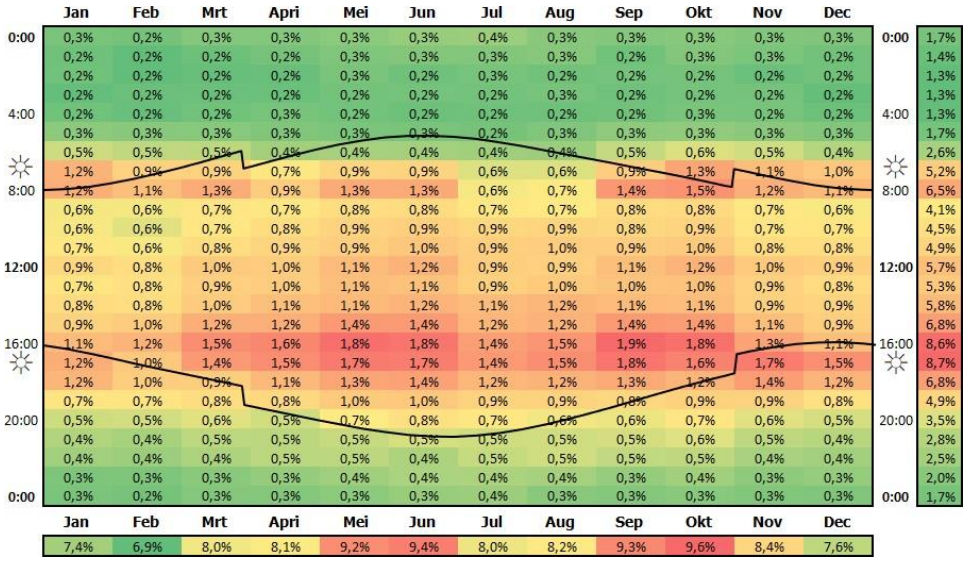


5 Periode

5.1 Algemeen

Figuur 28 geeft voor de periode van 2010 tot en met 2019 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 zomeruur en winteruur 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. We zien in de grafiek dat het grootste aandeel ongevallen overdag gebeurt. Dit hangt uiteraard samen met het verkeer dat overdag drukker is, voornamelijk tijdens de spitsuren. Er is een iets hoger percentage letselongevallen in de maanden mei, juni, september en oktober. In deze maanden is er een groter aanwezigheid van voetgangers, fietsers en motorfietsers in het verkeer.

Figuur 28. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2010-2019)

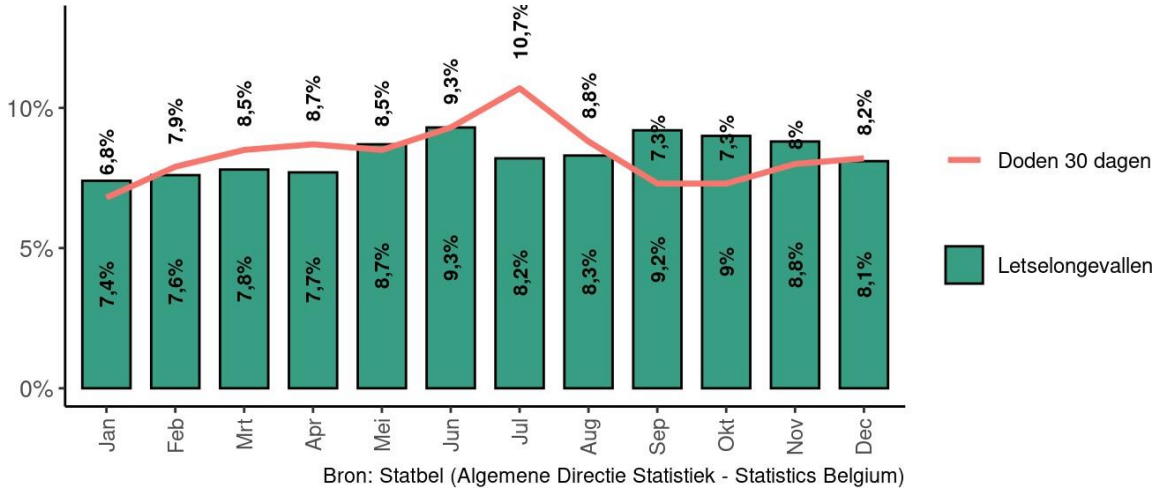


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

5.2 Per maand

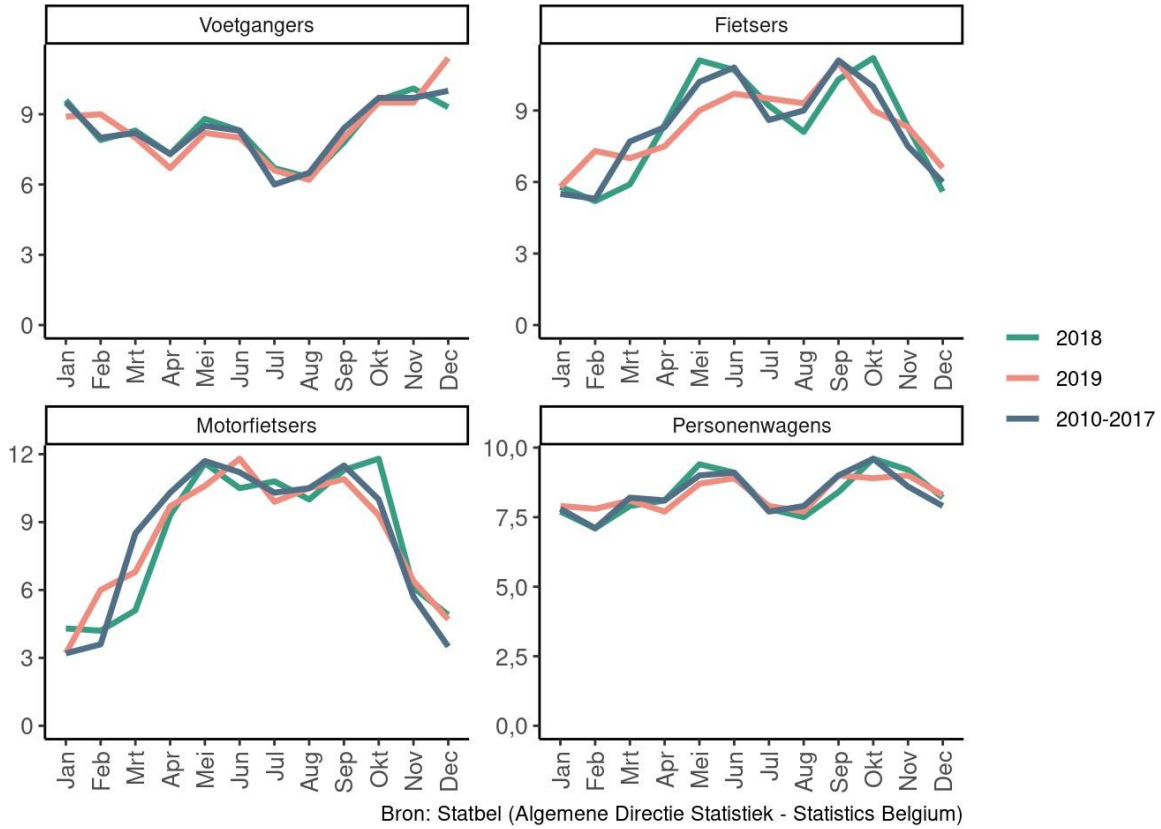
Figuur 29 geeft voor 2019 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Het absolute aantal letselongevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de rode lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken. Bij de letselongevallen daalt het aantal ongevallen licht tijdens de maanden juli en augustus,m aar voor de doden 30 dagen is er een toename tijdens de zomermaanden, wat aangeeft dat de gemiddelde ernst dan hoger ligt. Ook in sommige voorbije jaren zagen we een piek van doden 30 dagen in deze maanden.

Figuur 29. Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2019)



Figuur 30 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aandeel letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2010 tot 2017, in 2018 en in 2019. 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%. De grafieken tonen bijvoorbeeld aan dat zich in de wintermaanden duidelijk minder letselongevallen voordoen waarbij fietsers of motorfietsers betrokken zijn. Een verklaring is het feit dat weggebruikers minder geneigd zijn zich te verplaatsen met deze verplaatsingsmiddelen bij winterse weersomstandigheden.

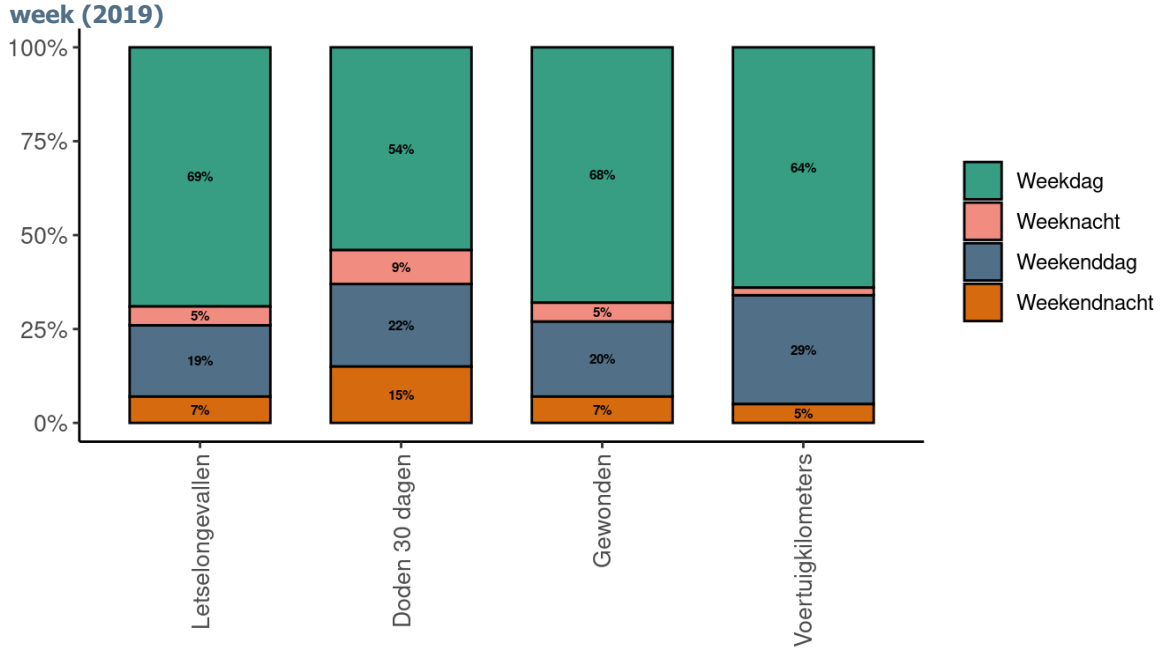
Figuur 30. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2010-2017, 2018 en 2019)



5.3 Per week

Figuur 31 geeft voor 2019 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2016 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel ongevallen of slachtoffers die in deze periode geregistreerd worden, groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers die in deze periode afgelegd worden, dan kent deze periode een groter risico. Deze figuur illustreert het feit dat de aantallen letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden relatief hoger liggen tijdens de weekendnachten. Omgekeerd is het aantal verkeersdoden op week- en weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.

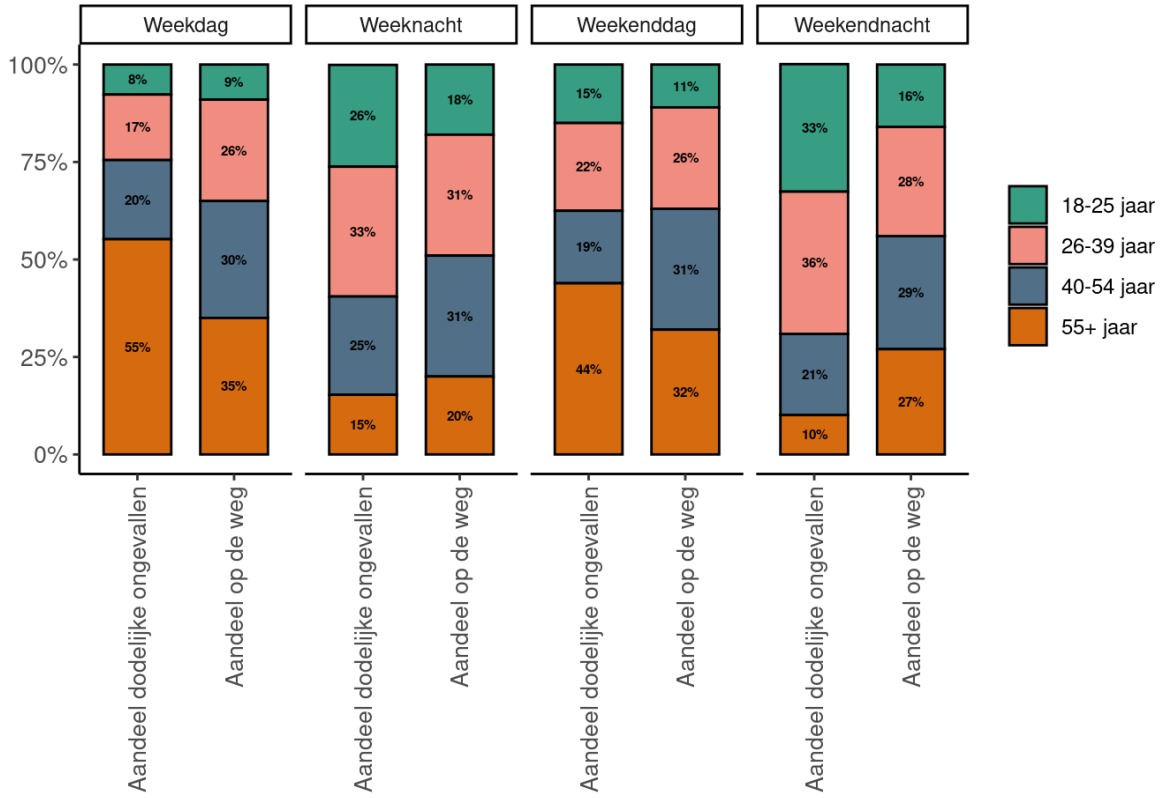
Figuur 31. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Monitor, 2017

Figuur 32 geeft voor elk tijdstip van de week en voor verschillende leeftijdscategorieën van autobestuurders de verdeling weer van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2018 en 2019. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting 'rijden onder invloed' die Vias institute in 2018 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. De figuur toont enerzijds dat de aanwezigheid op de weg tijdens week- en weekenddagen gedomineerd wordt door autobestuurders van 40 jaar en ouder. Tijdens de week- en weekendnachten neemt het aandeel van de jongere autobestuurders op de weg toe. Anderzijds zien we dat vooral de autobestuurders die jonger zijn dan 40 jaar betrokken raken in dodelijke ongevallen. In vergelijking met hun aanwezigheid op de weg, is deze groep autobestuurders dus oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen.

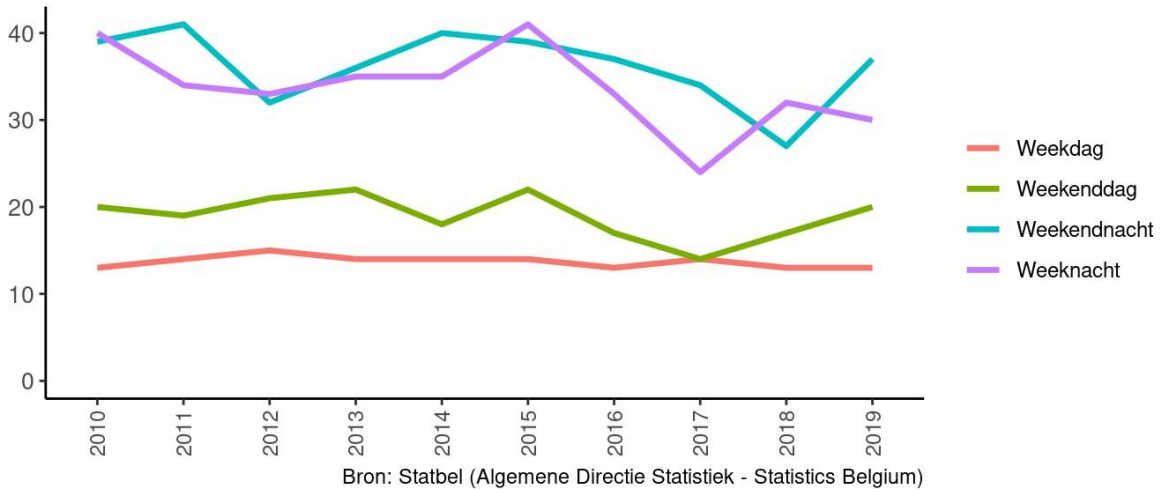
Figuur 32. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2018-2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium); Gedragsmeting 'Alcohol' 2018

Uit **figuur 33** kunnen we afleiden dat de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) het hoogst is op weekendnachten en weeknachten. We zien eveneens dat de ongevalsernst op weeknachten daalde op een periode van 10 jaar, terwijl de ernst op andere tijdstippen van de week gelijk bleef of zelfs steeg.

Figuur 33. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2018-2019)



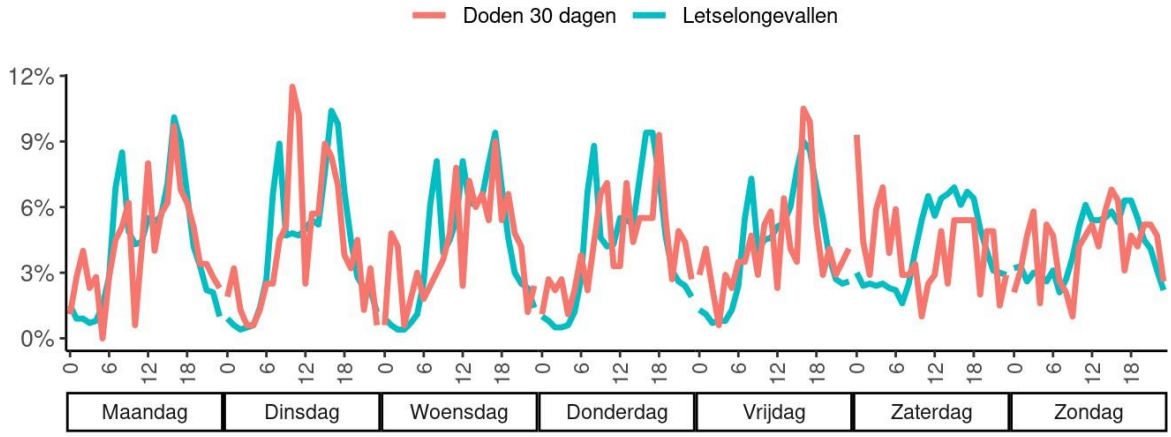
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

5.4 Per uur

Figuur 34 geeft voor 2018 en 2019 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een gelijkmatige verdeling van verkeer en verkeersongevallen, 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%. Voor de letselongevallen op weekdagen zijn er twee duidelijke pieken, de ochtendspits en de avondspits. Op woensdag is er nog een derde piek rond de middag. Voor

de doden 30 dagen op weekdagen vinden we deze twee pieken ook min of meer terug, maar hier is de piek duidelijk het hoogst tijdens de avondspits. In het weekend is er een piek van doden 30 dagen tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. We zien deze stijging echter niet terug bij de letselongevallen. Ongevallen tijdens weekendnachten komen dus minder vaak voor, maar zijn zeer dodelijk. Het aandeel letselongevallen en doden 30 dagen vertoont op weekenddagen minder pieken.

Figuur 34. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2018-2019)



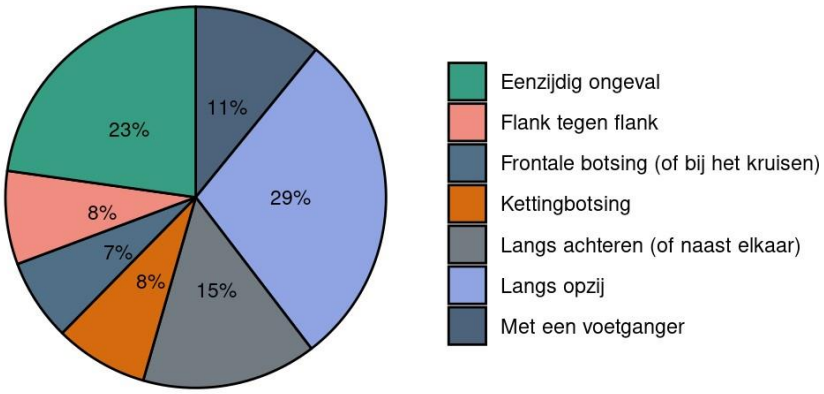
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

6 Ongevalskenmerken

6.1 Type aanrijdingen

Figuur 35 geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding in 2019 voor alle weggebruikers samen. 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. De grafiek toont dat de meeste ongevallen (29%) te rangschikken zijn als botsing langs opzij. De ongevallen met slechts één weggebruiker maken 23% van de letselongevallen uit, aanrijding langs achter 15% en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger 11%. Minder frequent voorkomende typen aanrijding zijn: flank tegen flank (8%), kettingbotsing (8%) en frontale botsing (7%).

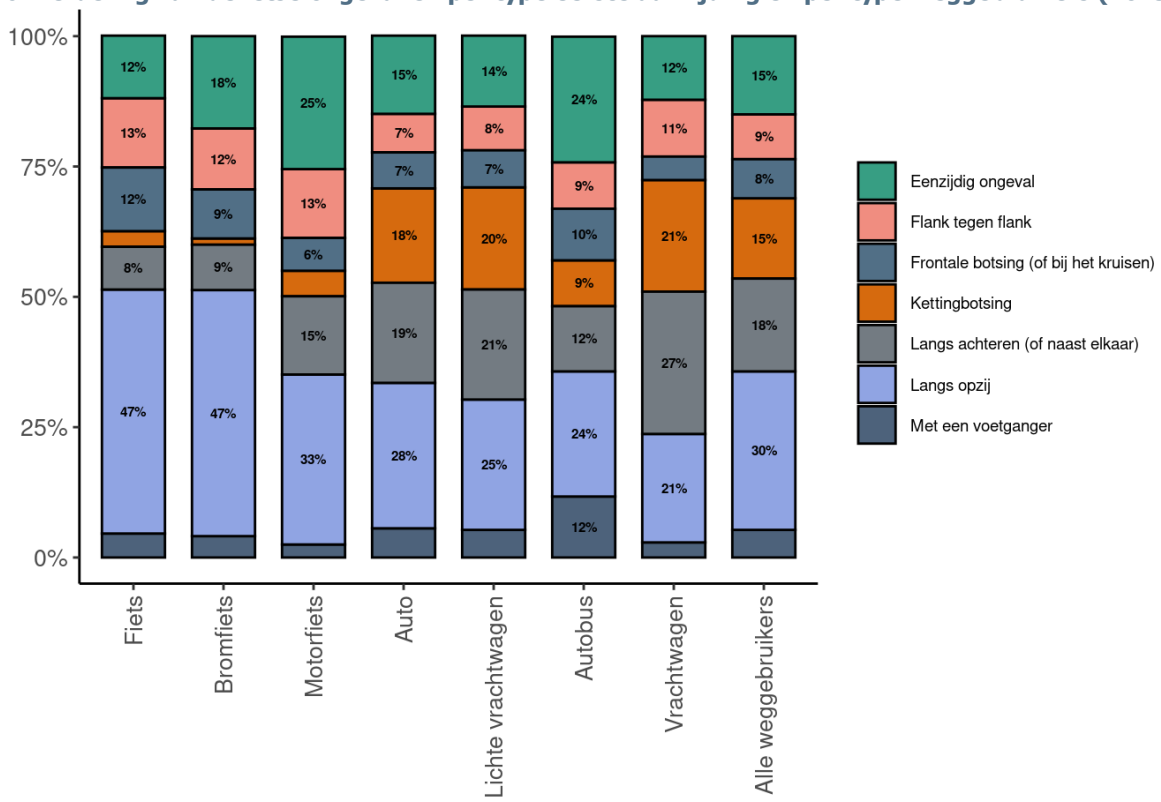
Figuur 35. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 36 geeft voor elke type weggebruiker de verdeling in 2019 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat één 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. De grafiek toont dat de spreiding van de ongevallen volgens aard van de botsing verschilt afhankelijk van het type weggebruiker. Een voorbeeld: ongevallen met een aanrijding langs achteren en kettingbotsingen komen veel frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën. Omgekeerd zijn fietsers en bromfietsers vaker betrokken bij botsingen van opzij.

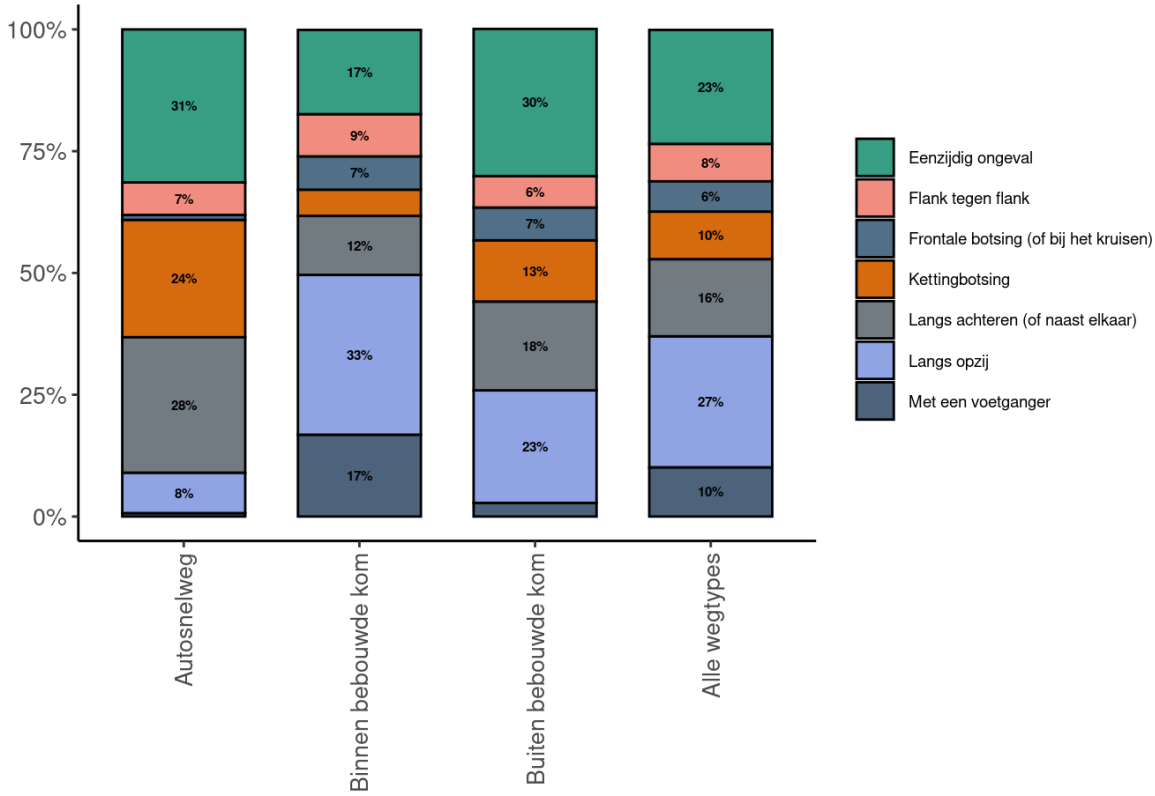
Figuur 36. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 37 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2019 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat één 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. De grafiek toont logischerwijze dat ongevallen met een botsing van opzij veel frequenter voorkomen binnen en buiten de bebouwde kom (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op autosnelwegen. Omgekeerd registreren we op autosnelwegen meer ongevallen met een aanrijding langs achteren en meer kettingbotsingen, evenals meer ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is.

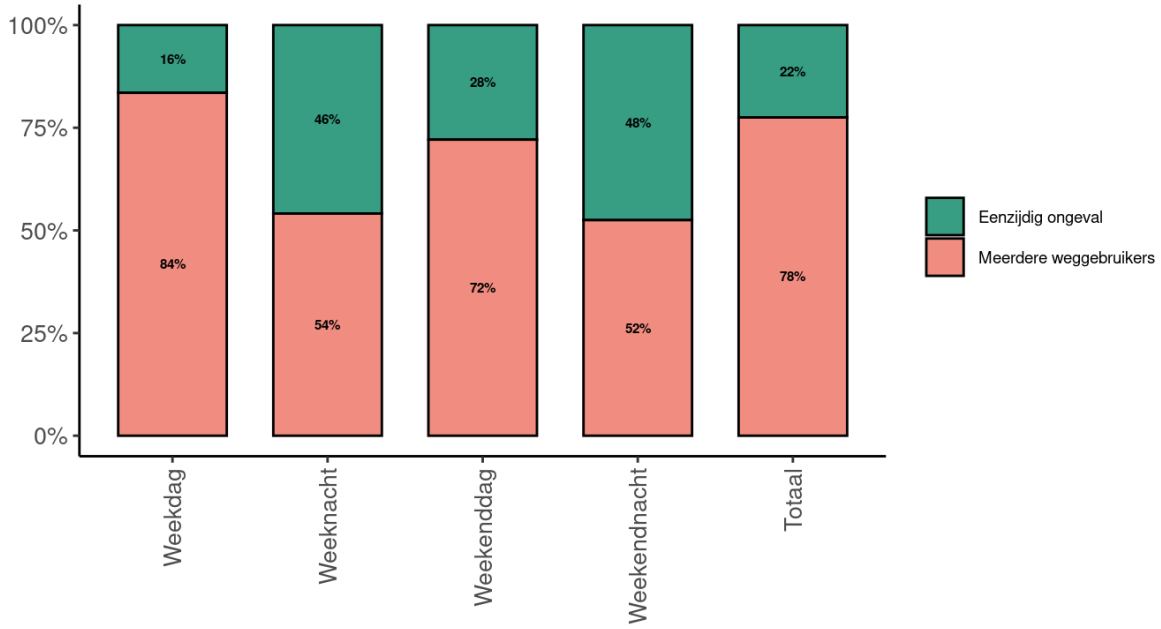
Figuur 37. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 38 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2019. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één partij betrokken was. De grafiek toont dat in totaal bij 22% van de ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal eenzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag.

Figuur 38. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2019)

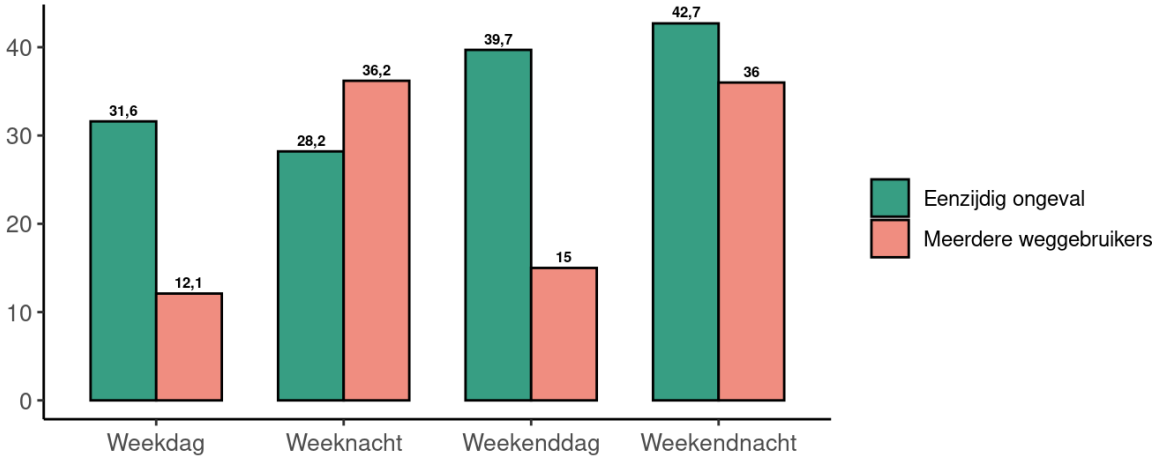


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In **figuur 39** tonen we de ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen met meerdere weggebruikers per periode

van de week. Eenzijdige ongevallen zijn duidelijk ernstiger dan ongevallen met meerdere weggebruikers op weekdagen en weekenddagen. Tijdens de weeknachten en weekendnachten verdwijnt dit verschil tussen beide typen ongevallen echter. Op weekendnachten zijn de eenzijdige ongevallen iets ernstiger, maar op weeknachten zijn ongevallen met meerdere weggebruikers ernstiger dan eenzijdige ongevallen.

Figuur 39. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2019)



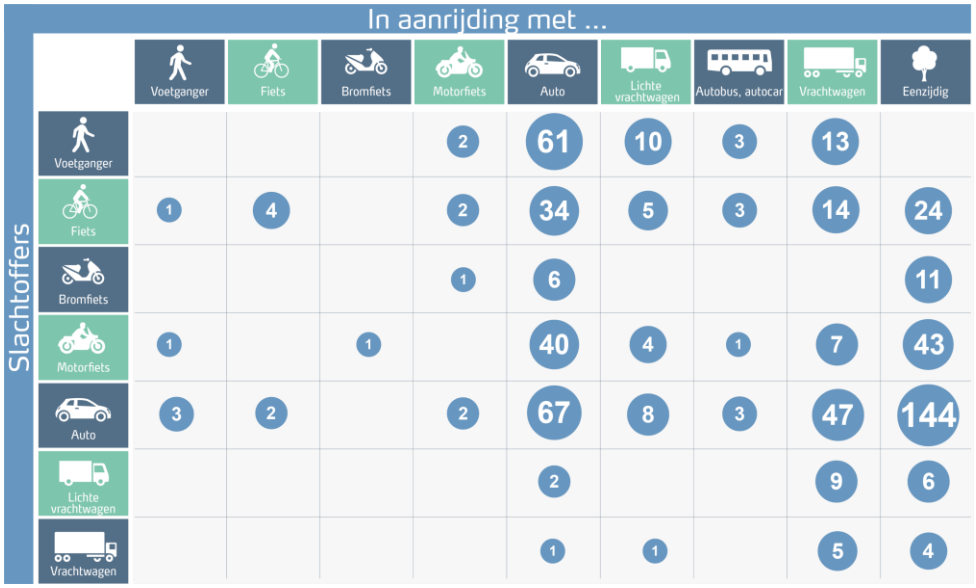
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

6.2 Botsingsmatrix

In de botsingsmatrix tonen we de dodelijke slachtoffers van 2019. We houden daarbij alleen rekening met de eerste botsing in het ongeval. In de rijen staan de dodelijke slachtoffers, in de kolommen hun opponenten. Zo zien we bijvoorbeeld dat 61 voetgangers dodelijk gewond raakten na een botsing met een personenwagen. Andersom vielen er 3 dodelijke slachtoffers in een personenwagen na een botsing met een voetganger.

Er vielen in 2019 144 doden in eenzijdige auto-ongevallen. Verder vielen er ook heel wat dodelijke slachtoffers na een botsing met een personenwagen. Zo vielen er 67 doden in ongevallen tussen twee personenwagens, maar 61 voetgangers en 40 motorfietsers raakten eveneens dodelijk gewond na een botsing met een personenwagen. Botsingen tussen personenwagens en vrachtwagens bleken ook dodelijk: 47 automobilisten lieten het leven in dergelijk ongeval. 43 motorfietsers kwamen om het leven na een eenzijdig ongeval.

Figuur 40. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

6.3 Verzwarende omstandigheden

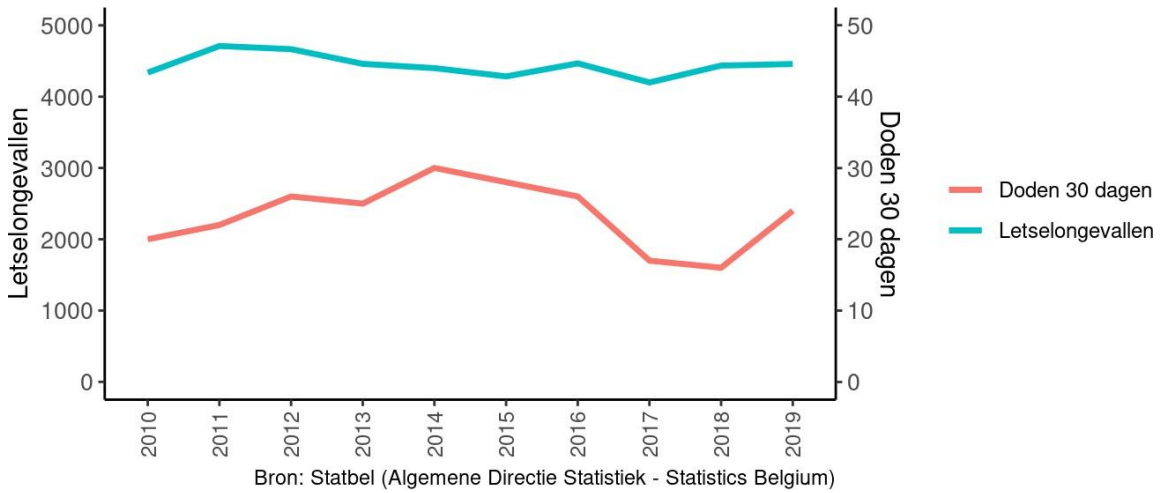
In **tabel 16** en **figuur 41** tonen we de evolutie van de letselongevallen met vluchtmisdrijf. Het aantal letselongevallen waarbij vluchtmisdrijf als verzwarende omstandigheid is geregistreerd is stabiel gebleven over de afgelopen 10 jaar (+2,8%). Hun aandeel in het aantal letselongevallen is wel toegenomen (+24,2%): in 2010 werd vluchtmisdrijf geregistreerd in 9,5% van de letselongevallen en in 2019 was dat in 11,8% van de letselongevallen. Het aantal doden, en bijgevolg de ongevalsernst, zijn toegenomen met respectievelijk 20% en 17,4%. Over het algemeen ligt de ongevalsernst bij deze ongevallen lager in vergelijking met alle letselongevallen samen.

Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrijf' (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2010	4337	20	4821	4,6	9	2
2011	4710	22	5233	4,7	10	2
2012	4666	26	5222	5,6	11	3
2013	4460	25	5019	5,6	11	3
2014	4400	30	4872	6,8	11	4
2015	4284	28	4744	6,5	11	4
2016	4467	26	4963	5,8	11	4
2017	4199	17	4667	4	11	3
2018	4436	16	4894	3,6	12	3
2019	4458	24	4932	5,4	12	4
Evolutie 2018-2019 %	+0,5%	+50%	+0,8%	+50%	+0%	+33,3%
Evolutie 2010-2019 %	+2,8%	+20%	+2,3%	+17,4%	+33,3%	+100%

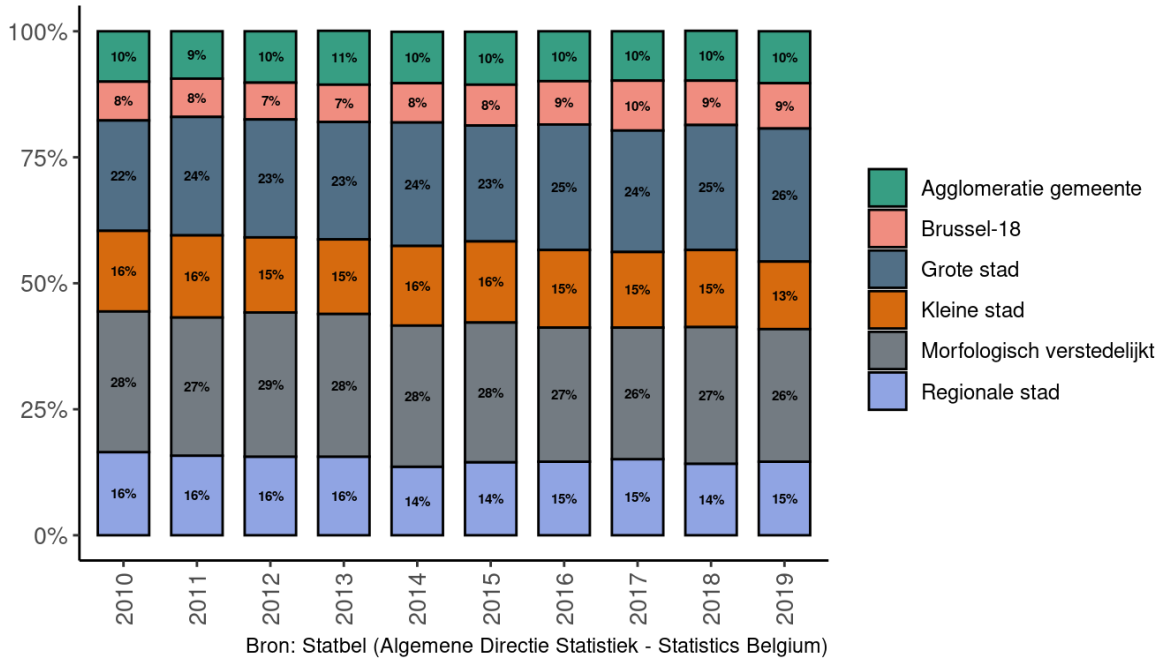
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 41. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2010-2019)



Figuur 42 toont het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf voor elke graad van verstedelijking. Het grootste aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf vinden we terug in morfologische verstedelijkt gebieden (gebieden waar de ruimte, fysisch, ingenomen wordt door de stad. Visueel kunnen we dit waarnemen als een concentratie van woningen en voorzieningen) en in de grote steden. Vluchtmisdrijf is dus vooral een fenomeen dat in de (grote) steden speelt.

Figuur 42. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2010-2019)



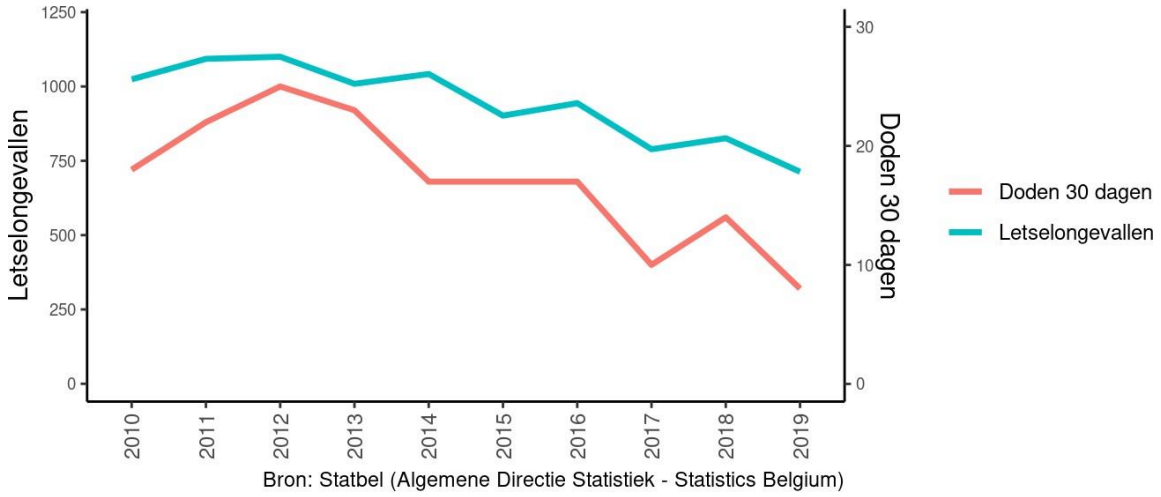
Tabel 17 en **Figuur 43** tonen de evolutie van ongevallen met niet-verzekering. Het aantal ongevallen waarbij niet- verzekering als verzwarende omstandigheid werd geregistreerd kende tussen 2010 en 2012 een toename, en vanaf 2014 een afname. Het aantal doden volgde dezelfde trend. Het aandeel in alle letselongevallen is stabiel gebleven: in 2010 maakten deze ongevallen 2,2% van alle letselongevallen uit, in 2019 was dat eveneens 1,9%. Het aantal doden bij deze ongevallen is wel sterk afgenomen: van 18 in 2010 naar 8 in 2019 (-55,6%). Het aandeel doden daalde in 2019 met 42,9% vergeleken met 2018.

Tabel 17. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2010-2019)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2010	1024	18	1364	18	2	2
2011	1093	22	1449	20	2	2
2012	1100	25	1444	23	2	3
2013	1009	23	1345	23	2	3
2014	1042	17	1337	16	3	2
2015	902	17	1149	19	2	2
2016	944	17	1229	18	2	3
2017	789	10	1045	13	2	2
2018	826	14	1115	17	2	2
2019	713	8	950	11	2	1
Evolutie 2018-2019 %	-13,7%	-42,9%	-14,8%	-35,3%	+0%	-50%
Evolutie 2010-2019 %	-30,4%	-55,6%	-30,4%	-38,9%	+0%	-50%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

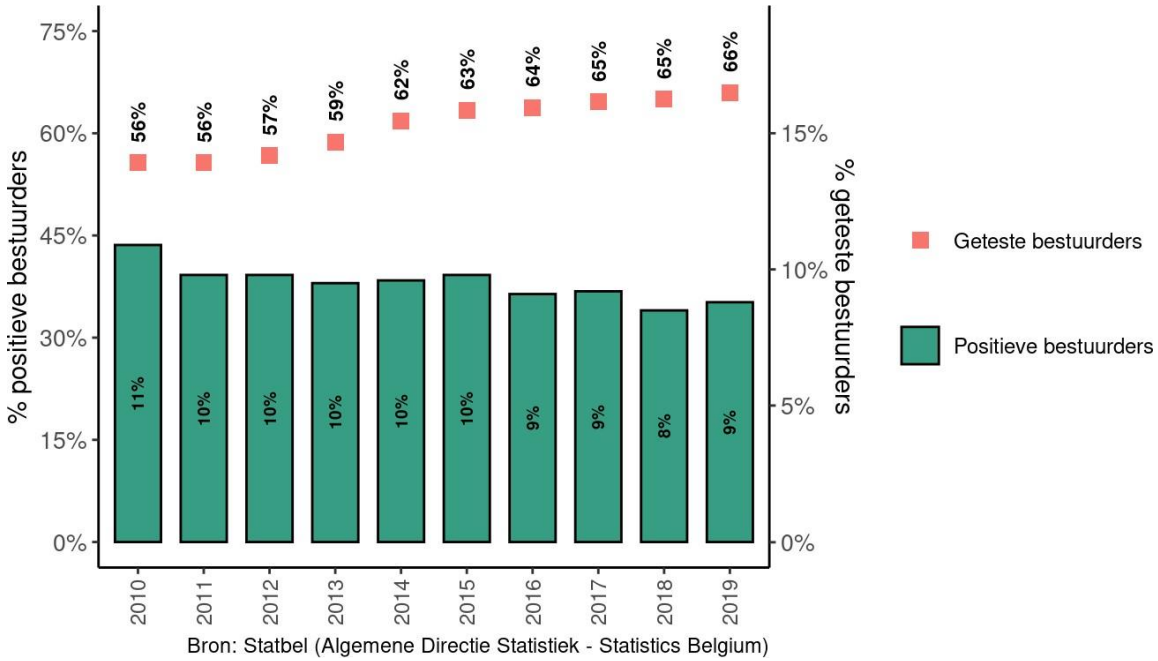
Figuur 43. Evolutie van letselongevallen met niet-verzekering en dodelijke slachtoffers in ongevallen met niet-verzekering (2010- 2019)



6.4 Rijden onder invloed van alcohol

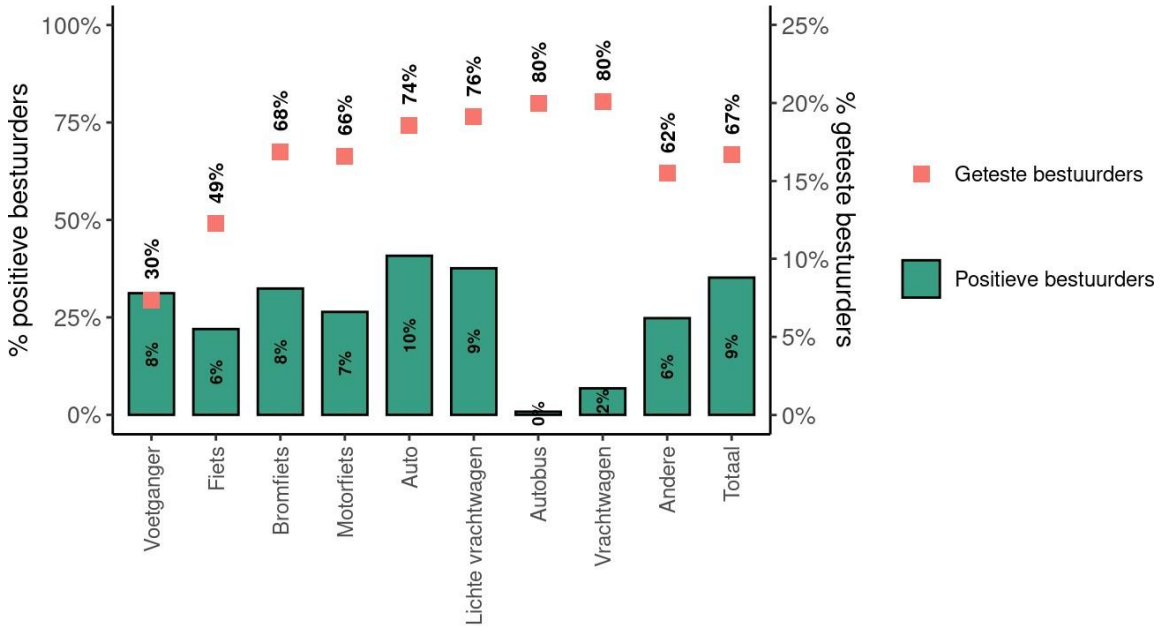
Figuur 44 toont de evolutie van het aantal geteste en positieve bestuurders in de periode 2010 tot 2019. Het percentage geteste bestuurders steeg van 56% naar 66% op een periode van 10 jaar. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol daalde met 2 procentpunten, van 11% in 2010 tot 9% in 2019.

Figuur 44. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2010-2019)



Figuur 45 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2019. De grafiek toont dat het percentage van de bij een ongeval betrokken bestuurders die onder invloed van alcohol zijn, sterk verschilt naargelang de verplaatsingswijze. Zo noteren we een percentage van 10% bij de autobestuurders tegenover slechts 2% bij de vrachtwagenchauffeurs. Ook het percentage bestuurders dat een ademtest aflegt na een letselongeval, verschilt naargelang het type weggebruiker. Slechts 30% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 80% van de vrachtwagenbestuurders betrokken in een letselongeval. De ongevallendatabank bevat enkel het resultaat van een ademtest en niet van een eventuele bloedafname. Doden ter plaatse kunnen echter niet blazen, en ernstig gewonden die later komen te overlijden zijn vaak niet in staat om te blazen.

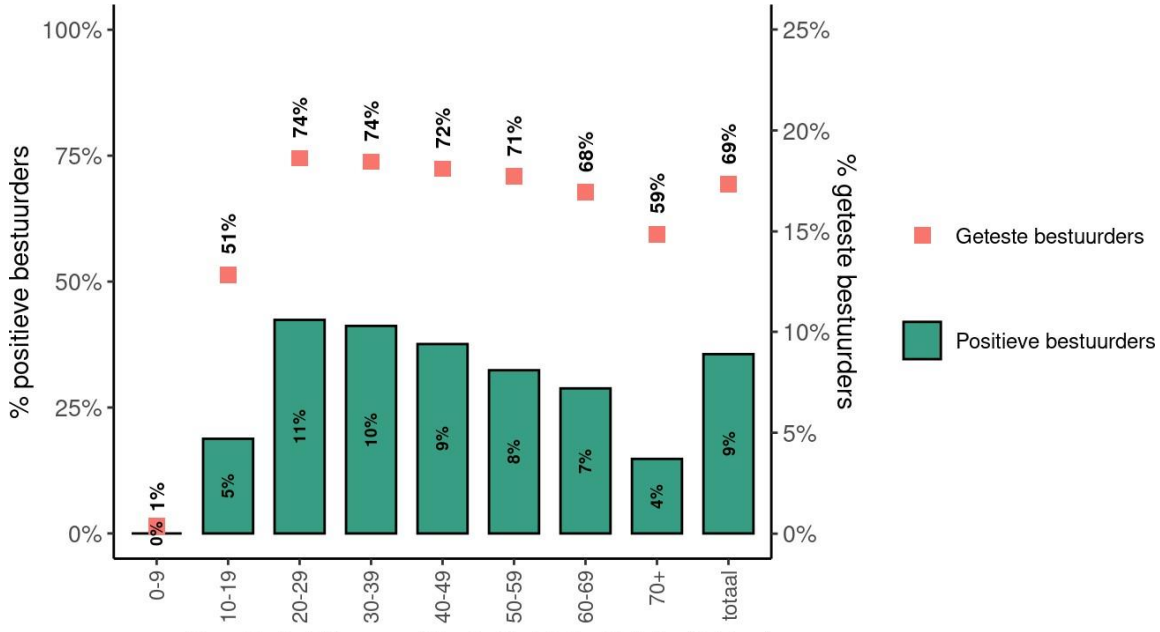
Figuur 45. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In **figuur 46** zien we het percentage geteste en positieve bestuurders per leeftijdscategorie. Het percentage geteste bestuurders is het hoogst voor de groep 20-29 jarigen, en daalt met toenemende leeftijd. We zien dezelfde tendens voor de positieve bestuurders. Dit percentage is het hoogst bij de 20-29 jarigen en daalt naarmate de leeftijd stijgt.

Figuur 46. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2019)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In **tabel 18** wordt de evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie weergegeven. In 2019 hadden de 45-64 jarige de hoogste gemiddelde bloedalcoholconcentratie, gevolgd door de 25-44 jarigen en de 18-24 jarigen. Hoewel een kleiner percentage bestuurders van middelbare leeftijd positief test (zoals we zagen in figuur 46), zijn zij wel het zwaartst onder invloed van alcohol.

Tabel 18. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2014-2019)

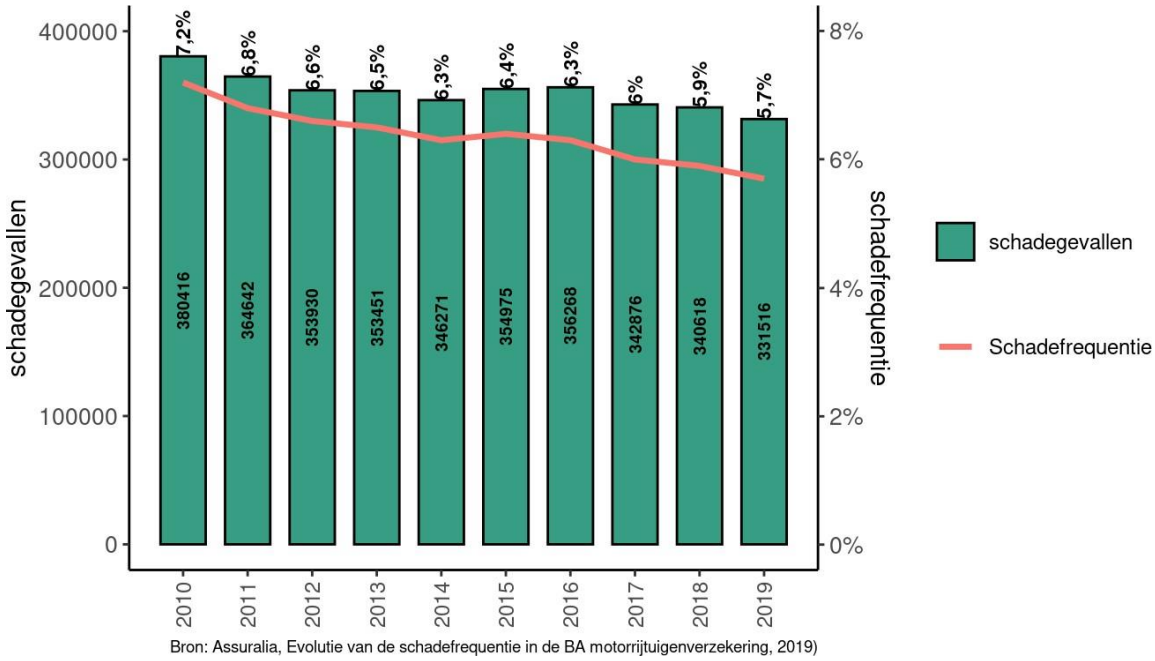
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
18-24 jaar	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6
25-44 jaar	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
45-64 jaar	1,7	1,8	1,8	1,7	1,8	1,8
65+ jaar	1,4	1,5	1,5	1,4	1,5	1,4
alle leeftijden	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

7 Verzekeringsgegevens

Figuur 47 geeft voor de periode van 2010 tot 2019 de evolutie weer van (1) het aantal schadegevallen en (2) 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 voorbije jaren ging het om ongeveer 350 000 aangiftes per jaar. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De voorbije 10 jaar is er een daling van het aantal schadegevallen. Ook de schadefrequentie daalde in 2019 tot het laagste peil in 10 jaar. Een schadefrequentie van 5,7% betekent dat door 1000 verzekerde voertuigen 57 schadegevallen veroorzaakt werden in 2019.

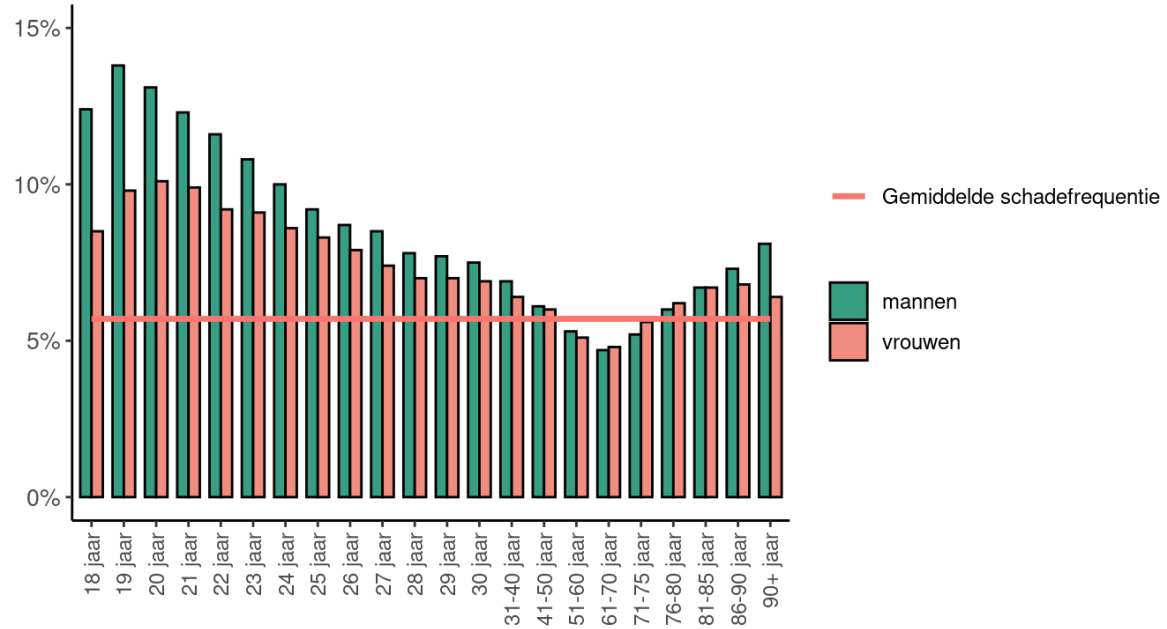
Figuur 47. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijn (2010-2019)



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2019)

Figuur 48 geeft voor de periode van 2015 tot 2019 de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. De schadefrequentie is over het algemeen groter bij mannen dan bij vrouwen. Dat verschil is meer uitgesproken bij de jongere leeftijden en vervaagt naarmate de bestuurders ouder zijn. De schadefrequentie is het hoogst bij de 19-jarige bestuurders en neemt af naarmate de bestuurders ouder worden. Tot aan de leeftijd van 50 jaar is de schadefrequentie hoger dan de gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2015-2019. Voor de 50- tot 70-jarigen ligt de schadefrequentie onder het gemiddelde. Vanaf 70 jaar is er opnieuw een toename van de schadefrequentie.

Figuur 48. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2015-2019)

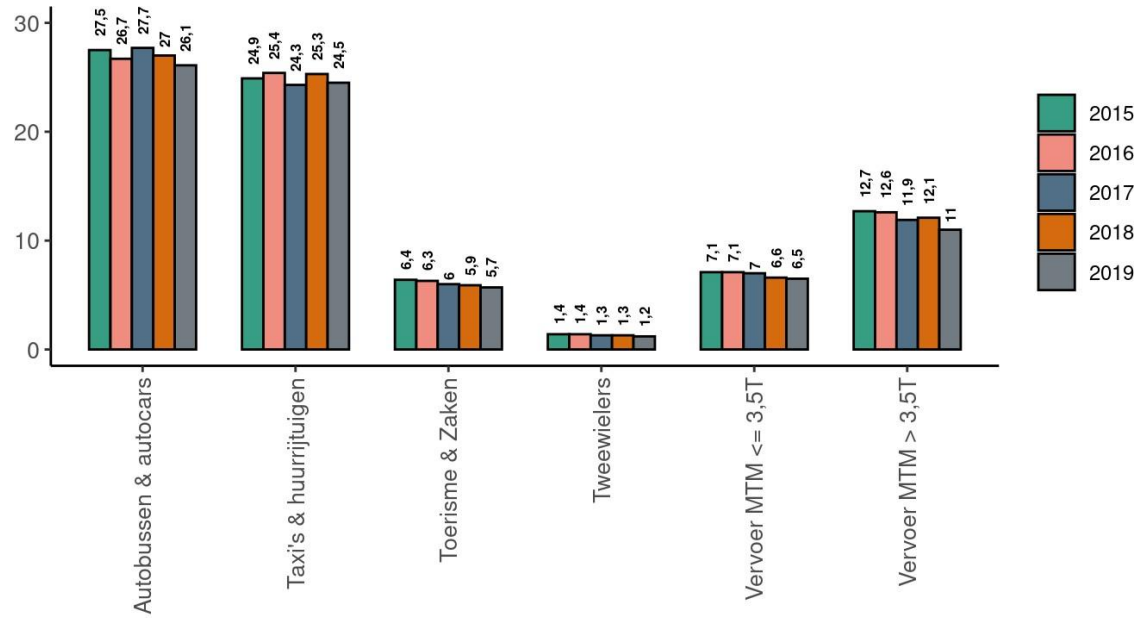


Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2019

Figuur 49 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2019 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemotoriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. 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).

Autobussen en autocars en taxi's en huurrijtuigen zijn vaker betrokken in ongevallen dan andere voertuigcategorieën. We zien dat 1000 verzekerde autobussen en autocars zo'n 260 ongevallen veroorzaakten in 2019. 1000 verzekerde taxi's en huurrijtuigen veroorzaakten 245 schadegevallen in 2019. De schadefrequentie is stabiel sinds 2015 voor de verschillende voertuigcategorieën. Onderstaande figuur houdt geen rekening met de afgelegde kilometers voor de verschillende voertuigcategorieën. Zo leggen autobussen en autocars vermoedelijk heel wat kilometers af, waardoor ze ook vaker aanrisico blootgesteld worden dan andere voertuigcategorieën. Het aantal letselongevallen met een autobus of autocar is bovendien klein, wat erop wijst dat het voor een groot deel van de ongevallen die door Assuralia gevat worden om louter materiële schade gaat.

Figuur 49. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2015-2019)



Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2019)

Gebruikte terminologie

Europese landen volgens de ISO-afkorting

Afkorting	Land
AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
GB	Groot Brittannië
HU	Hongarije
HR	Croatië
IE	Ierland
IL	Israël
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RS	Servië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
TR	Turkije
UK	Verenigd Koninkrijk

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, 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.

Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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 gewogen cijfers. Vanaf 2005 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 databank 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.

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:

- Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium):
  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.
- 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 cm^3 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 19. 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, 2019	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekerings-maatschappijen	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.	- Vanaf 2001 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2019	Assuralia Assuralia (2019). Evolutie van de schade-frequentie 2010-2019 in de BA motorrijtuigen verzekering. Link naar het rapport
Vias institute @Risk, 2020	Risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer voor verschillende groepen weggebruikers.	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. Ernstige verwondingen zijn gedefinieerd als 'MAIS3+', dit zijn verwondingen met langdurige (soms levenslange) fysieke of mentale beperkingen voor de slachtoffers.	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. De letselgegevens zijn afkomstig van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) en FOD Volksgezondheid.	- België	Vias institute Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport
MONITOR	Aantal afgelegde voertuigkilometers	Zelfgerapporteerd mobiliteitsgedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen	Online survey met 10.000 respondenten (waarvan 2.000 jonger dan 18 jaar)	- 2016 en 2017 - België	Vias institute en FOD Mobiliteit en Transport. MONITOR Project (2017). Nationale enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid [Project lopend.] Link naar het project
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van verkeers-slachtoffers	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.	De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallen-formulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) die deze valideert en controleert. Op basis van de overlijdensformulieren van de Parketten worden de 'dodelijk gewonden' toegevoegd. Voor de cijfers vanaf 2005 werd de databank samengesteld o.b.v. de PV's waardoor,	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2018	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

			naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.		
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	De voornaamste doodsoorzaken	Voornaamste (oorspronkelijke) doodsoorzaken, per geslacht, leeftijdscategorie en gewest.	Samenvoeging van twee bronnen: - 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)	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2017	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers en reizigers-kilometers	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	- Vanaf 1970 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2017	FOD Mobiliteit en Vervoer Link naar het rapport

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert Vias institute jaarlijks een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat vier rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, gedrag, rijvaardigheid 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 Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be