

JAARRAPPORT VERKEERSVEILIGHEID:
ANALYSE VAN VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN IN
VLAANDEREN TOT EN MET 2016

Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid

Gelieve naar dit document te refereren als:

Lammar, P. (2018). Jaarrapport Verkeersveiligheid: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2016. Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid, Departement MOW, Vlaamse overheid.

Met dank aan Bieke Moelans, Myriam Adriaensen, Koen Van Raemdonck en Zdenko Heyvaert voor kritische nalezing en ondersteuning bij het uitvoeren van analyses.

Inhoudstafel

Inhoud

Inleiding	6
Overzicht statistieken	8
DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers	10
1. Evolutie richting streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan (2016).....	10
1.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden	10
1.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden	13
1.3 Evolutie aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermd verkeersdeelnemers	15
1.4 Evolutie aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (18-24 jaar)	16
1.5 Evolutie aantal lichtgewonden	17
1.6 Evolutie aantal letselongevallen.....	18
2. Evolutie andere verkeersveiligheidsindicatoren	20
2.1 Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners)	20
2.2 Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers)	23
2.3 Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers)	25
2.4 Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen).....	27
3. Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers	29
3.1 Tijdstip	29
3.2 Volgens de weersgesteldheid.....	35
4. De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers	36
4.1 Volgens de 5 Vlaamse provincies	36
4.2 Volgens wegtype	38
4.3 Binnen en buiten de bebouwde kom	40
4.4 Volgens snelheidsregime	43
4.5 Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes.....	45
5. Kenmerken van verkeersslachtoffers	47
5.1 Volgens leeftijd.....	47
5.2 Volgens leeftijd en geslacht.....	49

5.3 Volgens verplaatsingswijze.....	53
5.4 Volgens leeftijd en verplaatsingswijze	74
6. Kenmerken van letselongevallen	78
6.1 Conflicttype (“naar tegenpartij”).....	78
6.2 Naar type van aanrijding	80
DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten.....	85
Begrippen, definities en afkortingen.....	95
Lijst van figuren	99
Lijst van tabellen.....	101
Bibliografie	103

Inleiding

Dit rapport bevat een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deze analyse is verricht op basis van de verkeersongevallen die in Vlaanderen gebeurden. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de databank van de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek (FOD Economie, AD Statistiek) welke informatie bevat over alle geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers op de Belgische wegen. De focus ligt op het jaar 2016, maar daarnaast worden er ook enkele evoluties gegeven.

Voor alle duidelijkheid en naar interpretatie toe van de resultaten geven we nog even mee dat de samenstelling van deze ongevallendatabank vanaf 2014 een verandering heeft ondergaan: terwijl vroeger enkel de VOF's (verkeersongevallenformulieren) werden opgenomen, wordt de databank nu samengesteld op basis van de PV's. Hierdoor worden naast de ongevallen die door de politie ter plaatse worden vastgesteld, ook de ongevallen die op het bureau worden aangegeven opgenomen in de database. Dit heeft tot gevolg dat de cijfers vanaf 2014 niet zomaar te vergelijken zijn met deze van voorgaande jaren. Omdat deze vorm van onderregistratie reeds voor 2014 bekend was, werd van 2005 tot 2013 wel een wegingsfactor berekend voor het aantal letselongevallen en gewonden. In dit rapport worden niettemin soms wel evoluties weergegeven, omdat dit belangrijk is om te kunnen opvolgen vanwaar we komen en waar we ons momenteel bevinden richting geformuleerde streefcijfers. Omdat de specifieke kenmerken van de ongevallen die op het politiebureau worden aangegeven sterk kunnen verschillen van deze die ter plaatse worden vastgesteld (o.a. de verdeling op basis van de leeftijd van de slachtoffers, het type weggebruiker, het type aanrijding,...) is het van belang om hiermee rekening te houden bij de interpretatie. Naar vervoersmodus is het belangrijkste verschil dat bij de ongevallen die op het bureau aangegeven zijn, fietsers veel sterker vertegenwoordigd zijn.

Verder moet er op gewezen worden dat het enkel gaat over het geregistreerd aantal letselongevallen. Het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers wordt onderschat: niet alle verkeersongevallen zijn immers opgenomen in de ongevallendatabank, omdat ze niet allemaal systematisch gemeld worden bij de politie.

Het rapport begint met het geven van een algemene evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers, waarin ook de voortgang richting de in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers besproken wordt. Naast de absolute aantallen doden, zwaargewonden en letselongevallen worden er ook enkele relatieve indicatoren weergegeven: de mortaliteit, het overlijdensrisico, het ongevalsrisico en de ongevallenernst. Vervolgens worden analyses getoond op basis van het tijdstip van de ongevallen, waarin de verdeling van de ongevallen en de slachtoffers naar de maanden van het jaar, de periode van de week en volgens de weersgesteldheid worden weergegeven. Specifiek voor voetgangers wordt er ook een verdeling weergegeven naargelang de maanden van het jaar en de uren van de dag. Daarna wordt de locatie van de ongevallen behandeld: hier wordt ingegaan op de verdeling van de letselongevallen en slachtoffers volgens de Vlaamse provincies, op of buiten autosnelwegen, binnen of buiten de bebouwde kom, volgens het snelheidsregime en op kruispunten, rotondes of doorlopende weggedeeltes. Vervolgens worden de kenmerken van de verkeersslachtoffers besproken: de leeftijd, het geslacht en de verplaatsingswijze. Ten slotte worden ook de kenmerken van de ongevallen zelf besproken, meer bepaald het conflict- en aanrijdingstype.

Ter afsluiting volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten en worden daarbij ook enkele aandachtspunten geformuleerd.

Om de verkeersongevallencijfers te kaderen, geven we nog een kort overzicht van een aantal externe factoren, waaronder de demografische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen.

➤ *Demografische ontwikkelingen*

De bevolking in Vlaanderen in 2016 telt 6.477.804 inwoners. Dit zijn er 9% meer dan in 2000 en 0,5% meer dan in 2015.

Beschouwen de leeftijdsverdeling van deze Vlaamse bevolking over de laatste 15 jaar, valt vooral het stijgend aandeel op van de oudste leeftijdscategorie 65+ dat ca. 2,5% gestegen is: van 17% naar 19,5% ten koste van de jongere leeftijdsgroepen waarvan het aandeel licht is gedaald.

Zo is de verdeling in 2016 als volgt:

- Aandeel 0-14-jarigen : 16,2%
- Aandeel 15-19-jarigen : 5,4%
- Aandeel 20-24-jarigen : 5,9%
- Aandeel 25-34-jarigen : 12,3%
- Aandeel 35-64-jarigen : 40,7%
- Aandeel 65+ : 19,5%

De bevolkingsvooruitzichten voorspellen een verdere aangroei van de leeftijdscategorie 65+ naar 20,6% (in 2020) en 24,2% (2030) ten koste van het aandeel 30-64-jarigen.

➤ *Mobiliteitsontwikkelingen*

De afgelegde voertuigkilometers en het voertuigenpark blijven in stijgende lijn gaan (Statistiek Vlaanderen – Vlaamse overheid; FOD Mobiliteit en FOD Economie – AD Statistiek –Statistics Belgium).

Opvallend daarnaast is de stijging van het gebruik van de (elektrische) fiets. Diverse bronnen (vb. Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), Fietsbarometer van de provincie Antwerpen, FietsTelweek, Mobiliteitsbarometer VAB,...) geven een stijging aan van het aantal fietsers, vooral ook bij het woon-werkverkeer en in stedelijke context.

Overzicht statistieken

TABEL 1

Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2016)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	318	49,9%	31.638	61,8%	31.956	61,7%
Waals Gewest	302	47,4%	14.995	29,3%	15.297	29,5%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	17	2,7%	4.557	8,9%	4.574	8,8%
België	637	100,0%	51.190	100,0%	51.827	100,0%

TABEL 2

Ongevallencijfers in één oogopslag (2016)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
Totaal	318	100%	31.638	100%	31.956	100%
Per miljoen inwoners	49		4.884		4.933	
Periode van de week						
Weekdag	182	57,2%	22.091	69,8%	22.273	69,7%
Weeknacht	33	10,4%	1.301	4,1%	1.334	4,2%
Weekenddag	59	18,6%	6.152	19,4%	6.211	19,4%
Weekendnacht	44	13,8%	2.094	6,6%	2.138	6,7%
Provincie						
Antwerpen	72	22,6%	8.784	27,8%	8.856	27,7%
Limburg	47	14,8%	4.238	13,4%	4.285	13,4%
Oost-Vlaanderen	77	24,2%	8.263	26,1%	8.340	26,1%
West-Vlaanderen	84	26,4%	6.070	19,2%	6.154	19,3%
Vlaams-Brabant	38	11,9%	4.283	13,5%	4.321	13,5%
Wegtype						
Autosnelwegen	54	17,0%	3.071	9,7%	3.125	9,8%
Gewestwegen	149	46,9%	15.091	47,7%	15.240	47,7%
Gemeentewegen of andere	111	34,9%	13.185	41,7%	13.296	41,6%
Onbekend	4	1,3%	291	0,9%	295	0,9%
Locatie						
Buiten de bebouwde kom	229	72,0%	14.730	46,6%	14.959	46,8%
Binnen de bebouwde kom	76	23,9%	14.644	46,3%	14.720	46,1%
Onbekend	13	4,1%	2.264	7,2%	2.277	7,1%
Snelheidszone						
30 km/u of minder	10	3,1%	2.113	6,7%	2.123	6,6%
31 km/u tot 50 km/u	80	25,2%	13.571	42,9%	13.651	42,7%
51 km/u tot 70 km/u	118	37,1%	7.954	25,1%	8.072	25,3%
71 km/u tot 90 km/u	52	16,4%	2.445	7,7%	2.497	7,8%
Meer dan 90 km/u	51	16,0%	2.454	7,8%	2.505	7,8%
Onbekend	7	2,2%	3.101	9,8%	3.108	9,7%

Kruispunttype						
Buiten kruispunt	239	75,6%	19.850	62,7%	20.089	62,9%
Op kruispunt	73	23,1%	11.135	35,2%	11.208	35,1%
Op rotonde	4	1,3%	653	2,1%	657	2,1%
Geslacht						
Mannen	238	74,8%	17.379	54,9%	17.617	55,1%
Vrouwen	76	23,9%	13.921	44,0%	13.997	43,8%
Onbekend	4	1,3%	338	1,1%	342	1,1%
Leeftijd						
Minder dan 18 jaar	7	2,2%	4.008	12,7%	4.015	12,6%
18 - 24 jaar	46	14,5%	5.264	16,6%	5.310	16,6%
25 - 34 jaar	65	20,4%	6.104	19,3%	6.169	19,3%
35 - 44 jaar	38	11,9%	4.895	15,5%	4.933	15,4%
45 - 54 jaar	34	10,7%	4.563	14,4%	4.597	14,4%
55 - 64 jaar	33	10,4%	3.130	9,9%	3.163	9,9%
65 jaar en ouder	91	28,6%	3.324	10,5%	3.415	10,7%
Onbekend	4	1,3%	350	1,1%	354	1,1%
Weggebruikerstype						
Voetgangers	38	11,9%	2.219	7,0%	2.257	7,1%
Fietsers	56	17,6%	8.136	25,7%	8.192	25,6%
Bromfietsers	5	1,6%	2.519	8,0%	2.524	7,9%
Motorfietsers	34	10,7%	1.520	4,8%	1.554	4,9%
Personenwagens	153	48,1%	15.130	47,8%	15.283	47,8%
Lichte vrachtwagens	15	4,7%	1.008	3,2%	1.023	3,2%
Vrachtwagens	14	4,4%	307	1,0%	321	1,0%
Autobus/autocar	0	0,0%	248	0,8%	248	0,8%
Andere/onbekend	3	0,9%	551	1,7%	554	1,7%
Ongevalstype						
Tussen bestuurders	163	51,3%	21.278	67,3%	21.441	67,1%
<i>Met een voetganger</i>	37	11,6%	2.097	6,6%	2.134	6,7%
Eenzijdige ongevallen	109	34,3%	4.583	14,5%	4.692	14,7%
Andere/onbekend	9	2,8%	3.680	11,6%	3.689	11,5%
Type slachtoffer						
Bestuurders en voetgangers	277	87,1%	26.438	83,6%	26.715	83,6%
Passagiers	38	11,9%	5.042	15,9%	5.080	15,9%
Onbekend	3	0,9%	158	0,5%	161	0,5%
Lichtgesteldheid						
Dag (licht)	184	59,5%	21.759	72,3%	21.943	72,2%
Dageraad-schemering	6	1,9%	1.614	5,4%	1.620	5,3%
Nacht (donker)	119	38,5%	6.722	22,3%	6.841	22,5%

DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers

1. Evolutie richting streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan (2016)

1.1 Evolutie van het aantal verkeersdoden

In 2016 vielen in Vlaanderen 318 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In vergelijking met 2015 merken we een daling op van het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen met 15,9% (van 378 in 2015 naar 318 in 2016). De evolutie op Belgisch niveau kent een daling met 13% (van 732 in 2015 naar 637 in 2016).

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2016 **mogen in het jaar 2020 nog maximum 200 verkeersdoden vallen** (Figuur 1), wat 118 verkeersdoden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2016. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient Vlaanderen een jaarlijkse gemiddelde daling van 29,5 dodelijke slachtoffers te realiseren. Dit betekent dat de sterke daling, zoals vastgesteld tussen 2015 en 2016, zich verder moet doorzetten de komende jaren. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – 133 verkeersdoden) betreft, zitten we overeenkomstig de jaarlijkse daling van ± 15 doden momenteel op schema.

Figuur 1 geeft de evolutie van het aantal verkeersdoden weer, samen met de doelstellingen voor 2020 en 2030, zoals opgenomen in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2016.

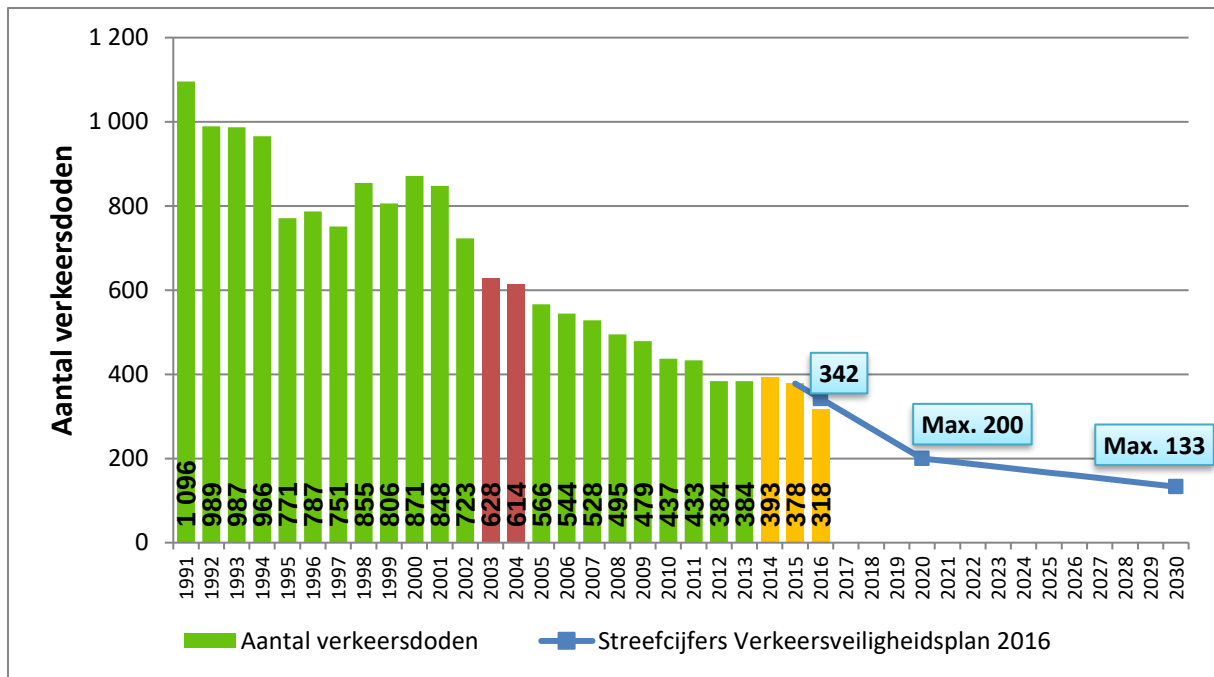
In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan¹ werd het jaar 2010 als referentiejaar gekozen om het aantal verkeersdoden in de daaropvolgende jaren mee te vergelijken. In dit rapport wordt echter bijkomend gewerkt met een **referentiegemiddelde**² voor de periode 2010-2012. Dit bedraagt **418 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2016 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met 17 verkeersdoden.

FIGUUR 1

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2016)

¹ Vlaams verkeersveiligheidsplan (2016) – <http://www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be/verkeersveiligheidsplan.php>

² Het werken met een referentiegemiddelde van drie jaar in plaats van één referentiejaar heeft als voordeel dat het sterke toevalschommelingen van het referentiepunt vermijdt en dus de trend duidelijker weergeeft.



Rode balken: de gegevens van de jaren 2003 en 2004 zijn minder betrouwbaar; oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 3

Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2016)

JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS	VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS
1991	1.096	190	17
1992	989	171	15
1993	987	169	15
1994	966	165	14
1995	771	131	11
1996	787	134	11
1997	751	127	10
1998	855	145	12
1999	806	136	11
2000	871	147	12
2001	848	143	11
2002	723	121	9
2003	628	105	8
2004	614	102	8

2005	566	94	7
2006	544	89	7
2007	528	86	6
2008	495	80	6
2009	479	77	6
2010	437	70	5
2011	433	69	5
2012	384	60	4
2013	384	60	5
2014	393	61	5
2015	378	59	4
2016	318	49	4*
Gemiddelde 2010-2012	418	66,3	nvt
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-23,9%	-26,1%	nvt
Evolutie 2015-2016 (in %)	-15,9%	-16,9%	-15,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek (verkeersdoden en aantal inwoners); FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest (reizigerskilometers). Wegens verandering van methodologie in 2013 leidt het vergelijken van cijfers met voorgaande jaren tot incoherentie: Vanaf 2013 zijn de cijfers op basis van voertuigkilometers (aangeleverd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) voor 2 voertuigcategorieën (licht en zwaar vervoer) aan de hand van het propagatiemodel Promovia. Voor meer informatie over het model of de methodologie verwijzen we naar het studierapport 'Voertuigprestaties 2015 op basis van doorrekeningen met PROMOVIA' van de Vlaamse overheid.

*Voorlopige berekening o.b.v. reizigerskilometers 2015

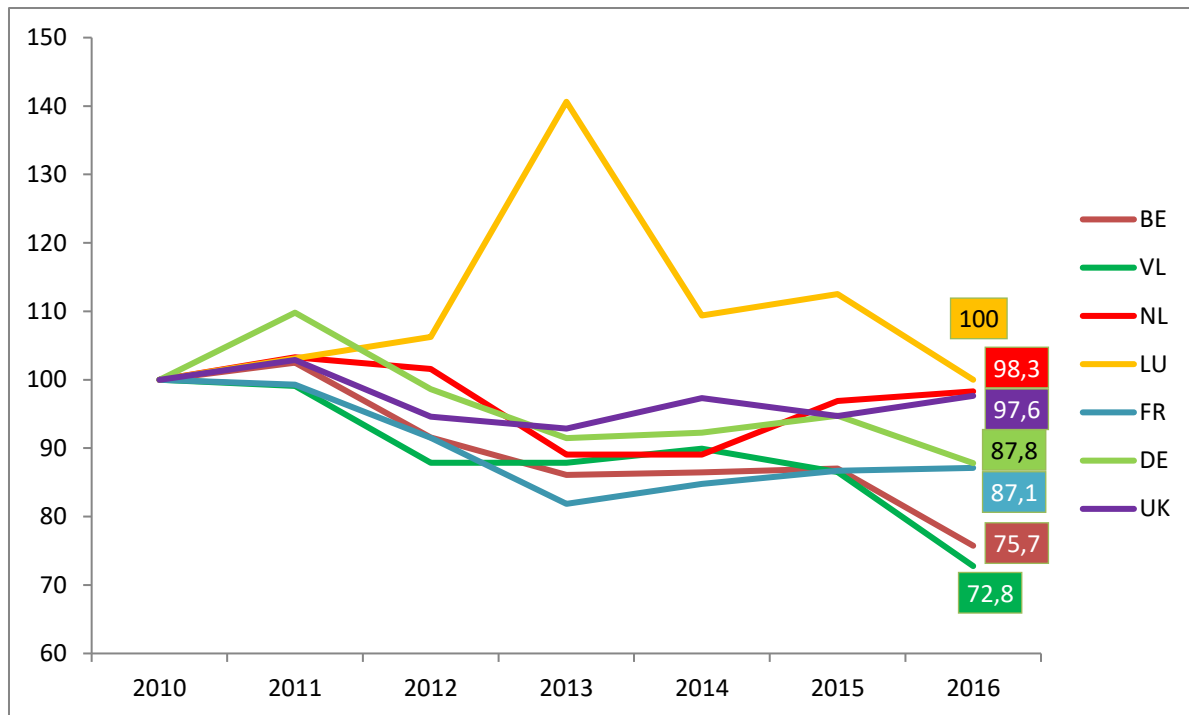
Infografie: aVHV

Bij het bekijken van de evolutie van het aantal verkeersdoden op lange termijn in Figuur 1 merken we een dalende trend in de periode tussen 2000 en 2012, gevolgd door een stagnatie in de periode 2013-2015. Het jaar 2016 laat echter terug een flinke daling optekenen. Voorafgaand werd de periode 1991-2000 gekenmerkt door een daling tijdens de eerste helft van dit decennium, gevolgd door een stijging tijdens de tweede helft.

Kijken we naar de evolutie sinds 2010 in vergelijking met de naburige landen kunnen we vaststellen dat we wat betreft het aantal verkeersdoden aan een inhaalbeweging bezig zijn (zie Figuur 2).

FIGUUR 2

Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)



Bron: FOD Economie AD Statistiek, European Transport Safety Council (ETSC) and national traffic safety institutes / Infografie: aVHV

1.2 Evolutie van het aantal zwaargewonden

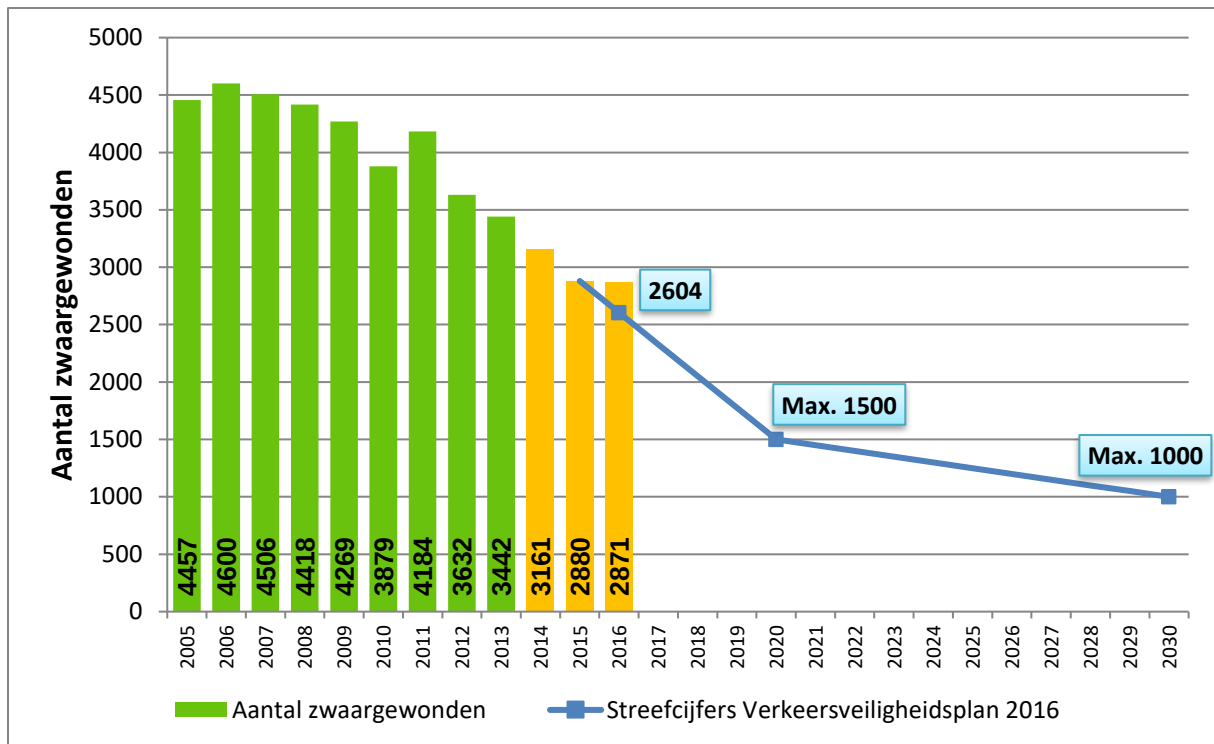
In Figuur 3 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonden weergegeven van 2005 tot 2016. Voor de periode van 2005 tot 2013 werd gebruik gemaakt van de gewogen cijfers. In deze figuur kunnen we vaststellen dat het aantal zwaargewonden tussen 2005 en 2006 een kleine stijging kende. Vanaf 2006 volgde een geleidelijke daling van het aantal zwaargewonden tot 2016, met uitzondering van een piek in 2011.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1500 zwaargewonden in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 1371 zwaargewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2016. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient Vlaanderen een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 343 zwaargewonden te realiseren. Dit zou betekenen dat de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016 niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – 1000 zwaargewonden) betreft, zitten we overeenkomstig de jaarlijkse daling van ± 144 zwaargewonden momenteel nog wel op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (3.899 zwaargewonden) en 2016 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 171 slachtoffers.

FIGUUR 3

Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 4

Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	566	4.457	36.879	41.902
2006	544	4.600	37.266	42.410
2007	528	4.506	37.574	42.608
2008	495	4.418	36.655	41.568
2009	479	4.269	34.927	39.675
2010	437	3.879	34.137	38.453
2011	433	4.185	35.938	40.556
2012	384	3.632	32.794	36.810
2013	384	3.442	30.777	34.603
2014	393	3.161	30.151	33.705
2015	378	2.880	29.291	32.549
2016	318	2.871	28.767	31.956
Gemiddelde 2010-2012	418	3.899	34.290	38.606
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-23,9%	-26,4%	-16,1%	-17,2%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-15,9%	-0,3%	-1,8%	-1,8%

1.3 Evolutie aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers

Bekijken we de niet-beschermden of kwetsbare weggebruikers in totaliteit zien we in het jaar 2016 een licht positieve evolutie voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers” uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2016 (Figuur 4). Hiermee wordt de dalende trend sinds 2011 verder bevestigd.

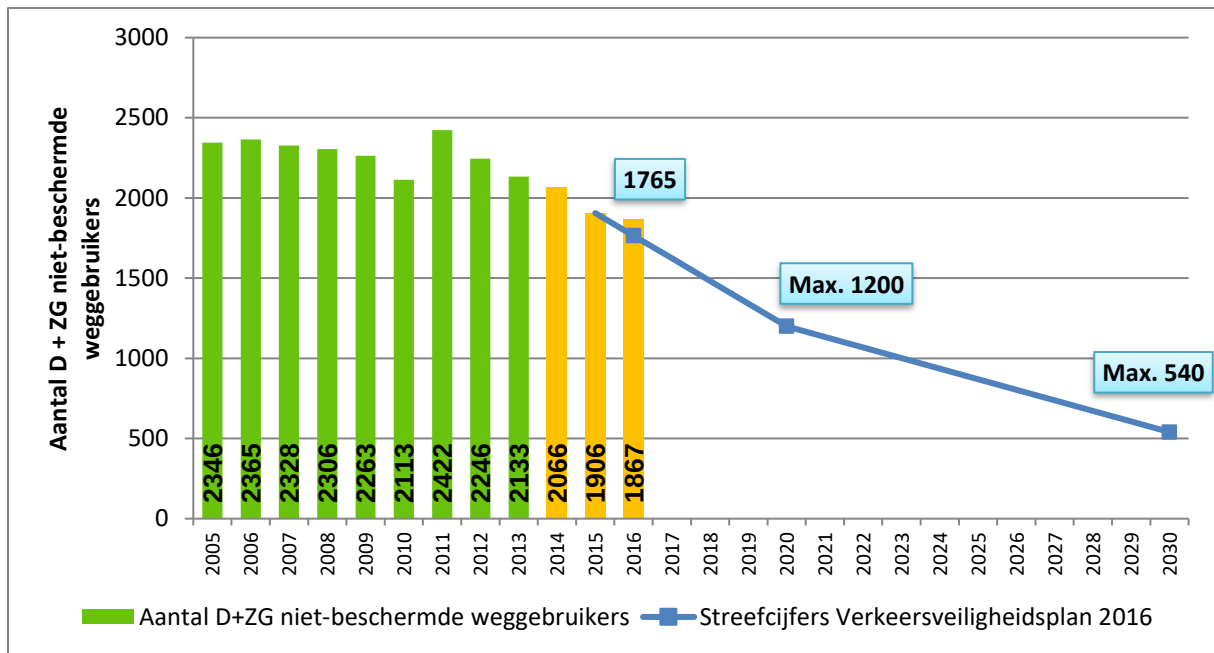
In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1200 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 667 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2016. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient Vlaanderen een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 167 verkeersslachtoffers te realiseren. Dit zou betekenen dat de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016 niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers) betreft, zitten we overeenkomstig de hiervoor benodigde jaarlijkse daling van ± 79 slachtoffers evenmin op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (2.260 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers) en 2016 daalde het aantal geregistreerde dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers elk jaar gemiddeld met bijna 66 slachtoffers.

Hierbij is het van belang erop te wijzen dat de evoluties voor de verschillende modi kwetsbare weggebruikers niet steeds eenduidig in dezelfde richting evolueren. Het zijn vooral de fietsers en voetgangers die recent het minst in de positieve zin evolueren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen.

FIGUUR 4

Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermden verkeersdeelnemers (motorrijders, bromfietsers, fietsers en voetgangers) (Vlaams Gewest, 2005-2016)



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

1.4 Evolutie aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (18-24 jaar)

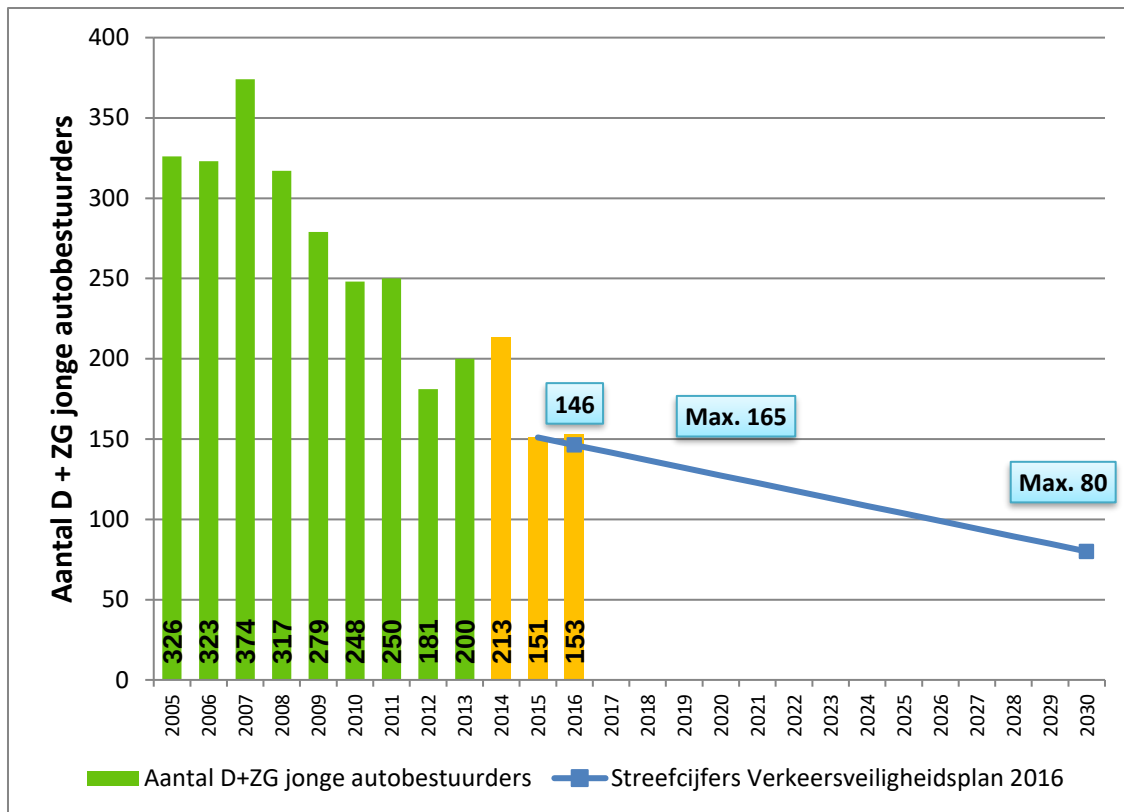
Bekijken we de jonge autobestuurders, dan zien we in het jaar 2016 (t.o.v. het jaar voordien) min of meer een status quo voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders” uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2016 (Figuur 5). Op langere termijn zien we wel duidelijk een dalende trend, waarbij vooral de daling tussen de jaren 2014 en 2015 opvallend was.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders in het jaar 2020 vooropgesteld, een grens die we in 2016 reeds bereikt hebben, dankzij de zeer grote daling tussen 2014 en 2015. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders) betreft, zitten we overeenkomstig de hiervoor benodigde jaarlijkse daling van ± 8 slachtoffers eveneens op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (226 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers) en 2016 daalde het aantal geregistreerde dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders elk jaar gemiddeld met 12 slachtoffers.

FIGUUR 5

Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2005-2016)



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

1.5 Evolutie aantal lichtgewonden

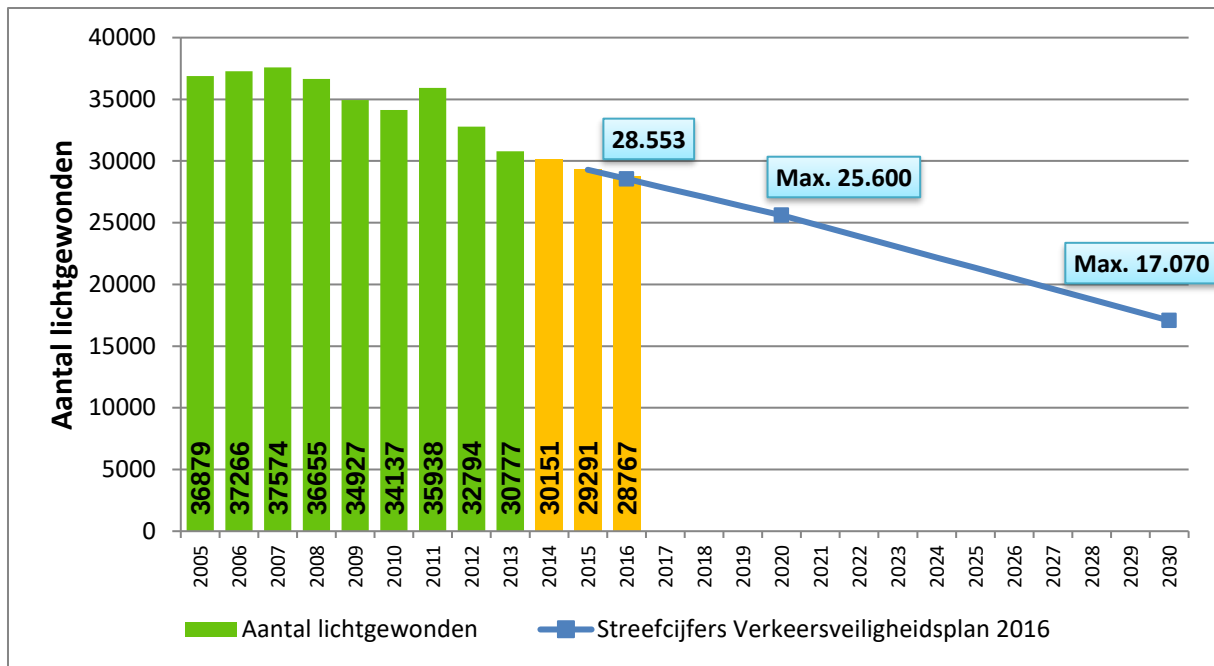
In Figuur 6 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde lichtgewonden weergegeven van 2005 tot 2016. Het aantal lichtgewonden kent sinds 2011 een dalende tendens. Het aantal lichtgewonden (-1,8%) daalde in 2016 hierbij iets sterker dan het aantal zwaargewonden (-0,3%).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 25.600 lichtgewonden in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 3.167 lichtgewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2016. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient Vlaanderen een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 792 lichtgewonden te realiseren. Dit zou betekenen dat de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016 (- 524) niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 17.070 lichtgewonden) betreft, zitten we overeenkomstig de jaarlijkse daling van ± 853 lichtgewonden momenteel nog wel net op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (34.290 lichtgewonden) en 2016 daalde het aantal geregistreerde lichtgewonden elk jaar gemiddeld met ± 920 slachtoffers.

FIGUUR 6

Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

1.6 Evolutie aantal letselongevallen

Wat betreft de evolutie van het aantal letselongevallen op Vlaamse wegen sinds 2005, onderscheiden er zich twee periodes. Van 2005 tot en met 2011 schommelde het aantal letselongevallen jaarlijks rond 30.000 ongevallen. De jaren 2012-2016 worden gekenmerkt door een geleidelijke daling (zie Figuur 7).

Het aantal letselongevallen in 2016 bedraagt 24.978. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselongevallen met 14,6% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2015 zien we een lichte daling van 0,4%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen merken we een sterkere daling op dan bij het totale aantal letselongevallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde werd er een daling van 23,4% waargenomen, en ten opzichte van het jaar 2015 was er een daling van 15,4% (Tabel 5).

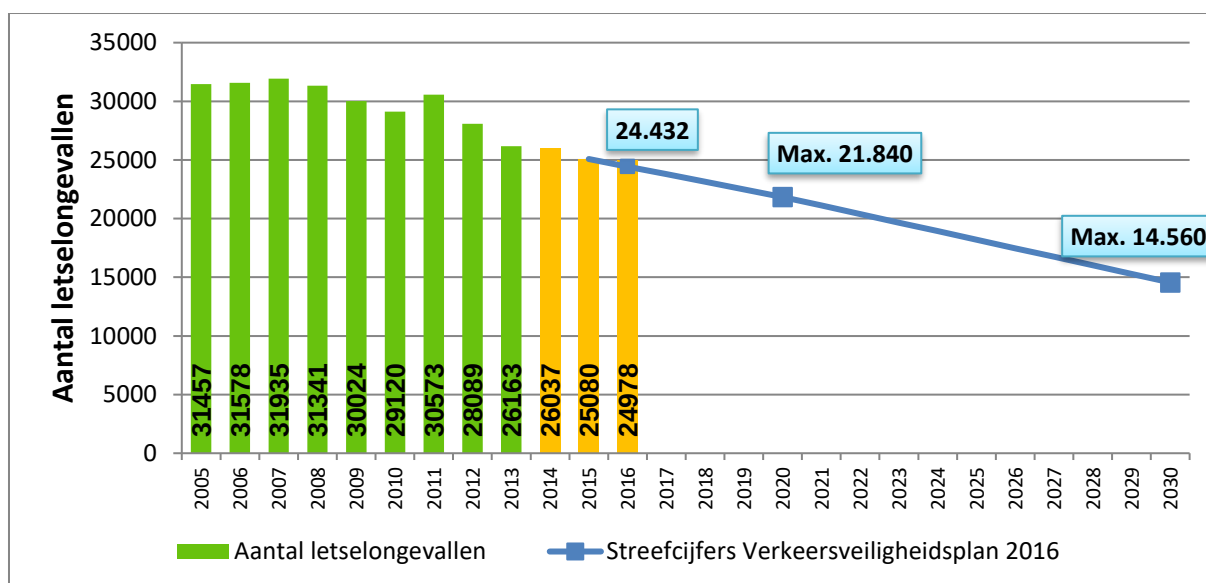
In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 21.840 letselongevallen in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 3.138 letselongevallen minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2016. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient Vlaanderen een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 785 letselongevallen te realiseren. Dit zou betekenen dat de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016 (- 102) niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 14.560 letselongevallen) betreft, lopen we overeenkomstig de jaarlijkse daling van $\pm$ 728 letselongevallen momenteel lichtjes achter op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (29.261 letselongevallen) en 2016 daalde het aantal geregistreerde letselongevallen elk jaar gemiddeld met bijna 714 letselongevallen.

Net als het aantal geregistreerde zwaargewonden en het aantal geregistreerde lichtgewonden is ook het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig aan verbeteringen en/of verslechtingen van de registratievolledigheid. Ook de evolutie van het aantal letselongevallen moet daarom steeds met het nodige voorbehoud behandeld worden. De dalende tendens is wel positief in het licht van het nog steeds stijgende voertuigenpark en aantal afgelegde voertuigkilometers.

FIGUUR 7

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2016)



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 5

Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2016)

JAAR	ALLE LETSELONGEVALLen	DODELIJKE LETSELONGEVALLen
2005	31.457	527
2006	31.578	513
2007	31.935	498
2008	31.341	462
2009	30.024	457
2010	29.120	410
2011	30.573	412
2012	28.089	360

2013	26.163	363
2014	26.037	370
2015	25.080	357
2016	24.978	302
Gemiddelde 2010-2012	29.261	394
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-14,6%	-23,4%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-0,4%	-15,4%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

2. Evolutie andere verkeersveiligheidsindicatoren

2.1 Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners)

In hoofdstuk 1 werden telkens de absolute ongevallencijfers (bv. het aantal verkeersdoden) gepresenteerd zonder deze te relateren aan bepaalde blootstellingsgegevens zoals het bevolkingsaantal, de afgelegde kilometers in het verkeer, of de tijd die de weggebruiker in het verkeer doorbrengt. Het is belangrijk om ongevallencijfers in verhouding te plaatsen tot deze blootstellingsgegevens om zo het risico van de weggebruiker in het verkeer te berekenen. In deze paragraaf wordt de mortaliteit besproken, dit is het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het bevolkingsaantal (Tabel 6; Figuur 8).

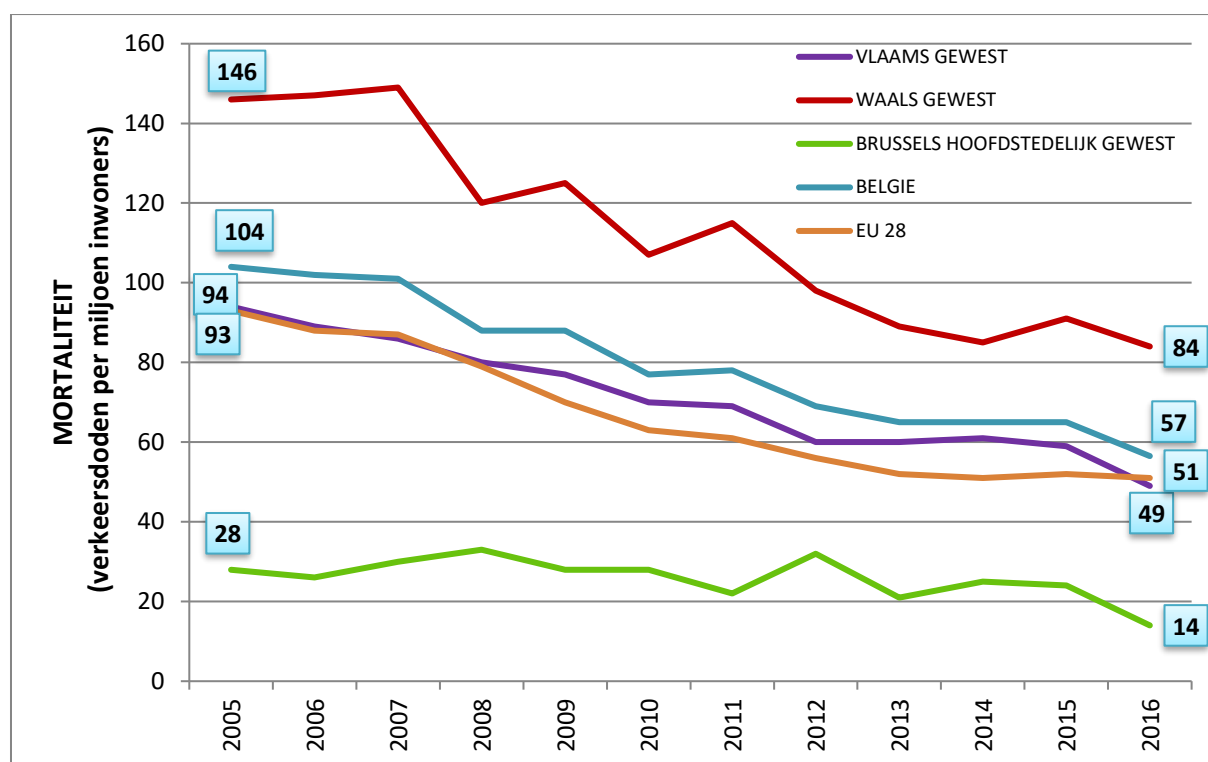
In 2016 zien we ten opzichte van 2015 een daling van de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen naar 49 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is de mortaliteit met 26% gedaald (Tabel 6).

Anno 2016 is de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen (49) lager dan in Wallonië (84), maar tegelijkertijd nog veel hoger dan in het stedelijke Brussels Hoofdstedelijk Gewest (14). De mortaliteit is in Vlaanderen en de andere gewesten het laatste jaar wel sterker gedaald dan in de Europese Unie (Figuur 8).

Vlaanderen bevindt zich in 2016 onder het Belgisch niveau en het gaat zelfs, in tegenstelling tot voorgaande jaren, onder het Europees gemiddelde. België (57) staat nog steeds boven het Europees gemiddelde (51). België staat zo op ongeveer hetzelfde niveau als buurland Luxemburg (56) (Figuur 9). Hoewel buurland Nederland min of meer een stagnatie van het geregistreerde aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kent (met het tweede jaar op rij een stijging van het aantal verkeersdoden), is de mortaliteit hier (37) nog veel lager dan die van België en Vlaanderen. Frankrijk wordt geconfronteerd met een lichte stijging van de mortaliteit, Duitsland doet het in 2016 terug iets beter. Beide scoren met respectievelijk 52 en 39 verkeersdoden per miljoen inwoners eveneens beter dan België, maar enkel Duitsland scoort beter dan Vlaanderen (ETSC, 2017).

FIGUUR 8

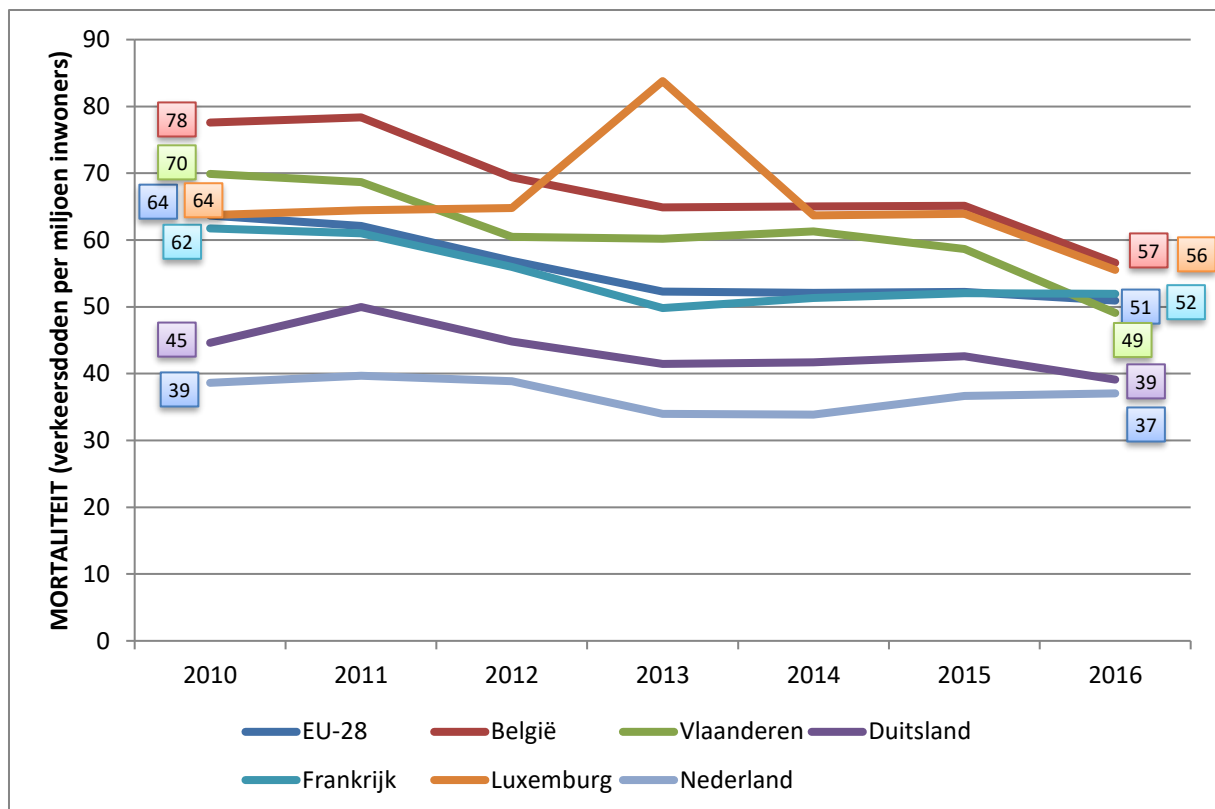
Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2005-2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek, European Commission DG Mobility and Transport, and European Transport Safety Council (ETSC) / Infografie: aVHV

FIGUUR 9

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (2010-2016)



Bron: Eurostat, European Commission DG Mobility and Transport, and European Transport Safety Council (ETSC) / Infografie: aVHV

TABEL 6

Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2005-2016)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIE	EU 28
2005	94	146	28	104	93
2006	89	147	26	102	88
2007	86	149	30	101	87
2008	80	120	33	88	79
2009	77	125	28	88	70
2010	70	107	28	77	63
2011	69	115	22	78	61
2012	60	98	32	69	56
2013	60	89	21	65	52
2014	61	85	25	65	51
2015	59	91	24	65	52
2016	49	84	14	56,5	51
Gemiddelde 2010-	66	107	27	75	60

2012					
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-26%	-21%	-48%	-25%	-15%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-17%	-8%	-42%	-13%	-2%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

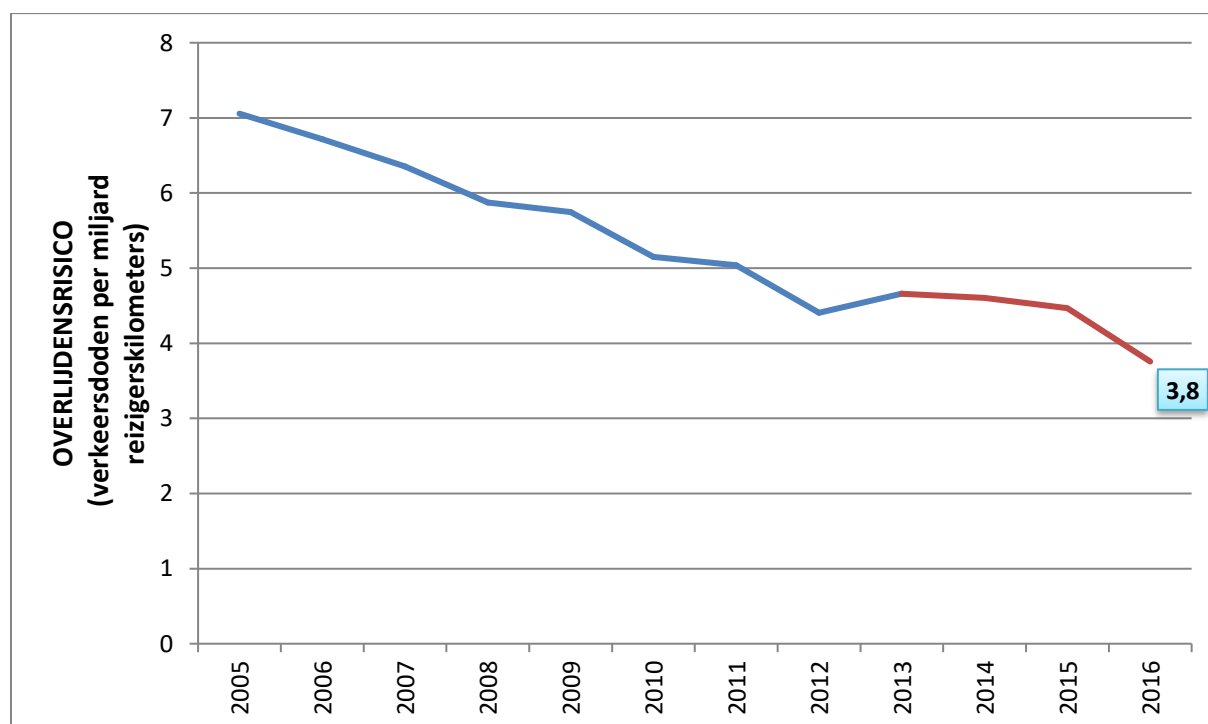
2.2 Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers)

Naast het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kan ook het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers als maat voor het risico in het verkeer gebruikt worden. We spreken dan van het overlijdensrisico.

In 2016 bedraagt het overlijdensrisico in Vlaanderen nog 3,8 (Figuur 10; Tabel 7). Dit betekent dat, ongeacht de tussentijdse wijziging in methodologie ter berekening van de voertuigkilometers, het risico om te overlijden per afgelegde kilometer in Vlaanderen op de langere termijn een dalende tendens kent. Er was wel een periode van quasi status quo die sinds 2016 terug doorbroken lijkt te zijn.

FIGUUR 10

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005-2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek (verkeersdoden); FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest (reizigerskilometers). Wegens verandering van methodologie in 2013 leidt het vergelijken van cijfers met voorgaande jaren tot incoherentie: Vanaf 2013 zijn de cijfers op basis van voertuigkilometers (aangeleverd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) voor 2 voertuigcategorieën (licht en zwaar vervoer) aan de hand van het propagatiemodel Promovia. Voor meer informatie over het model of de methodologie verwijzen we naar het studierapport 'Voertuigprestaties 2015 op basis van doorrekeningen met PROMOVIA' van de Vlaamse overheid.

Infografie & bewerking: aVHV

TABEL 7

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

JAAR	VLAAMS GEWEST
2005	7
2006	7
2007	6
2008	6
2009	6
2010	5
2011	5
2012	4
2013	5
2014	5
2015	4
2016	4*
Evolutie 2015-2016 (in %)	-16%

Bron: FOD Economie AD Statistiek (verkeersdoden); FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest (reizigerskilometers). Wegens verandering van methodologie in 2013 leidt het vergelijken van cijfers met voorgaande jaren tot incoherentie: Vanaf 2013 zijn de cijfers op basis van voertuigkilometers (aangeleverd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) voor 2 voertuigcategorieën (licht en zwaar vervoer) aan de hand van het propagatiemodel Promovia. Voor meer informatie over het model of de methodologie verwijzen we naar het studierapport 'Voertuigprestaties 2015 op basis van doorrekeningen met PROMOVIA' van de Vlaamse overheid.

*Voorlopige berekening o.b.v. reizigerskilometers 2015

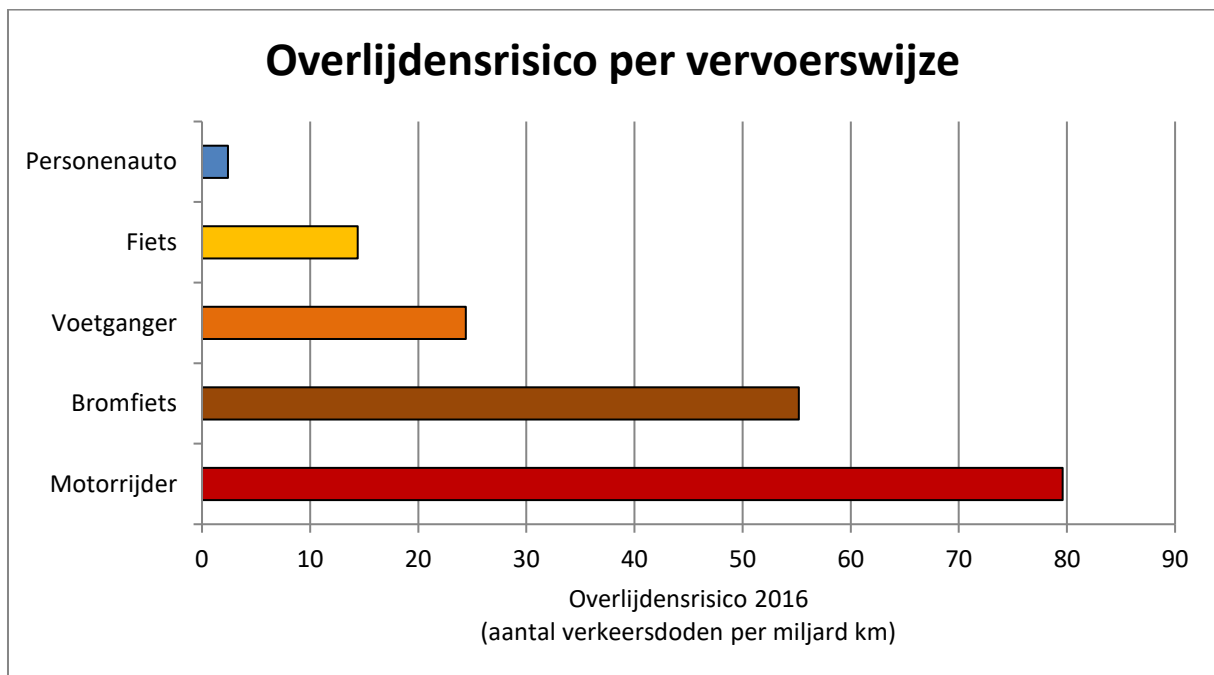
Infografie & bewerking: aVHV

Beschouwen we het overlijdensrisico per vervoerswijze³ (Figuur 11) dan blijken de motorrijders (79,6) en bromfietzers (55,2) er nog steeds bovenuit te steken, op afstand gevolgd door de voetgangers (24,4) en fietsers (14,4). Voor de inzittenden van een personenauto geldt een overlijdensrisico van 2,4.

FIGUUR 11

³ Berekend aan de hand van de gegevens (gaakpppd volgens hoofdvervoerswijze) uit het tabellenrapport van het OVG 5.2 (2016-2017).

Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard personenkilometers) in Vlaanderen per vervoerswijze voor 2016



Bron: FOD Economie AD Statistiek (verkeersdoden); Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) (Vlaamse overheid) (afgelegde kms).

Infografie & bewerking: aVHV

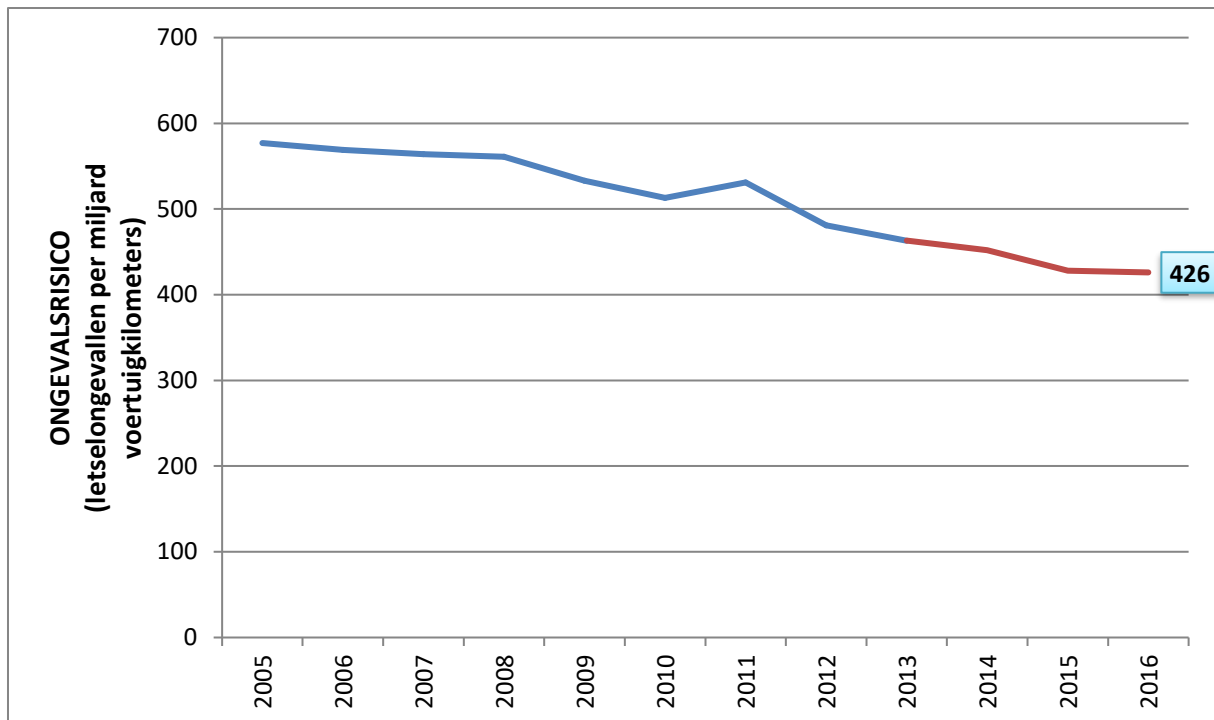
2.3 Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers)

Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. In 2016 bedraagt het ongevalsrisico in Vlaanderen nog 426 (Figuur 12; Tabel 8). Dit betekent dat, ongeacht de tussentijdse wijziging in methodologie ter berekening van de voertuigkilometers, het risico op een letselongeval per afgelegde kilometer in Vlaanderen een dalende lijn kent. Niettemin kunnen we vaststellen dat deze daling minder sterk is dan deze van het overlijdensrisico. Ten opzichte van 2015 zien we weinig verandering.

Doordat het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig is aan schommelingen/variaties van de registratievolledigheid, is ook het ongevalsrisico onderhevig aan schommelingen/variaties van de registratievolledigheid. Daarom moet het ongevalsrisico steeds met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd worden.

FIGUUR 12

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in Vlaanderen (2005-2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek (letselongevallen); FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest (voertuigkilometers). Wegens verandering van methodologie in 2013 leidt het vergelijken van cijfers met voorgaande jaren tot incoherentie: Vanaf 2013 zijn de cijfers op basis van voertuigkilometers (aangeleverd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) voor 2 voertuigcategorieën (licht en zwaar vervoer) aan de hand van het propagatiemodel Promovia. Voor meer informatie over het model of de methodologie verwijzen we naar het studierapport 'Voertuigprestaties 2015 op basis van doorrekeningen met PROMOVIA' van de Vlaamse overheid.

Infografie & bewerking: aVHV

TABEL 8

Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

JAAR	VLAAMS GEWEST
2005	577
2006	569
2007	564
2008	561
2009	533
2010	513
2011	531
2012	481
2013	463
2014	452
2015	428
2016	426*

Evolutie 2015-2016
(in %)

-0,5%

Bron: FOD Economie AD Statistiek (letselongevallen); FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest (voertuigkilometers). Wegens verandering van methodologie in 2013 leidt het vergelijken van cijfers met voorgaande jaren tot incoherentie: Vanaf 2013 zijn de cijfers op basis van voertuigkilometers (aangeleverd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) voor 2 voertuigcategorieën (licht en zwaar vervoer) aan de hand van het propagatiemodel Promovia. Voor meer informatie over het model of de methodologie verwijzen we naar het studierapport 'Voertuigprestaties 2015 op basis van doorrekeningen met PROMOVIA' van de Vlaamse overheid.

*Voorlopige berekening o.b.v. voertuigkilometers 2015

Infografie & bewerking: aVHV

2.4 Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen)

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

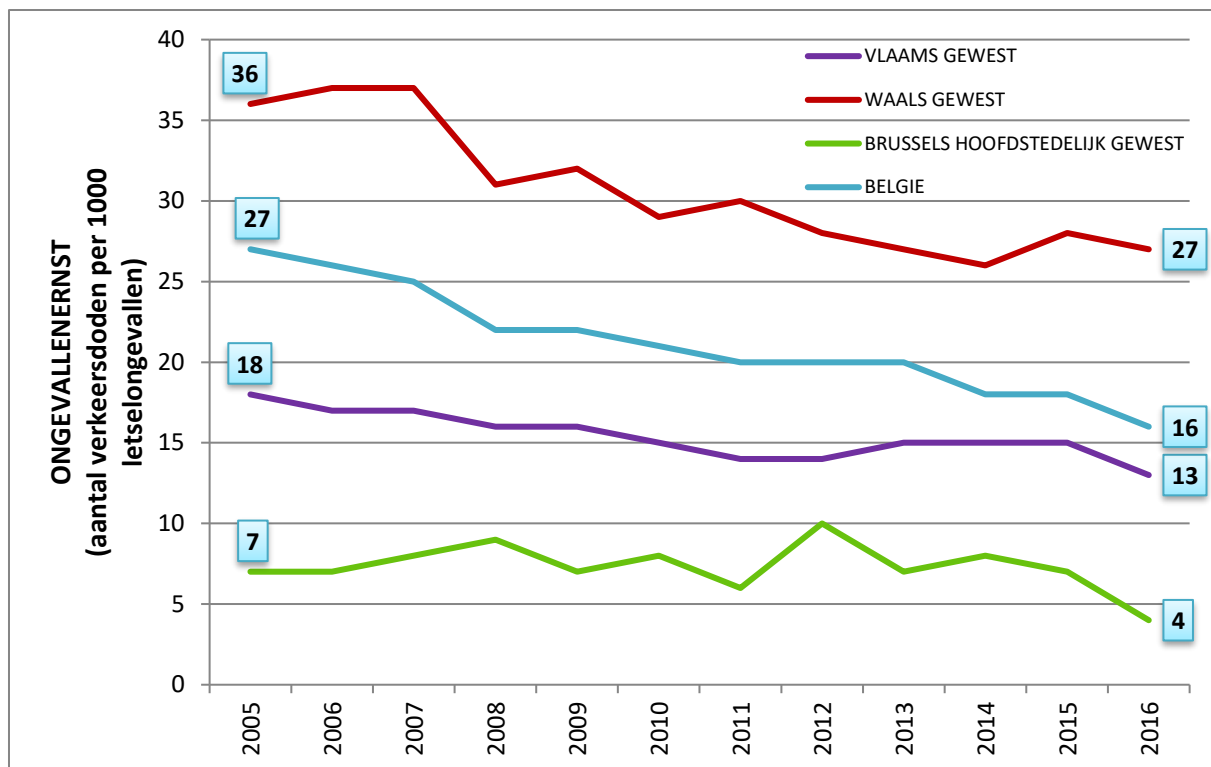
In 2016 vielen in Vlaanderen 13 verkeersdoden per 1000 letselongevallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde nam de ongevallenernst af met 7% en ten opzichte van 2015 met 15,5% (Tabel 9).

Sedert 2005 is de ongevallenernst steevast het hoogst in het Waals Gewest en het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 13; Tabel 9).

Anno 2016 is de ongevallenernst in Vlaanderen (13) lager dan in Wallonië (27), maar meer dan dubbel zo groot dan in Brussel (4). Ten opzichte van 2015 zien we verbeteringen voor het Waals Gewest (-5,5%), het Vlaams Gewest (-15,5%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (-41,1%).

FIGUUR 13

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 9

Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2016)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIE
2005	18	36	7	27
2006	17	37	7	26
2007	17	37	8	25
2008	16	31	9	22
2009	16	32	7	22
2010	15	29	8	21
2011	14	30	6	20
2012	14	28	10	20
2013	15	27	7	20
2014	15	26	8	18
2015	15	28	7	18
2016	13	27	4	16

Gemiddelde 2010-2012	14	29	8	20
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-7%	-7%	-50%	-20%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-15,5%	-5,5%	-41,1%	-12,5%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

3. Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers

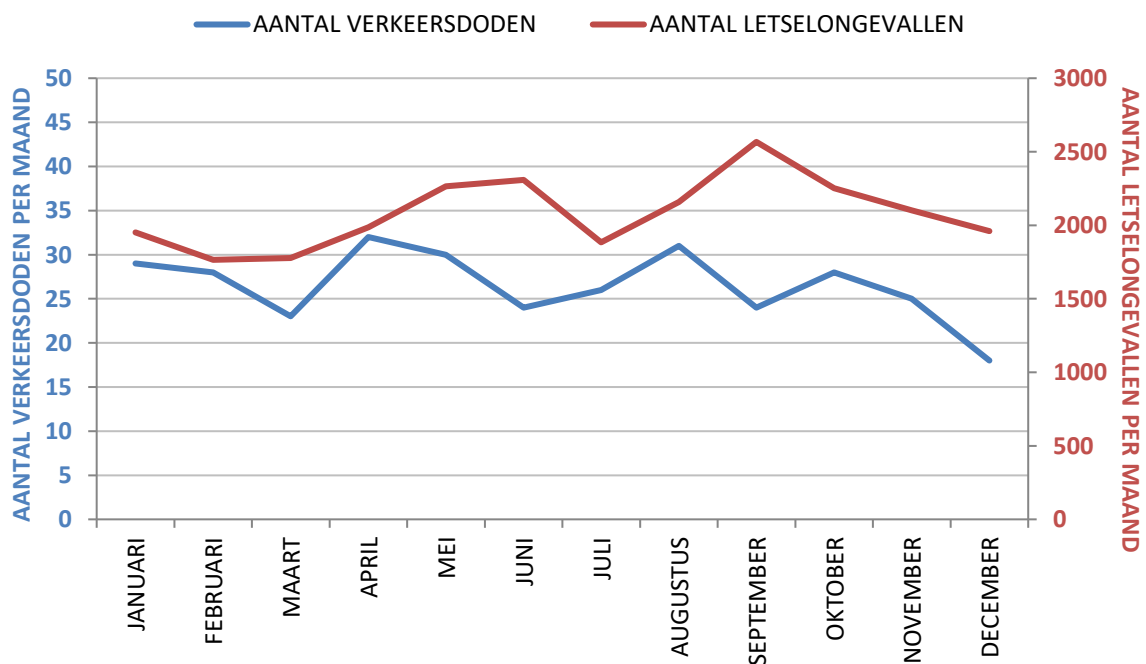
3.1 Tijdstip

3.1.1 Volgens de maanden van het jaar

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen, dit is ook te zien in Figuur 14 dat o.a. de verdeling weergeeft van de letselongevallen over de maanden van 2016. In de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Na deze stijging volgt een kortstondige vermindering van het aantal ongevallen in de maanden juli en augustus. Deze tijdelijke verbetering kan mogelijk verklaard worden door het verminderd aantal woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen tijdens het zomerverlof en het hoger aantal mensen dat op vakantie is. Na deze periode volgt er een tweede piek in september. Deze periode komt overeen met de start van het nieuwe schooljaar.

FIGUUR 14

Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2016)



Als het aantal verkeersdoden wordt verdeeld over de maanden van 2016 (Figuur 14), valt een kleine piek op te merken in de maanden april en augustus. Na oktober gaat dit aantal verder in dalende lijn tot december, wanneer het laagste aantal verkeersdoden per maand wordt geteld.

Het jaar 2016 was, weerkundig, normaal voor praktisch alle parameters: temperaturen, zonnenschijnduur, neerslaghoeveelheid en –frequentie. We onthouden van 2016 voornamelijk de kletsnatte periode aan het einde van de lente en in de eerste zomermaand, en de warme, droge en zonnige septembermaand.

3.1.2 Volgens de periode van de week

3.1.2.1 Per uur en dag van de week

Figuur 15 geeft de verdeling van het aantal letselongevallen weer over de dagen van de week, verder onderverdeeld over de uren van de dag. Op weekdays is er voornamelijk een hoog aantal letselongevallen tijdens de ochtendspits (voornamelijk tussen 7 en 9 uur) en tijdens de avondspits (voornamelijk tussen 16 en 17 uur) terug te vinden. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze momenten kan verklaard worden aan de hand van een toename in de verkeersintensiteit, ten gevolge van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Analoog kan de stijging in het school-woonverkeer op woensdagmiddag ook duidelijk waargenomen worden in het aantal letselongevallen op dat moment.

FIGUUR 15

Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2016)



3.1.2.2 Volgens periode van de week

De verdeling van de letselongevallen over de periodes van de week in Vlaanderen is het meest gelijkaardig aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 16). Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op weekdays (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen en Brussel respectievelijk 71% en 74%. In het Waals Gewest ligt dit aandeel iets lager, namelijk 61%.

Opmerkelijk is het verschil in het percentage letselongevallen tijdens weekends (en in het bijzonder weekendnachten) tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië anderzijds. In totaal speelt een derde (31%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit een kwart (25%).

TABEL 10

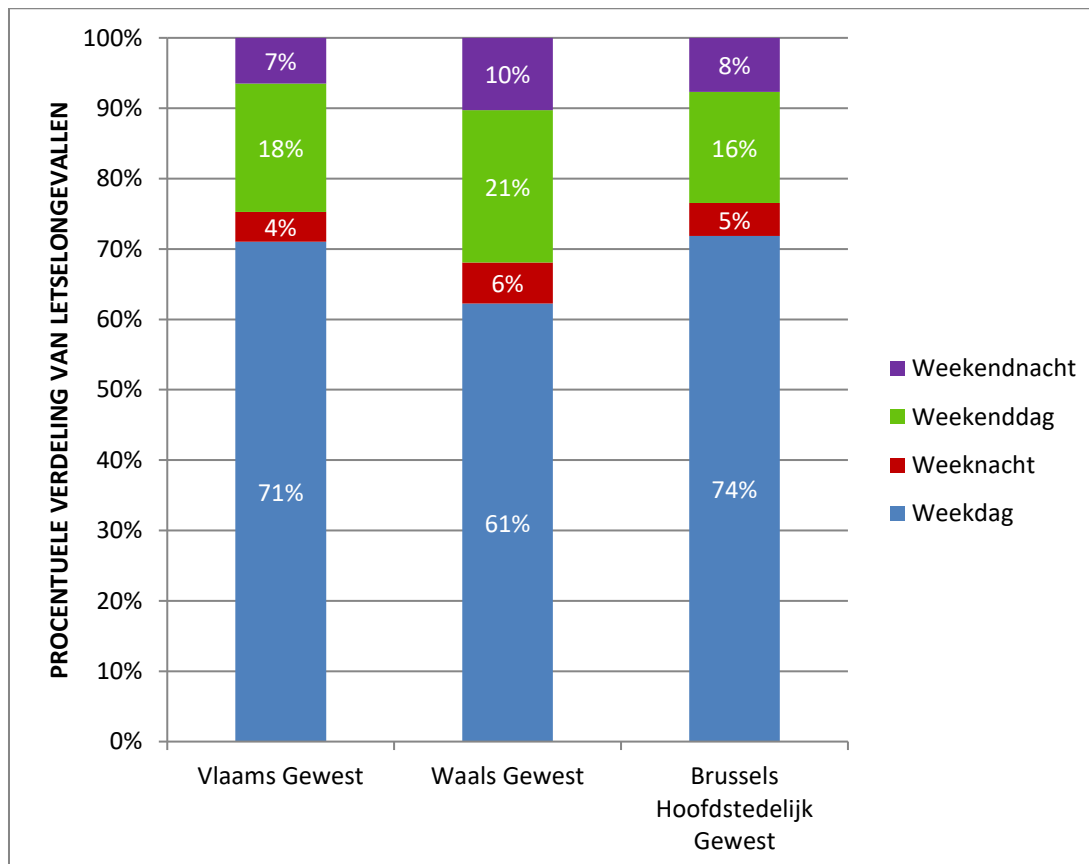
Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2016)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	182	57,2%	22.091	69,8%	17.744	71,0%
Weeknacht	33	10,4%	1.301	4,1%	1.058	4,2%
Weekenddag	59	18,6%	6.152	19,4%	4.552	18,2%
Weekendnacht	44	13,8%	2.094	6,6%	1.624	6,5%
Totaal	318	100%	31.638	100%	24.978	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 16

Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2016)



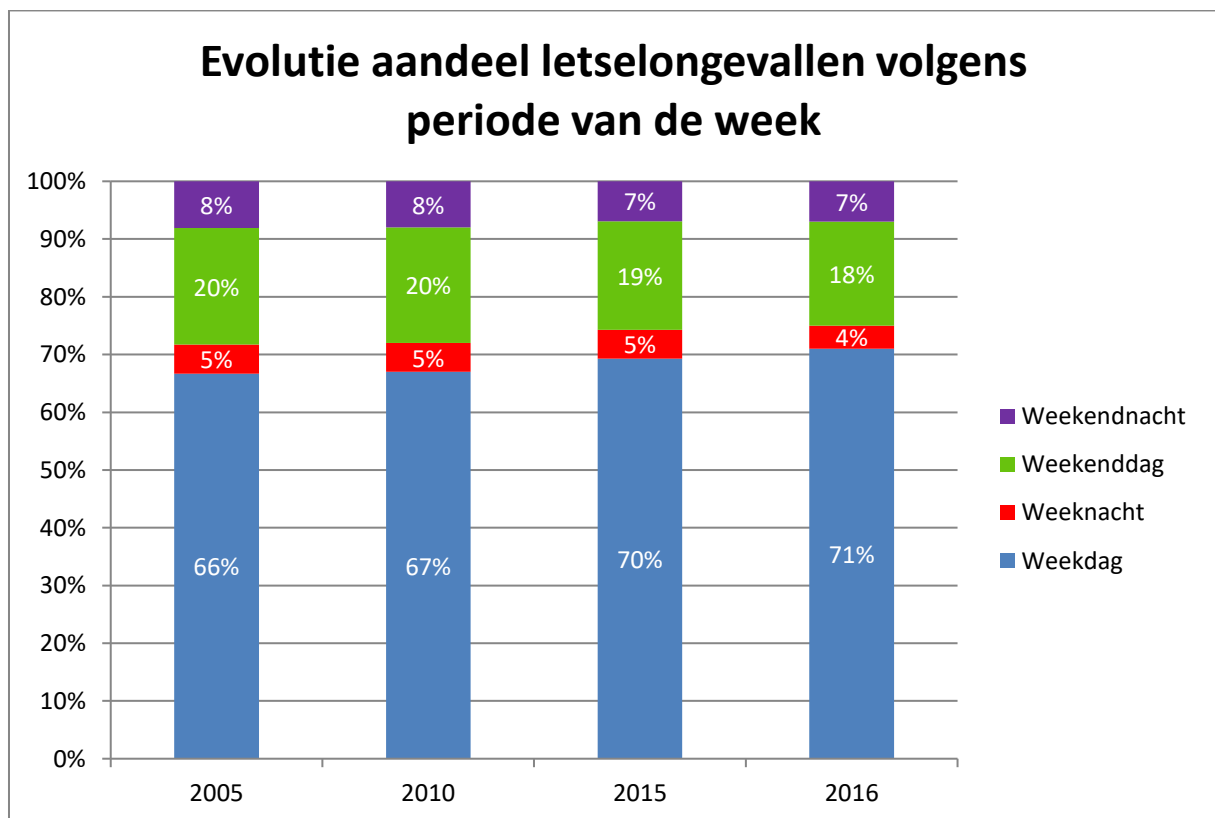
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Wanneer we de evolutie van het aandeel letselongevallen beschouwen volgens periode van de week zien we het aandeel tijdens de weekdag toenemen van 66% in 2005 tot 71% in 2016. Het aandeel tijdens de andere periodes van de week neemt licht af (Figuur 17). Bekijken we deze evolutie specifiek voor de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden)(Figuur 18), stellen we een vergelijkbare evolutie vast. De stijging van het aandeel tijdens de weekdag is hierbij zelfs nog wat groter: van 55% in 2005 tot 63% in 2016. Er gebeuren dus nog steeds wel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen overdag tijdens een gewone weekdag.

Het aantal verkeersdoden is het hoogst tijdens de nachtperiode van zaterdag, zondag en donderdag. Overdag is het aantal verkeersdoden het hoogst op dinsdag, woensdag en vrijdag.

FIGUUR 17

Evolutie van de verdeling van de letselongevallen in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2016)

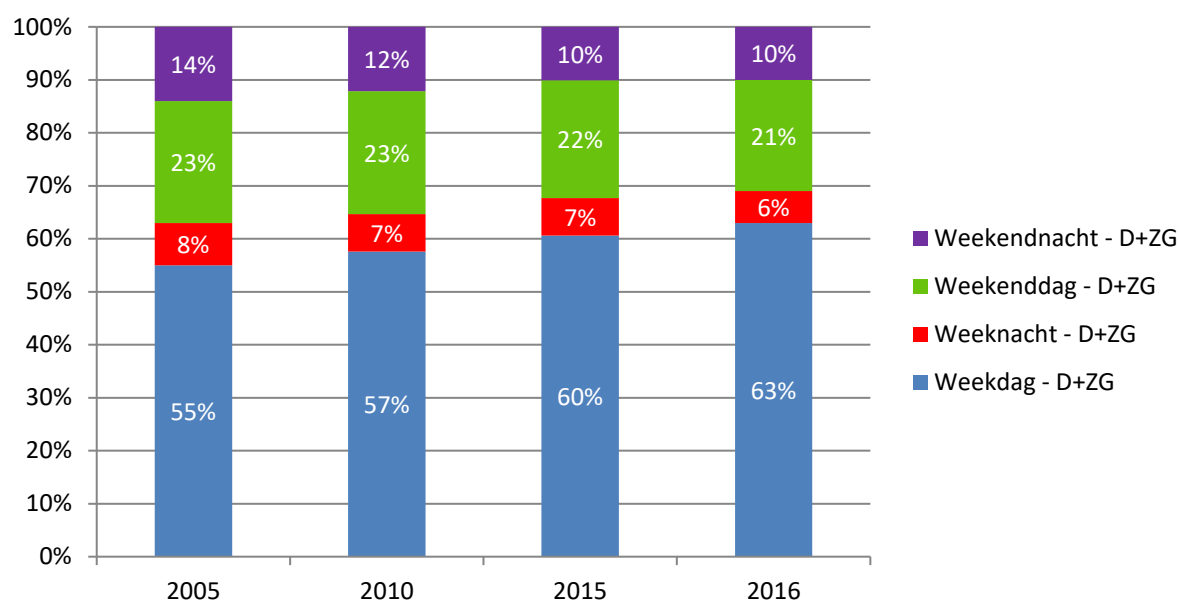


Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 18

Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2016)

Evolutie aandeel verkeersdoden en zwaargewonden volgens periode van de week



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

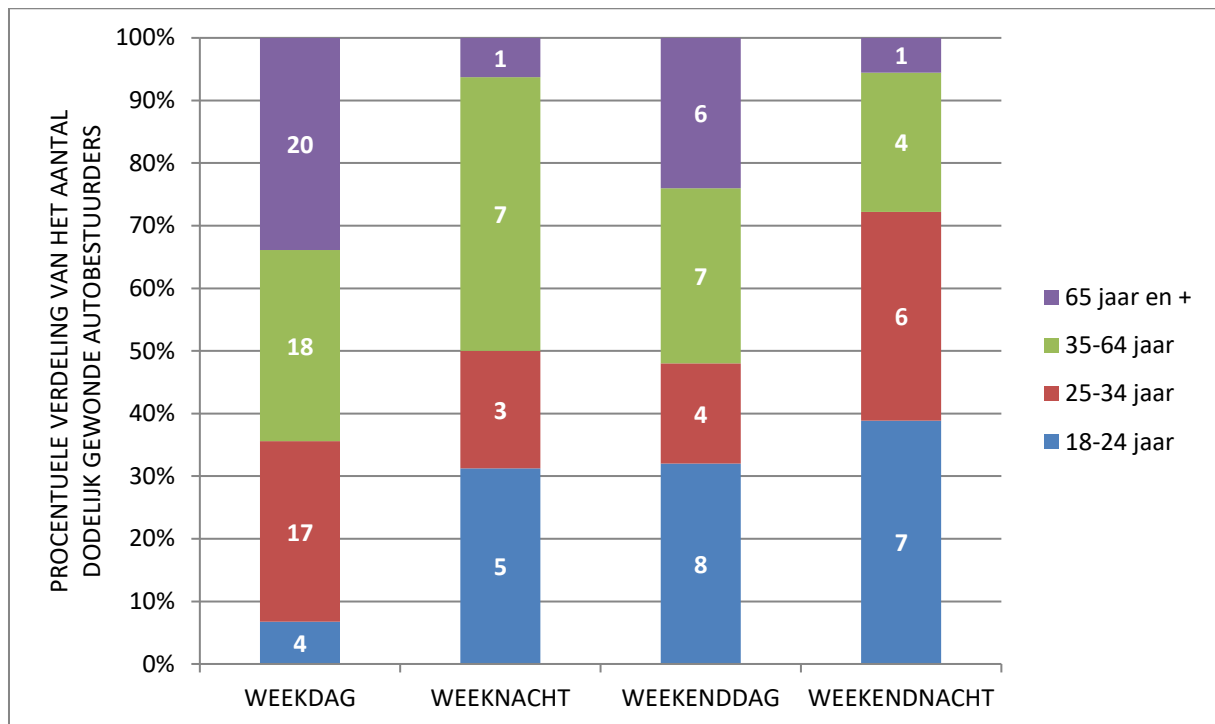
De problematiek van ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft Figuur 19 een analyse van omgekomen bestuurders van personenwagens volgens de periode van de week, in functie van de leeftijdscategorie. In 2016 waren gemiddeld 20,3% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt vooral hoog in vergelijking met het aandeel personen in de totale bevolking dat zich binnen deze leeftijdscategorie bevindt (8,1%)⁴.

Het aandeel 18- tot 24-jarigen in het totale aantal omgekomen bestuurders is duidelijk hoog tijdens week- en weekendnachten (respectievelijk 31,3% en 38,9%), maar ook tijdens de weekenddagen is het aandeel hoog (32%). Hieruit kan niet automatisch worden afgeleid dat het risico voor jonge autobestuurders tijdens week- en weekendnachten (en bij uitbreiding tijdens weekenddagen) groter is dan tijdens andere periodes van de week. Willen we hierover een uitspraak doen, dan moet ook de blootstelling, nl. het aantal afgelegde kilometers, in rekening worden genomen. Een hoger aantal afgelegde kilometers door jonge autobestuurders tijdens week- en weekendnachten (en weekenddagen) kan immers een verklaring zijn voor de hogere betrokkenheid van jonge autobestuurders in ernstige letselongevallen tijdens deze periodes dan op andere momenten van de week. Ouderen (65+) maken overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts. Dit kan eveneens afgeleid worden uit Figuur 19. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en de gevolgen die deze heeft op hun verplaatsingspatroon (deze leeftijdsgroep verplaatst zich meestal overdag).

⁴ Bevolkingsgegevens: cijfers 2016 – Bron: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium.

FIGUUR 19

Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

*Nota: Elke balk telt op tot 100%. Aanvullend worden de absolute waarden per leeftijdscategorie en per weekdeel weergegeven.

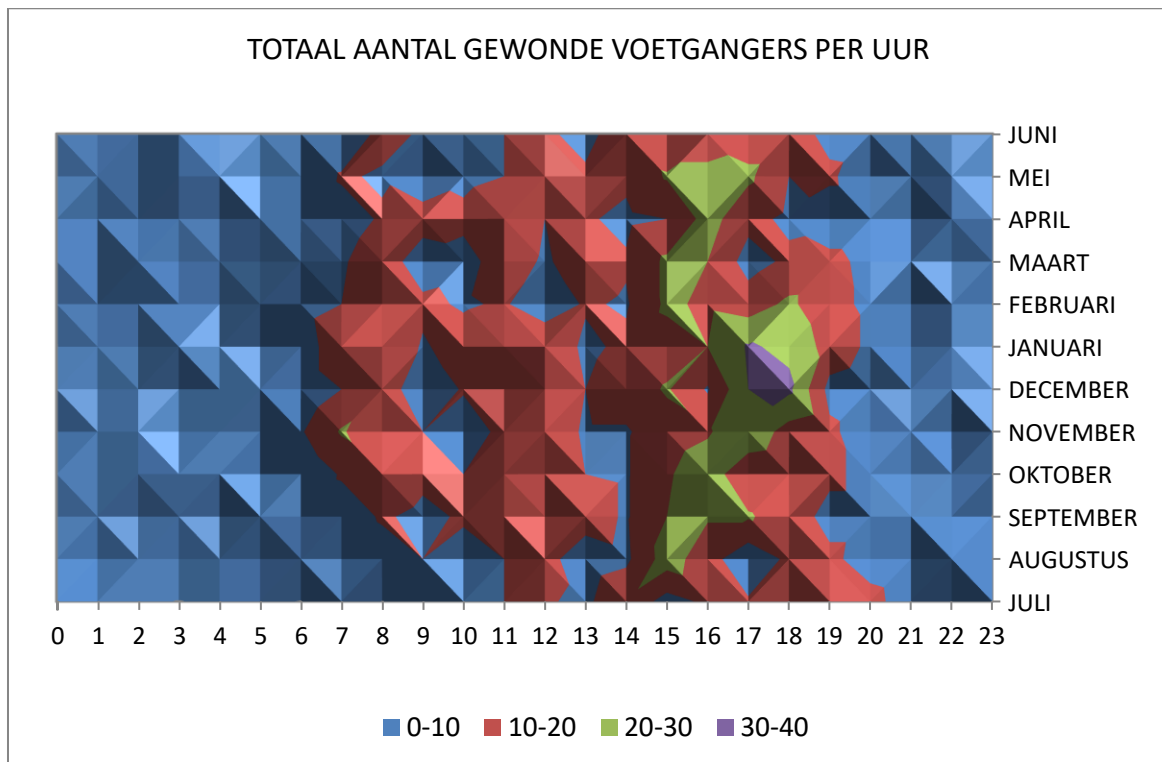
3.1.3 Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers

De verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Uit het themarapport 'Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen' blijkt onder andere dat letselongevallen bij voetgangers duidelijk onderhevig zijn aan seizoenschommelingen (Carpentier et al., 2014). Omwille van deze redenen worden voetgangers in deze paragraaf apart besproken. In het totaal zijn er in 2016, in Vlaanderen, 2257 voetgangers gewond geraakt of omgekomen in het verkeer (waaronder 38 doden). Figuur 20 geeft een verdere verdeling naar het uur en de maand weer waarop voetgangers in het verkeer slachtoffer werden. De horizontale as geeft de uren in een dag weer; de verticale as staat voor de maanden in een jaar. De verticale as werd met 6 maanden verschoven, zodat de pieken in de wintermaanden beter zichtbaar zijn. Ook voor 2016 onthult deze figuur een sterke piek in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de avondspits in de winter (groene en paarse pieken in het midden van de grafiek). Een tweede beperktere piek vinden we tijdens de ochtendspits in de wintermaanden.

De concentratie van voetgangersongevallen rond de spitsuren in de maanden november tot en met januari kan samenhangen met de zonsondergang en dus de vroegere schemering en verminderde zichtbaarheid tijdens deze periode.

FIGUUR 20

Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

3.2 Volgens de weersgesteldheid

De meerderheid van de ongevallen in Vlaanderen doen zich voor bij normale weersomstandigheden. 77,1% van alle letselongevallen in Vlaanderen spelen zich af bij normale weersomstandigheden (Tabel 11).

Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) in 2016 blijkt dat het ongeveer 190 dagen heeft geregend in België, waarvan 95 onweersdagen. In totaal werd er 942,3 mm neerslag geregistreerd, wat meer is dan de gemiddelde waarde (852,4 mm). De eerste helft van het jaar was natter dan normaal (met als uitschieter de maand juni), terwijl de tweede helft van het jaar dan weer droger was dan normaal. Storm- en regenweer leveren een verhoogd risico op ten opzichte van normale weersomstandigheden, mede door de verminderde zichtbaarheid en langere remafstand.

Verder kende 2016 een normaal aantal vorstdagen (dagelijkse minimumtemperatuur lager dan 0°C). Er werden 43 vorstdagen geteld, met ca. 17 sneeuwdagen (iets lager dan normaal).

TABEL 11

Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weersgesteldheid (2016)

	#	%
Normaal	19.246	77,1%
Regenval	2.342	9,4%
Regenval + hagelbui	2	0,01%
Regenval + sterke wind/rukwind	11	0,04%
Regenval + sneeuwval	1	0,00%
Mist	108	0,4%
Sterke wind, rukwind	48	0,2%
Sneeuwval	19	0,08%
Hagelbui	36	0,1%
Andere (dikke rook,...)	129	0,5%
Onbekend	3.036	12,2%
Totaal	24.978	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

4. De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers

4.1 Volgens de 5 Vlaamse provincies

Tabel 12 toont de verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de vijf Vlaamse provincies in België. West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen kenden in 2016 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 26,4%, 24,2% en 22,6%), samen bijna 3/4 van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. Vlaams-Brabant was met 38 verkeersdoden, net voor Limburg (47 verkeersdoden), de provincie met het laagste aantal verkeersdoden (Tabel 12).

In vergelijking met het aantal verkeersdoden wijzigt de onderlinge rangschikking voor het laagste aantal letselongevallen tussen Vlaams-Brabant en Limburg. Limburg telde in 2016 het laagste aantal letselongevallen (3.093 letselongevallen), wat lager ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaams-Brabant (3.320 letselongevallen). Antwerpen staat eerst in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (28,0%), gevolgd door Oost-Vlaanderen (26,6%)(Tabel 12; Figuur 21).

TABEL 12

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2016)

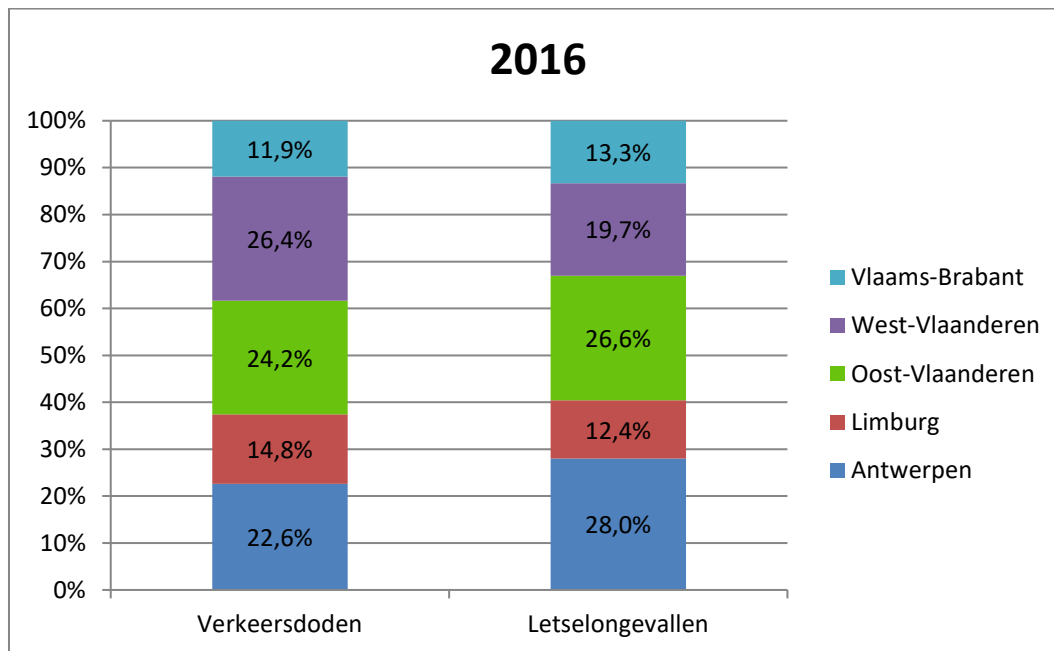
	VERKEERSDODEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%
Antwerpen	72	22,6%	7.000	28,0%
Limburg	47	14,8%	3.093	12,4%
Oost-Vlaanderen	77	24,2%	6.639	26,6%

West-Vlaanderen	84	26,4%	4.926	19,7%
Vlaams-Brabant	38	11,9%	3.320	13,3%
Totaal	318	100%	24.978	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 21

Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersdoden per provincie beschouwen (zie Tabel 13), zien we mooie dalingen in bijna alle provincies. De sterke daling van het aantal verkeersdoden in 2016 vinden we vooral terug in de provincies Vlaams-Brabant (-30,9%), Limburg (-26,6%) en Oost-Vlaanderen (-20,6%) en in iets mindere mate in de provincie Antwerpen (-10,0%). De provincie West-Vlaanderen kent daarentegen een lichte stijging (+2,4%) en ook op iets langere termijn is de dalende evolutie in deze provincie het minst sterk.

TABEL 13

Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 – 2016)

VERKEERSDODEN					
	Gemiddelde 2010-2012	2015	2016	Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	Evolutie 2015-2016 (in %)
Antwerpen	103	80	72	-30,1%	-10,0%
Limburg	74	64	47	-36,5%	-26,6%
Oost-Vlaanderen	103	97	77	-25,2%	-20,6%
West-Vlaanderen	89	82	84	-5,6%	+2,4%

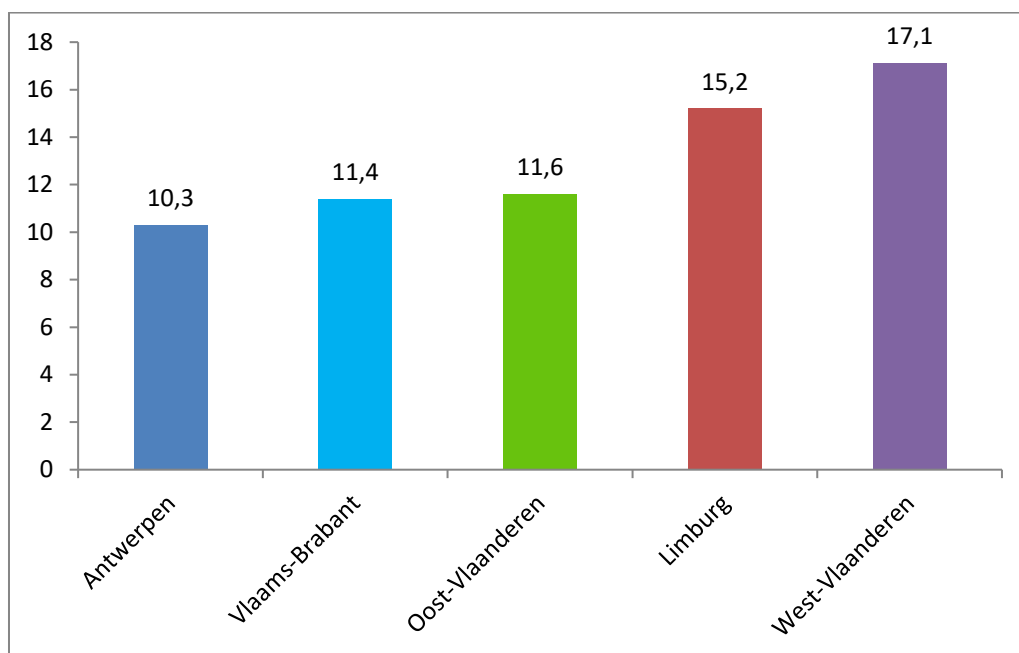
Vlaams-Brabant	48	55	38	-20,8%	-30,9%
-----------------------	----	----	----	--------	--------

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

De ongevallenernst is in 2016 het laagst in de provincie Antwerpen (10,3) en het hoogst in de provincie West-Vlaanderen (17,1)(Figuur 22).

FIGUUR 22

Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in Vlaanderen per provincie (2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

4.2 Volgens wegtype

In 2016 werden op de Vlaamse autosnelwegen 56 verkeersdoden en 3.209 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd (Tabel 14). Dit komt overeen met 17,6% van alle verkeersdoden en 10,1% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. Dit aandeel verkeersdoden is licht hoger dan in 2014 & 2015. Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel zwaar- en lichtgewonden duidt erop dat de ernst op autosnelwegen bovengemiddeld is.

Het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) op Vlaamse autosnelwegen bedraagt 1,7 in 2016 en het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) bedraagt 87,4⁵. Anno 2016 was de ernst berekend op 27,5 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (Tabel 15).

TABEL 14

Aantal zwaar- en lichtgewonden en aantal verkeersdoden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2016)

⁵ Op basis van voertuig- en personenkilometers van het jaar 2015

WEGTYPE	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
OP AUTOSNELWEGEN	56	17,6%	3.209	10,1%	3.265	10,2%
BUITEN AUTOSNELWEGEN	258	81,1%	28.119	88,9%	28.377	88,8%
ONBEKEND	4	1,3%	310	1,0%	314	1,0%
TOTAAL	318	100%	31.638	100%	31.956	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 15

Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) en aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2016)

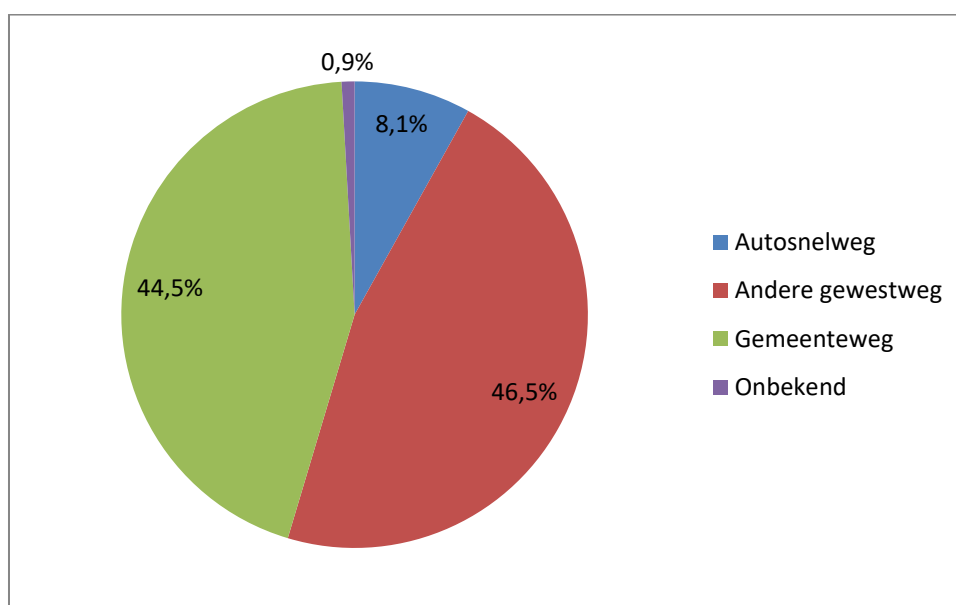
	ONGEVALSRISICO	OVERLIJDENSRISICO	ERNST
AUTOSNELWEGEN	87,4	1,7	27,5

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Bekijken we hoe het aantal letselongevallen zich verder verdeelt naar wegtype, stellen we vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de gewestwegen (ca 46,5%), gevolgd door de gemeentewegen (ca 44,5%) en op afstand de autosnelwegen (ca 8%)(Figuur 23).

FIGUUR 23

Verdeling van het aantal letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2016)

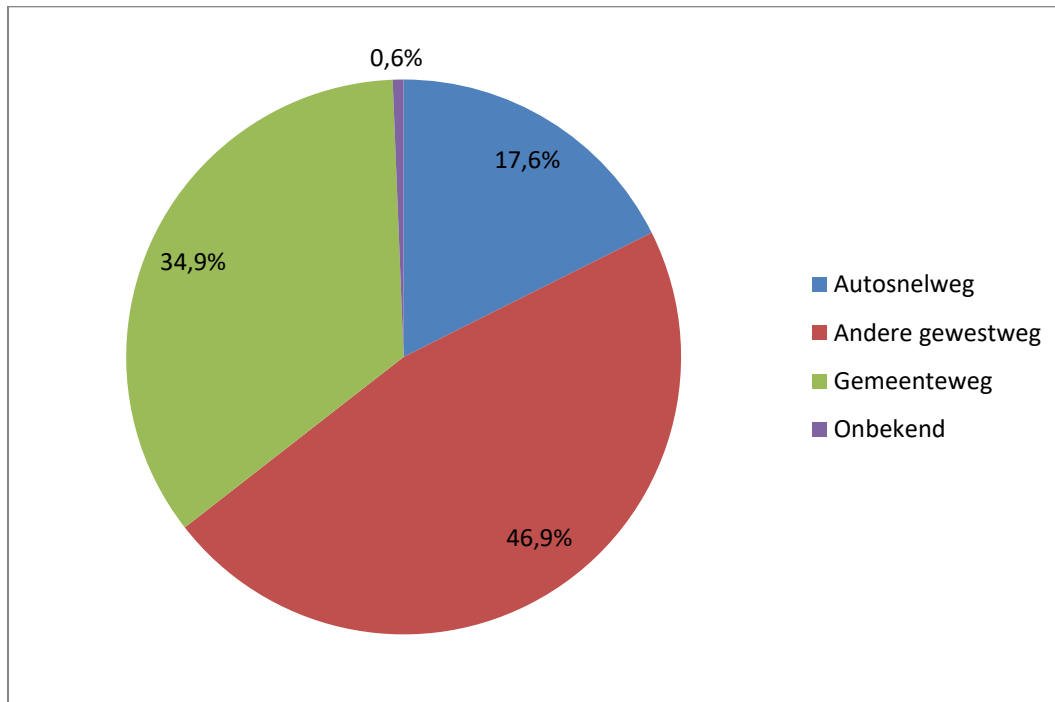


Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Bekijken we de verdeling van de verkeersdoden naar wegtype, stellen we vast dat de meeste verkeersdoden te betreuren zijn op de gewestwegen (ca 47%), gevolgd door de gemeentewegen (ca 35%) en de autosnelwegen (ca 18%)(Figuur 24).

FIGUUR 24

Verdeling van het aantal verkeersdoden naar wegtype (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Globaal is het Vlaamse verharde wegennetwerk ca. 61.379 kms lang (883 km autosnelwegen (1,4%), 6040 km gewestwegen (9,8%) en 54.456 km gemeentewegen (88,7%)). Uiteraard worden er wel meer voertuigkilometers afgelegd langs het autosnelwegen- en gewestwegennetwerk dan langs de gemeentewegen. Zo werden er in 2015 in Vlaanderen 24.148,7 miljoen voertuigkilometers (41,2%) afgelegd langs de autosnelwegen, 24.535,6 miljoen voertuigkilometers (41,9%) langs de gewestwegen en 9.909,8 miljoen voertuigkilometers (16,9%) langs de gemeentewegen (Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van het Vlaamse Gewest). Hierbij dient vermeld dat de (brom) fietsverplaatsingen of verplaatsingen te voet hier niet in omvat zijn.

4.3 Binnen en buiten de bebouwde kom

In 2016 werden er binnen de bebouwde kom 67% minder dodelijke slachtoffers geregistreerd dan buiten de bebouwde kom (Tabel 16).

Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (12.396) dan buiten de bebouwde kom (10.624). Dit resulteert in een lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 16). Het aantal zwaar- en lichtgewonden is dan weer iets lager binnen de bebouwde kom dan buiten de bebouwde kom, maar het verschil is zeer miniem.

TABEL 16

Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2016)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
LETSELONGEVALLEN	12.396	10.624	1.958
VERKEERSDODEN	76	229	13
ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	14.644	14.730	2.264
ONGEVALLENERNST	6	21,5	7

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Tabel 17 toont de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in de verschillende gewesten. Wat opvalt, is dat de ongevallenernst in alle gewesten beduidend hoger ligt buiten de bebouwde kom. Dit is een logisch gevolg van de lager gereden snelheden binnen de bebouwde kom. Binnen en buiten de bebouwde kom scoort Vlaanderen meer dan de helft lager als Wallonië (Tabel 17).

TABEL 17

Aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ongevallenernst) in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2016)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
VLAAMS GEWEST	6	21,5	7
WAALS GEWEST	16	45	16
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	4	12	7

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

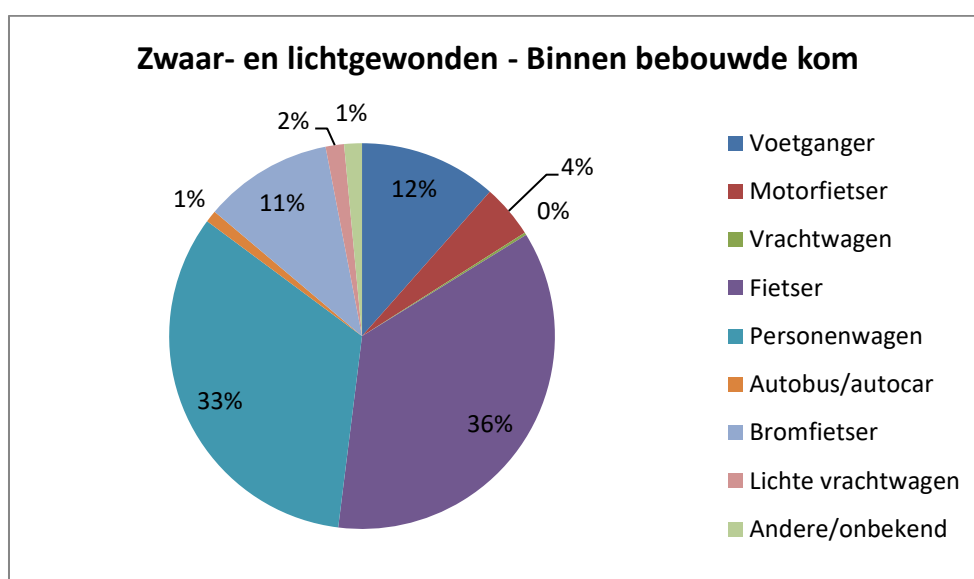
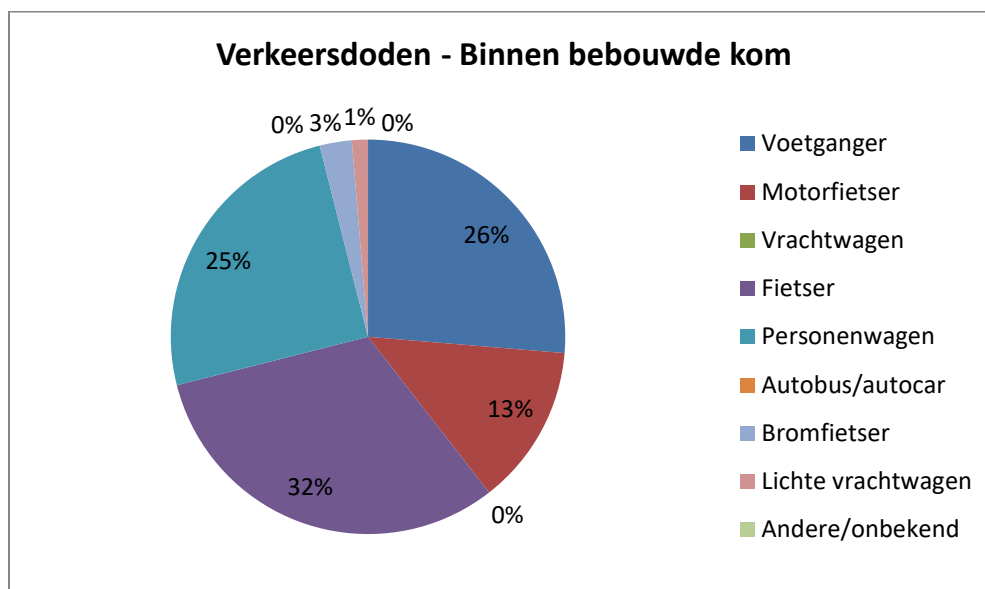
De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Uit Figuur 25 kan afgeleid worden dat binnen de bebouwde kom een groter aandeel van de verkeersslachtoffers bestaat uit kwetsbare weggebruikers. Onder deze categorie 'kwetsbare weggebruikers' vallen voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers. Verder kunnen we vaststellen dat de **kwetsbare weggebruikers een groter aandeel** kennen onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het feit dat het aandeel kwetsbare weggebruikers groter is onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden wijst er enerzijds op dat kwetsbare weggebruikers sneller overlijden wanneer zij betrokken raken bij een letselongeval. Anderzijds dient er ook rekening gehouden te worden met de grotere onderregistratie bij kwetsbare weggebruikers die niet overlijden.

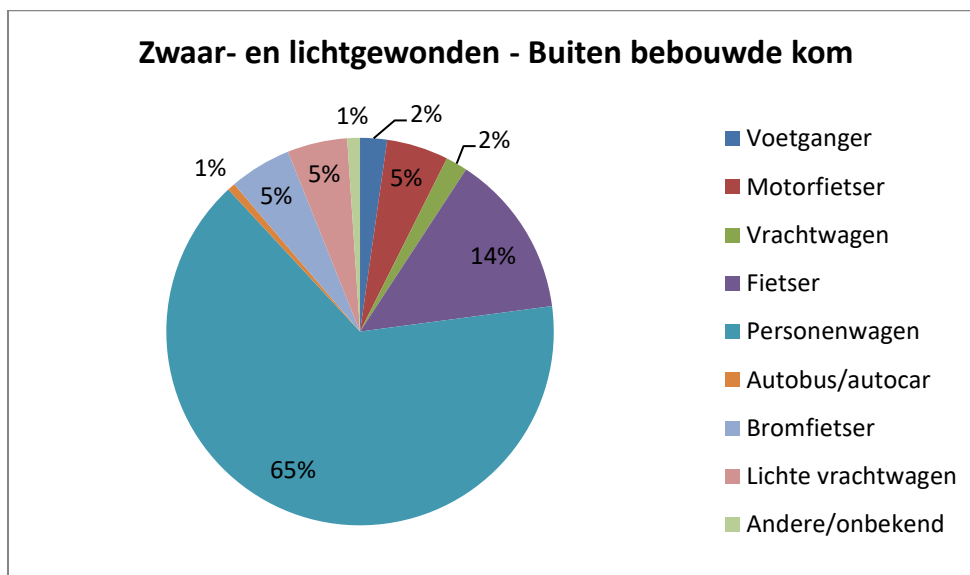
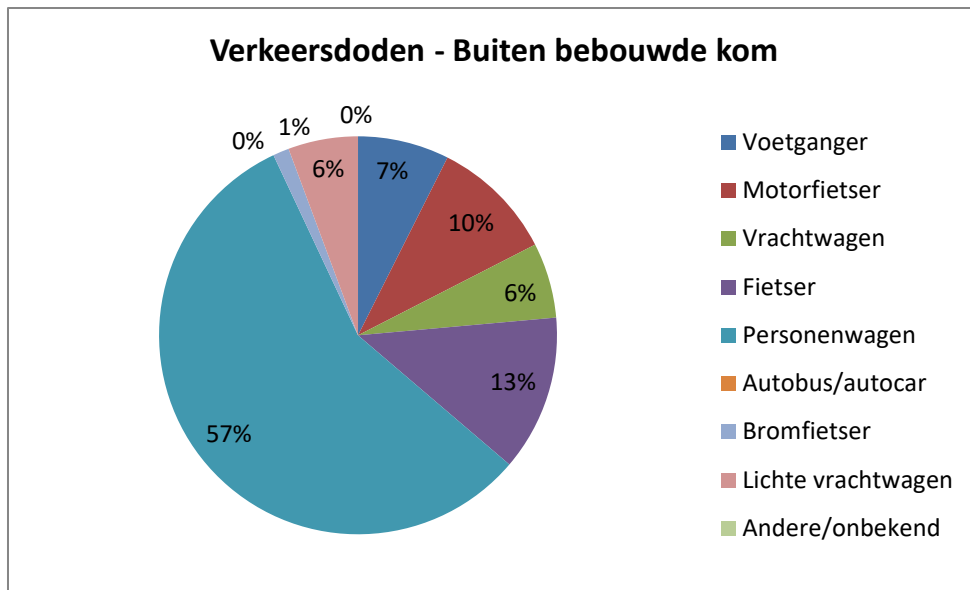
Zoals weergegeven in onderstaande figuur, vertegenwoordigen de kwetsbare weggebruikers **74% van alle doden** binnen de bebouwde kom, **63% van alle zwaar- en lichtgewonden binnen de bebouwde kom**, **31% van alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, en **26% van alle zwaar- en**

lichtgewonden buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is het aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden het grootst bij **personenwagens** (respectievelijk 57% van de doden en 65% van de zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom).

FIGUUR 25

Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2016)





Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

4.4 Volgens snelheidsregime

In het jaar 2016 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **70 km/u wegen** (118 doden). Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 50 km/u (80 doden), gevolgd door 52 verkeersdoden op 90 km/u wegen, 51 dodelijke verkeersslachtoffers op de wegen waar een snelheidsregime van meer dan 90 km/u geldt en ten slotte 10 verkeersdoden in de zones 30 of minder (Tabel 18; Figuur 26). Voor de overige 7 dodelijke verkeersslachtoffers is het snelheidsregime in de ongevallenstatistieken onbekend.

In vergelijking met het aantal verkeersdoden wijzigt de onderlinge rangschikking voor het **hoogste** aantal letselongevallen tussen de snelheidsregimes 50 en 70 km/u. Het aantal letselongevallen in het snelheidsregime 50 km/u bedroeg **11.334** in 2016, wat hoger ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in het snelheidsregime 70 km/u (5.803 letselongevallen) en in het snelheidsregime

90 km/u (1.745). Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er voor een relatief hoog aantal letselongevallen (2.634) geen snelheidsregime werd geregistreerd.

De zone 30 kent logischerwijze de laagste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen). Uit Tabel 18 kan afgeleid worden dat deze ongevallenernst stijgt naarmate **de snelheid toeneemt**.

TABEL 18

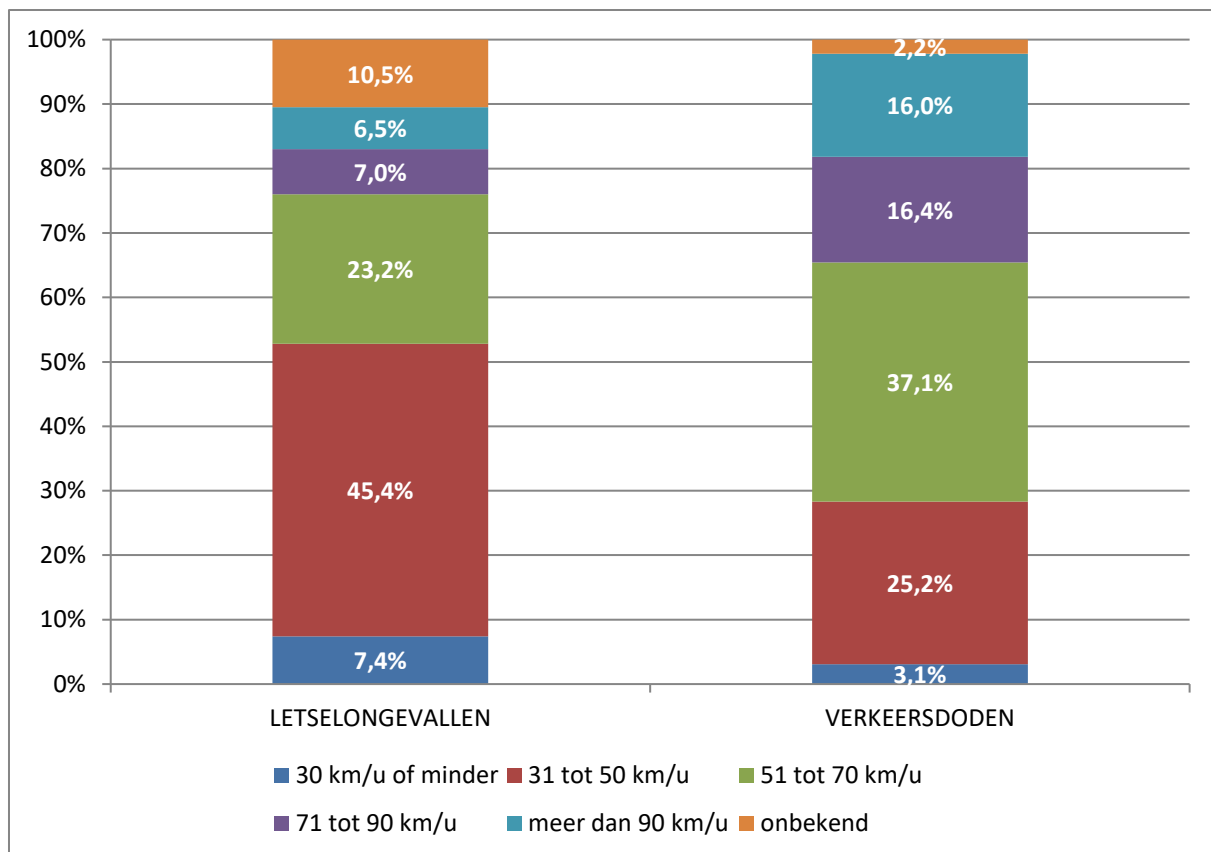
Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2016)

	30 km/u of minder		31 tot 50 km/u		51 tot 70 km/u		71 tot 90 km/u		Meer dan 90 km/u		Onbekend	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
LETSEL-ONGEVALLEN	1.850	7,4%	11.334	45,4%	5.803	23,2%	1.745	7,0%	1.612	6,5%	2.634	10,5%
VERKEERS-DODEN	10	3,1%	80	25,2%	118	37,1%	52	16,4%	51	16,0%	7	2,2%
ONGEVALLEN-ERNST	5,4		7,1		20,3		29,8		31,6		2,7	

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 26

Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2016)



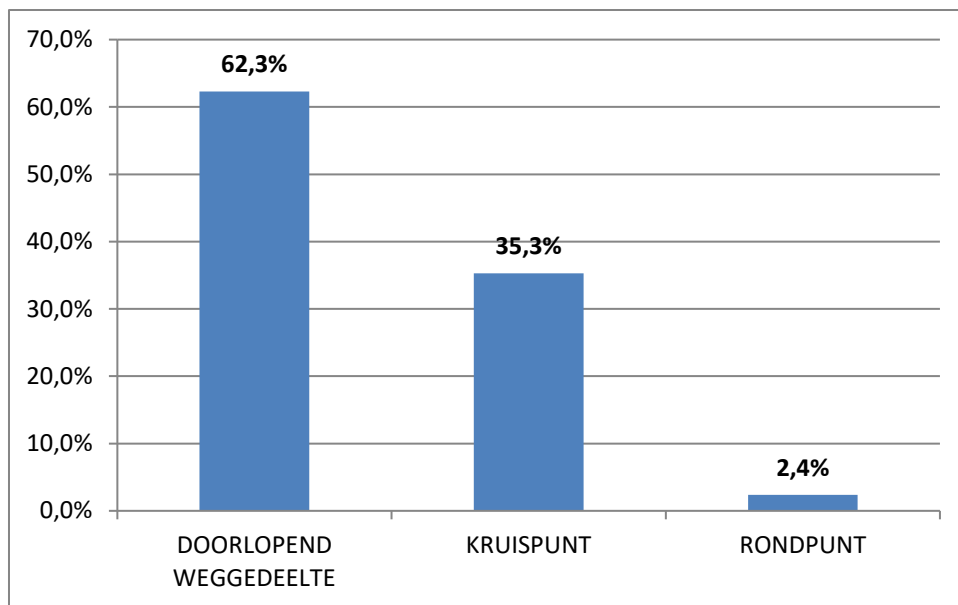
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

4.5 Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (62,3%). De overige ongevallen in Vlaanderen doen zich voor op kruispunten (35,3%) en op rotondes (2,4%) (Figuur 27). Hierbij dient uiteraard als kanttekening gemaakt te worden dat doorlopende weggedeeltes de meest voorkomende wegindeling vormen en dus ook goed zijn voor het grootste aandeel wegkilometers. Dit betekent dus niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn. Zoals we verder zullen zien, blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel.

FIGUUR 27

Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Nota: balken tellen op tot 100%

75,2% van de Vlaamse verkeersdoden kwam om het leven in een letselongeval dat plaatsvond op een **doorlopend weggedeelte**. Het hoge dodental op de doorlopende wegsegmenten is mogelijk een gevolg van de hogere snelheden die hier gelden, bij afwezigheid van kruisingen. Het **aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (75,2% t.o.v. 62,3%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt ook bevestigd door de cijfers, aangezien de ongevallenernst op kruispunten 8 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen bedraagt tegenover 15 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen op doorlopende wegsegmenten (Tabel 19).

TABEL 19

Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2016)

	Letselongevallen		Verkeersdoden		Ernst
	#	%	#	%	
Op kruispunt (totaal)	8.817	35,3%	73	23,0%	8
Verkeersagent	17	0,1%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	1.832	7,3%	18	5,7%	10
Voorrangsborden B1 of B5	4.064	16,3%	44	13,8%	11
Voorrang van rechts	1.963	7,9%	11	3,5%	6
Verkeerslichten defect -Borden B1 of B5	19	0,1%	0	0,0%	0
Verkeerslichten defect –Voorrang van rechts	2	0,0%	0	0,0%	0
Onbekend	920	3,7%	0	0,0%	0
Op rotonde (totaal)	595	2,4%	4	1,3%	7

<i>Verkeersagent</i>	2	0,0%	0	0,0%	0
<i>Driekleurige verkeerslichten in werking</i>	2	0,0%	0	0,0%	0
<i>Voorrangsborden B1 of B5</i>	293	1,2%	0	0,0%	0
<i>Voorrang van rechts</i>	29	0,1%	0	0,0%	0
<i>Onbekend</i>	269	1,1%	4	1,3%	15
Buiten kruispunt	15.564	62,3%	239	75,2%	15
Onbekend	2	0,0%	2	0,6%	1000

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

De verdeling tussen kruispunten en doorlopende weggedeeltes is vooral afwijkend voor wat betreft de fiets- en voetgangersongevallen. Bij de fietsongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats op kruispunten: 41,8% op kruispunt, 3,4% op rotonde en 54,7% buiten kruispunt. Voor wat betreft de dodelijke fietsongevallen is de verdeling zelfs nog iets hoger: 50% op kruispunt, 1,8% op rotonde en 48,2% buiten kruispunt. Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats buiten kruispunten: 70,5% buiten kruispunt, 28,5% op kruispunt, 1% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen is de verdeling ook nog iets hoger: 71,1% buiten kruispunt, 26,3% op kruispunt, 2,6% op rotonde.

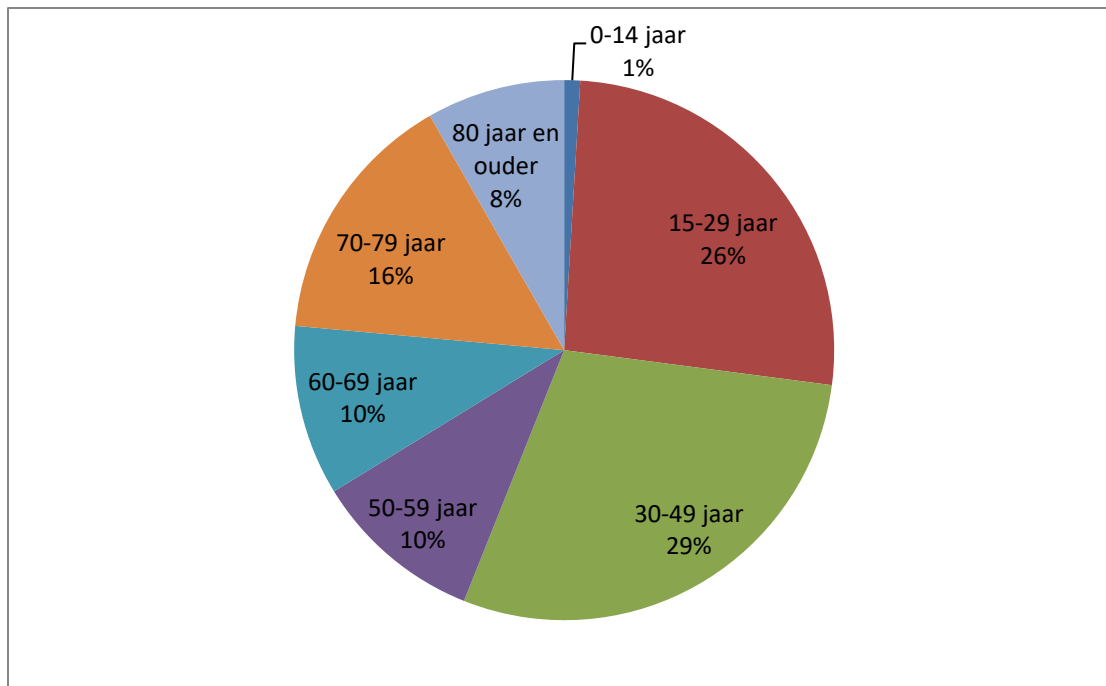
5. Kenmerken van verkeersslachtoffers

5.1 Volgens leeftijd

Figuur 28 toont het **aandeel verkeersdoden** opgedeeld **naar leeftijdscategorie**. Hieruit blijkt dat ongeveer 1 op 4 van de verkeersdoden zich bevindt tussen 15 en 29 jaar. Een positieve evolutie zien we voor wat betreft het aandeel kinderen (0-14-jarigen), met een aandeel van “slechts” 1%. Ca. 1 op 3 van de verkeersdoden is ondertussen 60 jaar of ouder, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. 39% bevindt zich in de middelste leeftijdsgroep (30 – 59 jaar).

FIGUUR 28

Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

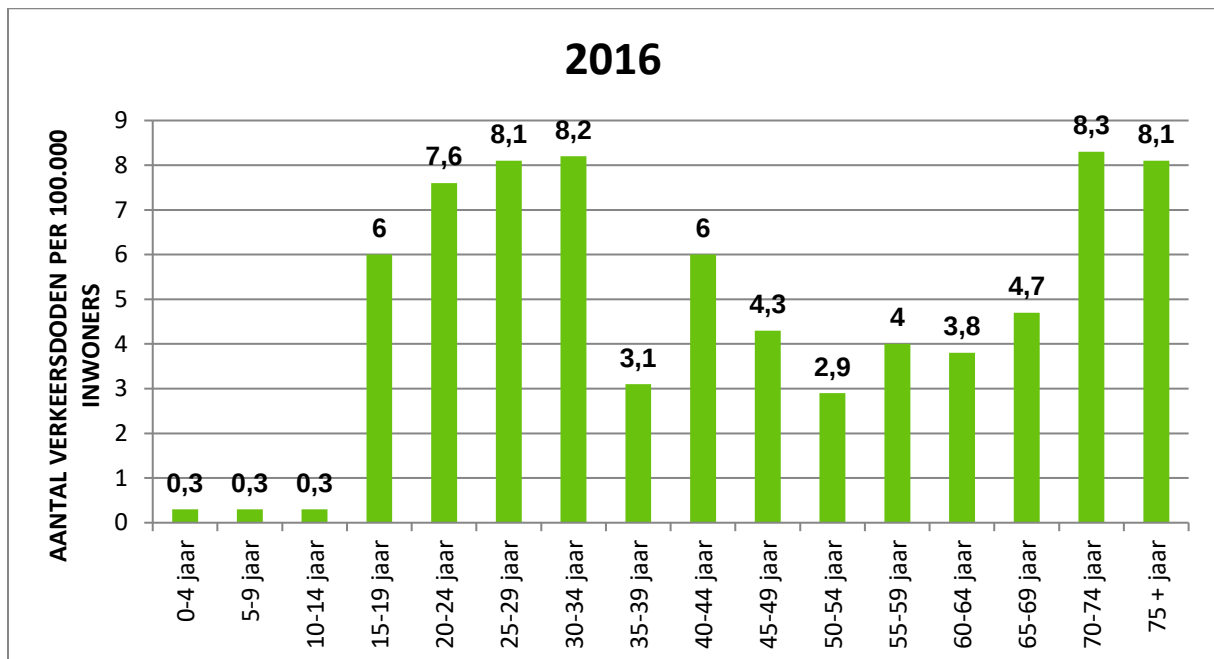
Figuur 29 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse** weer. De **kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen** (zie voorgaande jaarrapporten) is gevoelig **kleiner** aan het worden **en lijkt zich uit te breiden naar de volgende leeftijdsklassen (25- tot 34-jarigen)**, met rond of net boven de 8 doden per 100.000 inwoners. In absolute cijfers betreft het 94 verkeersdoden in de leeftijdsgroep 20- tot 34-jarigen. Dit is positief nieuws voor de 20-24-jarigen, maar betekent meteen ook dat verdere verkeersveiligheidswinst het inwerken op een grotere doelgroep zal vereisen. 29,9% van het totale aantal doden vielen binnen de leeftijdscategorie van 20- tot 34-jarigen, terwijl deze categorie slechts 18,2% van de bevolking in Vlaanderen uitmaakt. Kijken we nog even naar de 20-24-jarigen afzonderlijk: 9,2% van het totale aantal doden vielen binnen deze leeftijdscategorie, terwijl deze categorie slechts 5,9% van de bevolking in Vlaanderen uitmaakt.

In de daaropvolgende leeftijdsgroepen zien we opnieuw een afname van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners en vanaf de leeftijd van 65 jaar kan er weer een geleidelijke toename waargenomen worden. **Een tweede piek kan waargenomen worden vanaf de leeftijdscategorie van 70- tot 74-jarigen:** iets meer dan 8 doden per 100.000 inwoners. In absolute cijfers betreft het 74 verkeersdoden in de leeftijdsgroep 70+ (23,6% van het totaal aantal verkeersdoden tegenover 14% van de bevolking). Mogelijk kan de stijging vanaf een leeftijd van 65 jaar toegeschreven worden aan het feit dat deze bevolkingsgroepen vaak nog actief zijn in het verkeer, maar dat ze erg kwetsbaar zijn indien ze betrokken raken in een ongeval. De kans dat ernstige complicaties optreden, is dan ook groter naarmate de leeftijd stijgt (Van Hout & Brijs, 2010; Van Hout & Brijs, 2011; Van Hout & Brijs, 2012).

Beschouwen we, in plaats van de verkeersdoden, de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners**, dan steekt de leeftijdsklasse van **20- tot 24-jarigen** er nog wel bovenuit (met 980 verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners), van nabij gevolgd door de leeftijdsklassen 15-19 jaar (905) en vervolgens 25-29 jaar (859).

FIGUUR 29

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.2 Volgens leeftijd en geslacht

Zoals in Figuur 29, geeft Figuur 30 het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gemaakt **naar geslacht** (zie ook Tabel 20). Mannen maken 75,8% van alle verkeersdoden uit, terwijl 49,4% van de bevolking mannelijk is. Uit de figuur kan afgeleid worden dat bij mannen de mortaliteit het hoogst is bij de 30- tot 34-jarigen (dus niet langer bij de 20- tot 24-jarigen!). In deze leeftijdsklasse vallen maar liefst 12,2% van alle verkeersdoden bij de mannen (29 van de 238 verkeersdoden).

In de leeftijdsklassen die volgen op de 30- tot 34-jarigen, neemt de mortaliteit bij de mannen sterk af. Het aantal dodelijke slachtoffers per 100.000 inwoners begint terug te stijgen vanaf 70 jaar. Het aantal omgekomen mannen ligt voor elke leeftijdscategorie beduidend hoger dan bij vrouwen, behalve bij de 10- tot 14-jarigen, maar hier gaat het om zeer kleine aantallen.

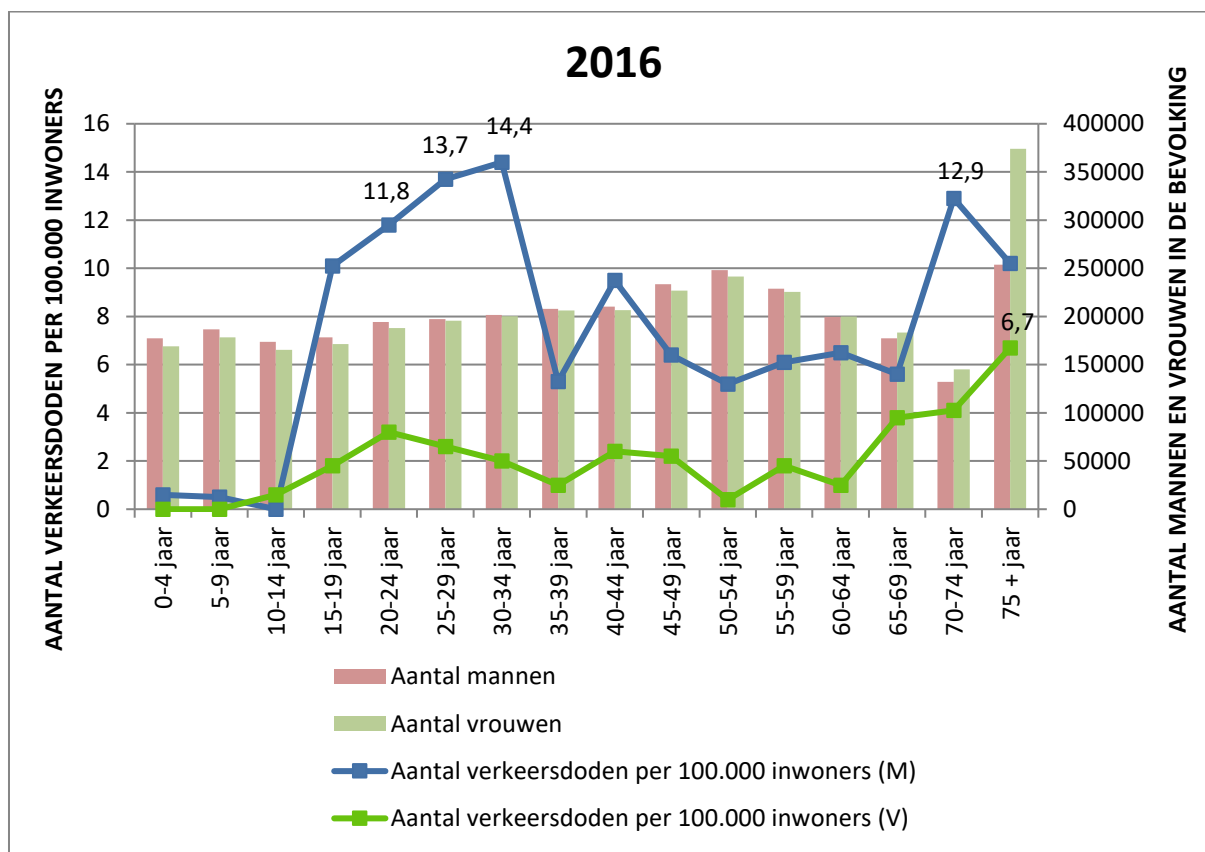
Bij de vrouwen merken we minder duidelijke pieken op. Een eerste piek vinden we bij de leeftijdsklasse 20- tot 24-jarigen. Dus terwijl bij de mannen de piek bij de 20- tot 24-jarigen verkleint, is deze bij de vrouwen nog in zekere mate aanwezig. Laat echter duidelijk zijn dat deze piek bij de vrouwen nog steeds veel kleiner is dan bij de mannen. Een tweede (en de hoogste) piek bij vrouwen zien we vanaf 65 jaar en deze gaat alleen maar in stijgende lijn met hogere leeftijd.

Hoewel het een beetje verdwijnt tussen de andere pieken, valt nog steeds de relatief hoge mortaliteit bij de 15-19-jarigen op, wat ongetwijfeld samenhangt met een hogere zelfstandigheid in het verkeer.

Voor wat betreft het **aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** is de situatie voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig. Bij beide geslachten is de piek het hoogst voor de 20-24-jarigen, gevolgd door de 15-19-jarigen en 25-29-jarigen.

FIGUUR 30

Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2016).



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

TABEL 20

Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)

Leeftijdscategorie	Verkeersdoden			Doden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
0-4 jaar	1	0	1	0,6	0
5-9 jaar	1	0	1	0,5	0
10-14 jaar	0	1	1	0	0,6
15-19 jaar	18	3	21	10,1	1,8
20-24 jaar	23	6	29	11,8	3,2

25-29 jaar	27	5	32	13,7	2,6
30-34 jaar	29	4	33	14,4	2
35-39 jaar	11	2	13	5,3	1
40-44 jaar	20	5	25	9,5	2,4
45-49 jaar	15	5	20	6,4	2,2
50-54 jaar	13	1	14	5,2	0,4
55-59 jaar	14	4	18	6,1	1,8
60-64 jaar	13	2	15	6,5	1
65-69 jaar	10	7	17	5,6	3,8
70-74 jaar	17	6	23	12,9	4,1
75 + jaar	26	25	51	10,2	6,7
Onbekend	0	0	0		
TOTAAL	238	76	314	7	2

**Nota: Slachtoffers waarvan het geslacht niet geregistreerd werd, werden niet opgenomen in bovenstaande tabel*

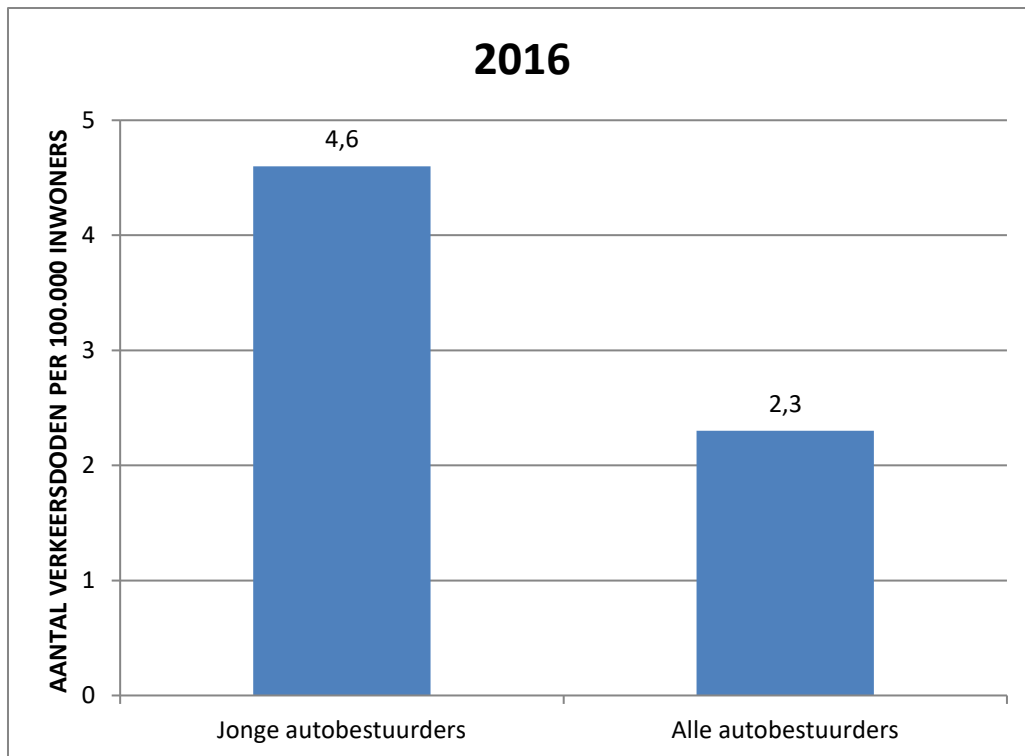
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Aangezien in het Vlaams verkeersveiligheidsplan een specifiek streefcijfer geformuleerd is voor de **jonge autobestuurders (18-24-jarigen)** is het nuttig om nog even dieper in te gaan op de evolutie van deze 18-24-jarigen binnen de totaliteit van de verkeersongevallen met autobestuurders.

Uit Figuur 31, die het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners**, naar jonge autobestuurders vergelijkt met deze bij alle autobestuurders, blijkt dat dit aantal **dubbel zo hoog is bij de jonge autobestuurders**. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent daarentegen wel een positieve evolutie**, met een daling van 8% t.o.v. het jaar 2000 (zie Figuur 32). Het blijft echter nog steeds hoog.

FIGUUR 31

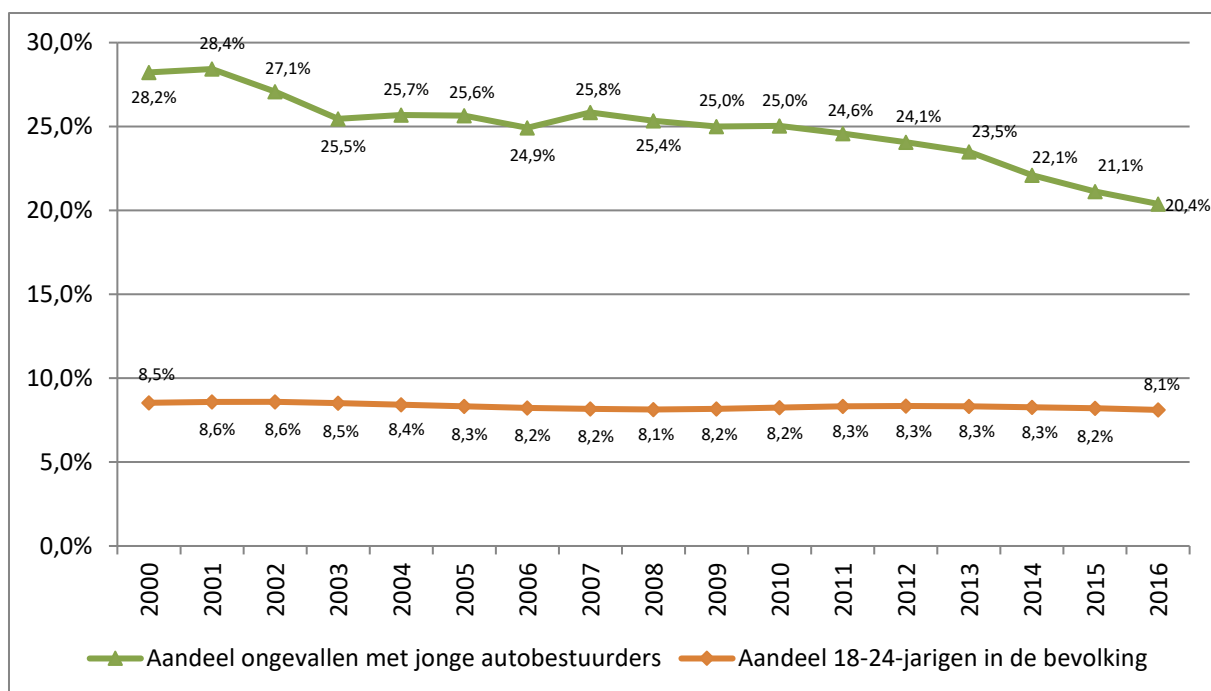
Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2016).



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 32

Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2000-2016).



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3 Volgens verplaatsingswijze

Een gemiddelde Vlaming legde in 2016-2017 in totaal 13.487 kilometer af⁶. Daarvan werd 51,7% afgelegd als autobestuurder, 21,3% als autopassagier, 4,45% als (elektrische) fietser en 1,78% als voetganger. De gemiddelde Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende. Het feit dat **auto-inzittenden** de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk. **47,8%** van alle slachtoffers in 2016 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietzers (25,6%)**, **bromfietzers (7,9%)**, **voetgangers (7,1%)** en **motorfietzers (4,9%)**(Tabel 21). Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we vooral een stijgend aandeel van de fiets- en voetgangersslachtoffers.

TABEL 21

Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

	VERKEERSDODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	
			#	%
Voetgangers	38	2.219	2.257	7,1%
Fietzers	56	8.136	8.192	25,6%
Bromfietzers	5	2.519	2.524	7,9%
Motorfietzers	34	1.520	1.554	4,9%
Personenvoertuigen	153	15.130	15.283	47,8%

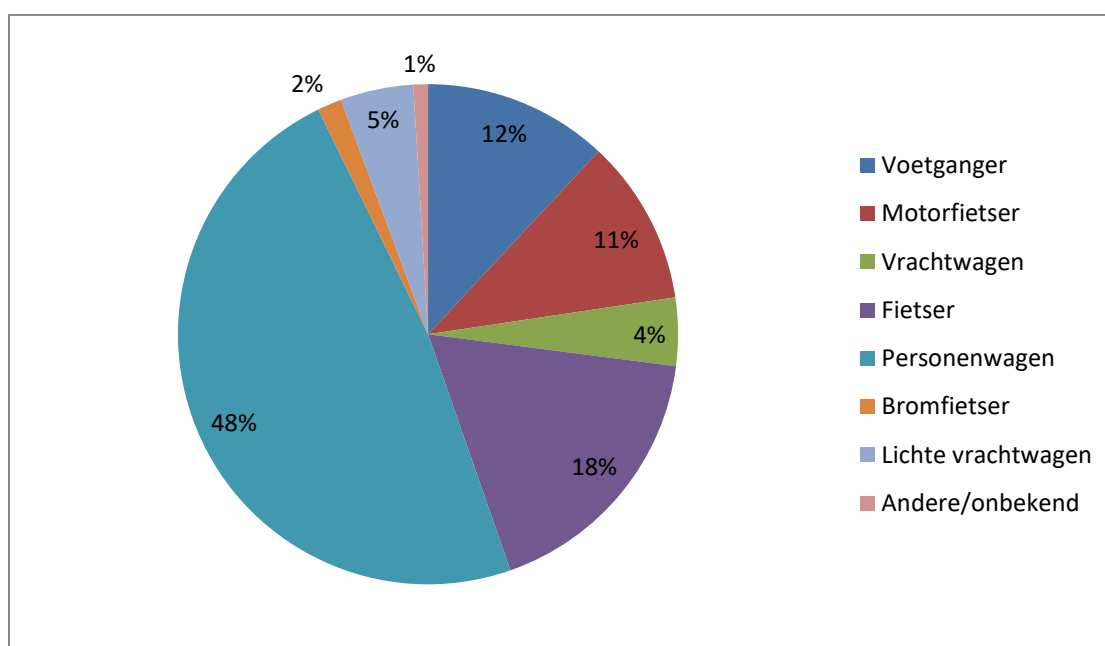
⁶ Deze waarde betreft het gemiddeld aantal afgelegde kilometers (zonder outliers) in de periode januari 2016 tot en met januari 2017 (OVG 5.2).

Bestuurders van personenvoertuigen	119	10.948	11.067	34,6%
Passagiers van personenvoertuigen	33	4.172	4.205	13,2%
Personenvoertuigen – status onduidelijk	1	10	11	0,03%
Lichte vrachtwagens	15	1.008	1.023	3,2%
Vrachtwagens	14	307	321	1,0%
Autobussen en autocars	0	248	248	0,8%
Overige	0	206	206	0,6%
Onbekend	3	345	348	1,1%
TOTAAL	318	31.638	31.956	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 33

Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Wanneer we het aandeel bij de verkeersdoden beschouwen, is dit bij de auto-inzittenden vergelijkbaar met dat bij de verkeersslachtoffers (48%) en bij de fietsers is dit iets lager (18% vs 26%)(Figuur 33). Het aandeel bij de motorrijders is echter meer dan dubbel zo hoog (11% vs 5%). Hogere aandelen bij de verkeersdoden vinden we ook terug voor de voetgangers (12% vs 7%), vrachtwagens (4% vs 1%) en lichte vrachtwagens (5% vs 3%). Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we een stijgend aandeel van de fietsers, voetgangers, lichte vrachtauto's en vrachtwagens.

In de volgende paragrafen (5.3.1 – 5.3.2) wordt wat dieper ingegaan op de evolutie van de aantallen verkeersslachtoffers naar verplaatsingswijze, aangezien deze evoluties niet gelijklopend zijn. Hierbij wordt nog even gewezen op de nieuwe datastructuur op basis van de PV's die sinds 2014 gebruikt wordt, waardoor bij vergelijking met voorgaande jaren de nodige voorzichtigheid aan de dag gelegd moet worden.

5.3.1 Kwetsbare weggebruikers

5.3.1.1 Voetgangers

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de voetgangers beschouwen, merken we een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 22). Deze daling blijkt echter minder groot te zijn dan de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen is van 9,1% in 2005 tot 11,8% in 2016 (Figuur 34).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, valt er zelfs een lichte stijging op te merken (Tabel 22). Dit verklaart ook de stijging van het aandeel voetgangersslachtoffers van 5,3% in 2005 naar 7,1% in 2016 (Figuur 35).

Hieruit kunnen we alvast besluiten dat voetgangers een belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

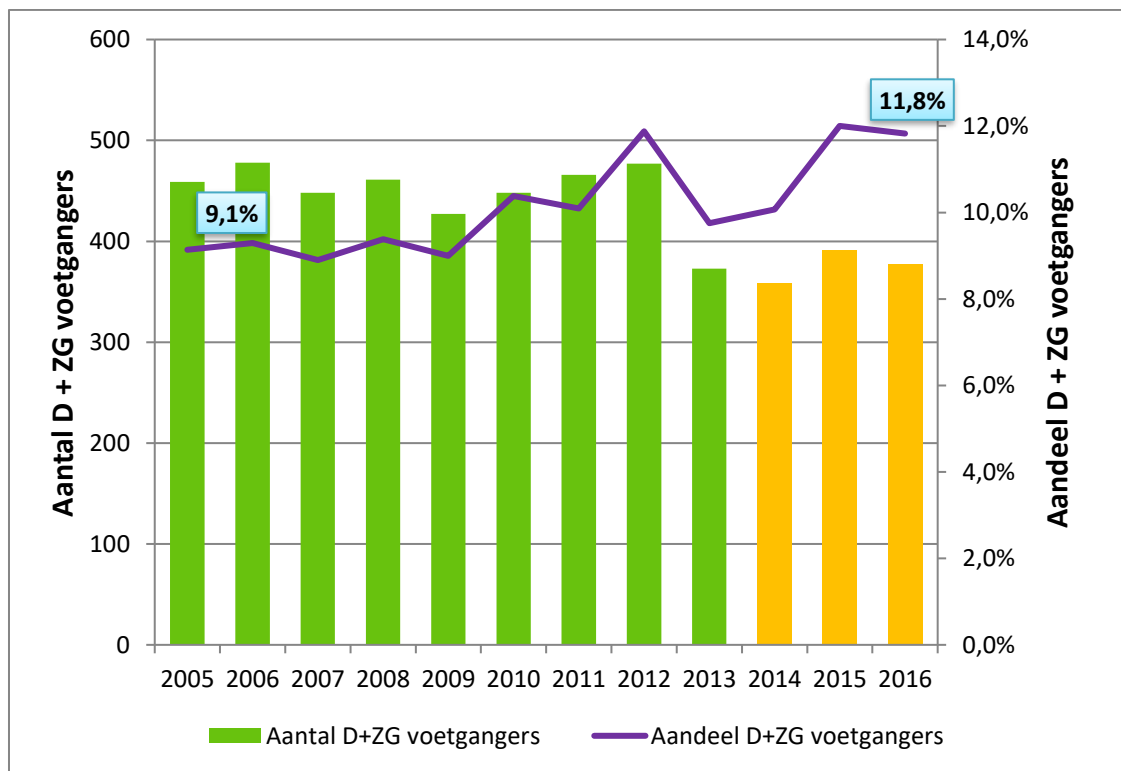
TABEL 22

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de voetgangers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	47	412	1.759	2.219
2006	56	422	1.685	2.164
2007	44	404	1.716	2.163
2008	45	416	1.732	2.193
2009	55	372	1.761	2.189
2010	57	391	1.712	2.160
2011	59	407	1.817	2.284
2012	51	426	1.746	2.223
2013	44	329	1.679	2.052
2014	53	305	1.838	2.196
2015	41	350	1.841	2.232
2016	38	339	1.880	2.257
Gemiddelde 2010-2012	56	408	1.758	2.222
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-32,1%	-16,9%	+6,9%	+1,6%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-7,3%	-3,1%	+2,1%	+1,1%

FIGUUR 34

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de voetgangers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

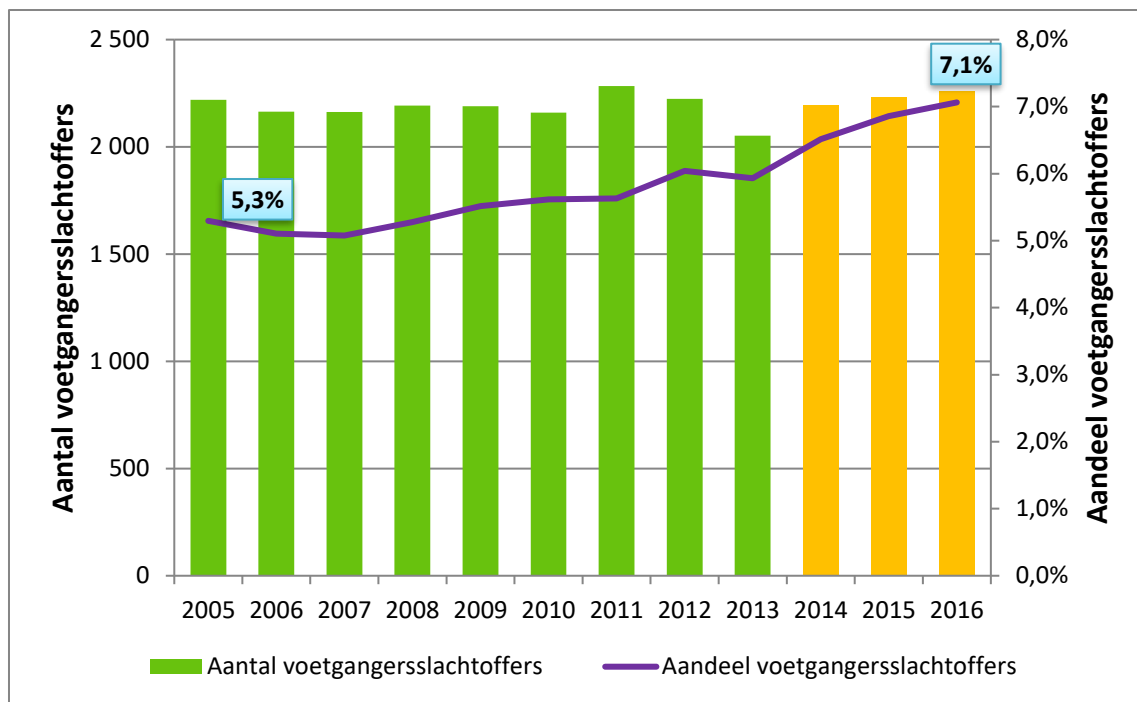


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 35

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de voetgangers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.1.2 Fietzers

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de fietsers beschouwen, merken we zowel bij de ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) als bij alle ongevallen schommelingen op overheen de jaren, zonder echter gekenmerkt te zijn door een duidelijke dalende trend (Tabel 23). Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen is van 18,4% in 2005 tot 28,7% in 2016 (Figuur 36). Dit verklaart ook de stijging van het aandeel fietsslachtoffers van 16,8% in 2005 naar 25,6% in 2016 (Figuur 37).

Hieruit kunnen we alvast besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

TABEL 23

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de fietsers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

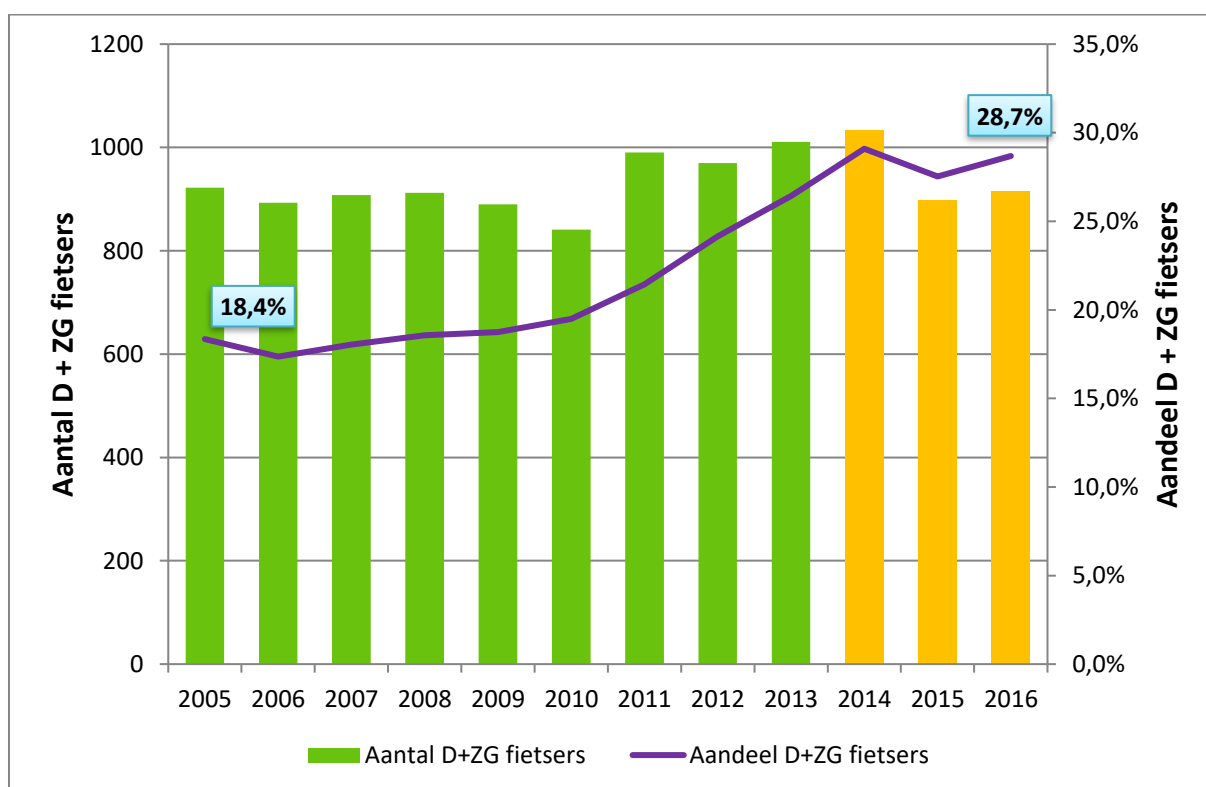
JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	65	857	6.134	7.055
2006	80	813	6.079	6.971
2007	80	828	6.222	7.129
2008	76	836	6.323	7.235
2009	75	815	6.176	7.066
2010	61	780	5.978	6.820

2011	51	939	6.753	7.743
2012	64	906	6.503	7.473
2013	66	945	6.132	7.143
2014	69	965	7.537	8.571
2015	72	825	7.127	8.024
2016	56	859	7.277	8.192
Gemiddelde 2010-2012	59	875	6.411	7.345
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-5,1%	-1,8%	+13,5%	+11,5%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-22,2%	+4,1%	+2,1%	+2,1%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 36

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de fietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

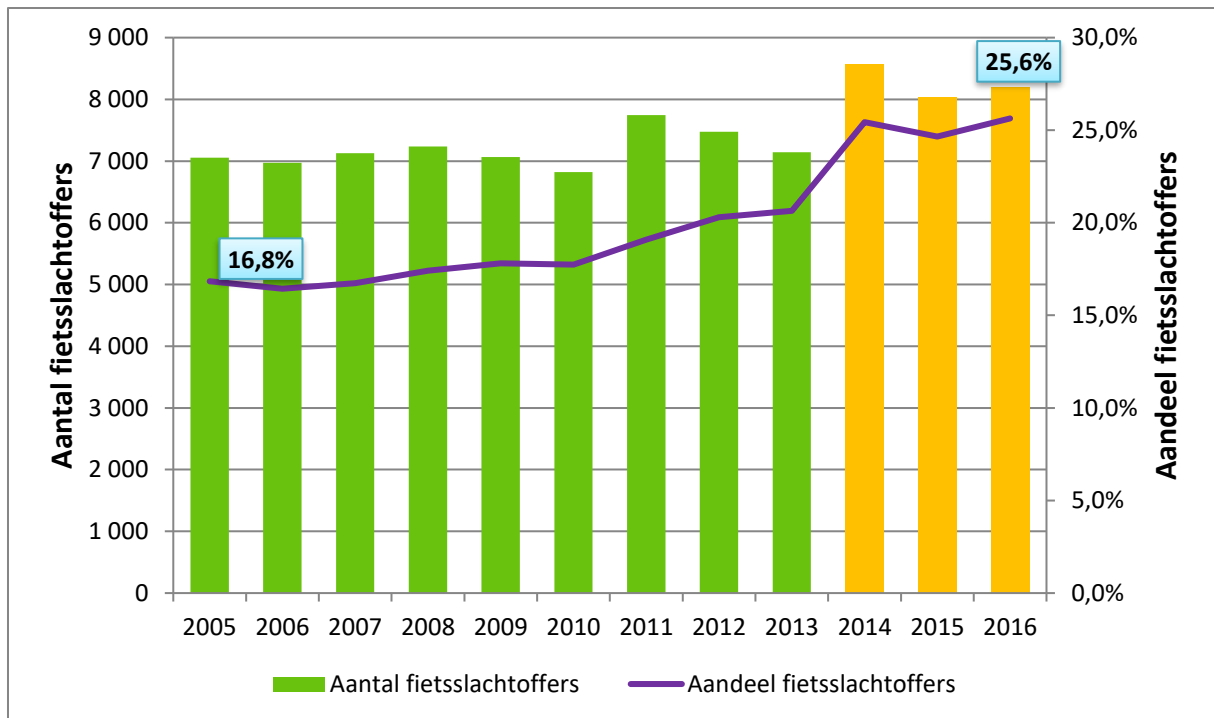


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 37

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de fietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.1.3 Bromfietzers

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de bromfietzers beschouwen, merken we een zeer sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) (Tabel 24). Deze daling blijkt ook groter te zijn dan de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietzers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gedaald is van 8,3% in 2005 tot 7,0% in 2016 (Figuur 38).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een grote daling op (Tabel 24). Hierdoor daalt eveneens het aandeel bromfietsslachtoffers van 9,8% in 2005 naar 7,9% in 2016 (Figuur 39).

Hieruit kunnen we besluiten dat bromfietzers op zich stilaan een minder belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, maar omdat de absolute aantallen slachtoffers nog niet te onderschatten zijn, is hiervoor samen met de fietsers ook blijvende aandacht gerechtvaardigd.

TABEL 24

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de bromfietzers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

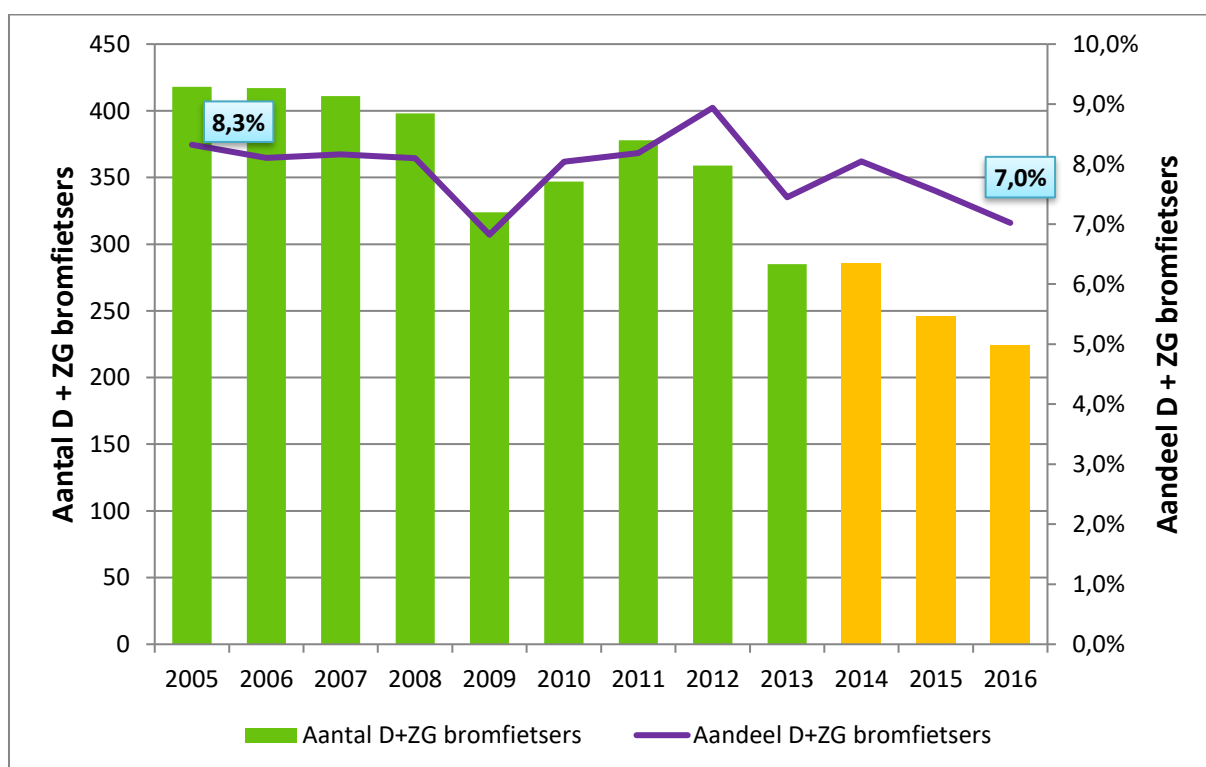
JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	16	402	3.696	4.114
2006	19	398	3.575	3.992

2007	6	405	3.801	4.213
2008	10	388	3.524	3.922
2009	12	312	3.275	3.599
2010	15	332	3.029	3.376
2011	10	368	3.463	3.841
2012	7	352	3.057	3.416
2013	8	277	2.716	3.000
2014	11	275	2.574	2.860
2015	12	234	2.431	2.677
2016	5	219	2.300	2.524
Gemiddelde 2010-2012	11	351	3.183	3.544
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-54,5%	-37,6%	-27,7%	-28,8%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-58,3%	-6,4%	-5,4%	-5,7%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 38

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de bromfietzers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

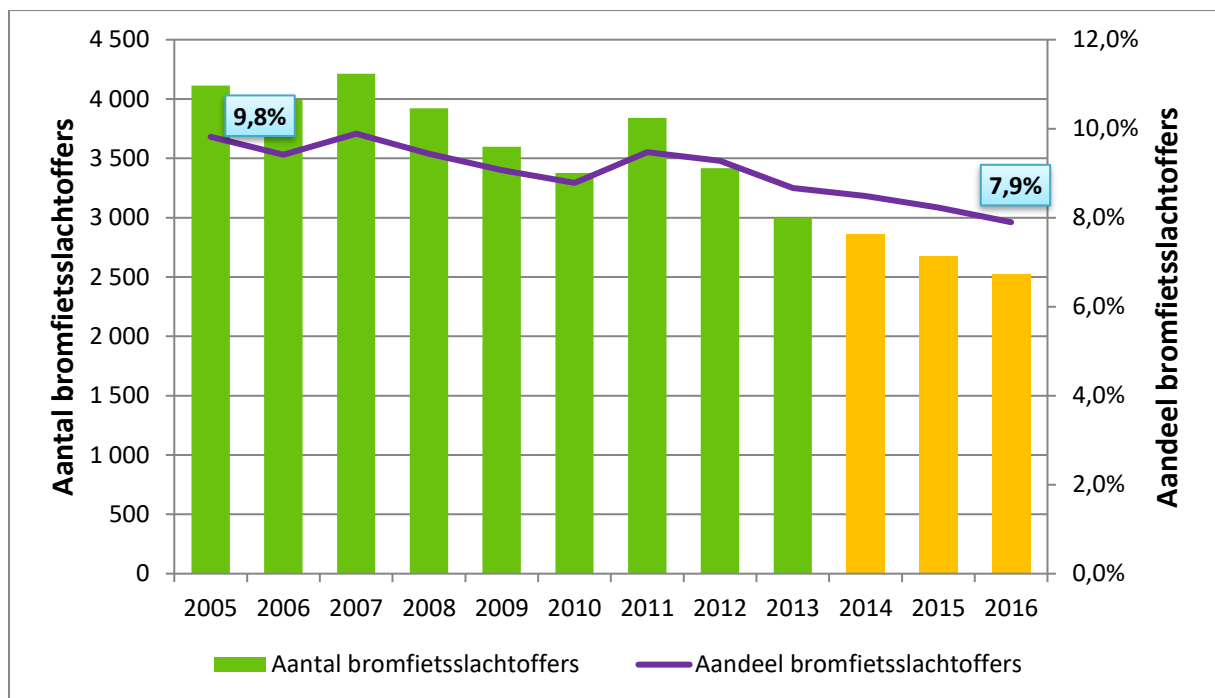


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 39

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de bromfietzers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.1.4 Motorrijders

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders beschouwen, merken we een sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 25). Deze daling bevindt zich op hetzelfde niveau als de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden constant blijft (10,9% in 2005 en 11,0% in 2016)(Figuur 40).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een behoorlijke daling op (Tabel 25). Dit zorgt ervoor dat het aandeel motorfietsslachtoffers van 5,5% in 2005 naar 4,9% in 2016 is gedaald (Figuur 41).

Hieruit zouden we kunnen besluiten dat motorrijders blijkbaar ook stilaan een minder belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, maar vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

TABEL 25

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

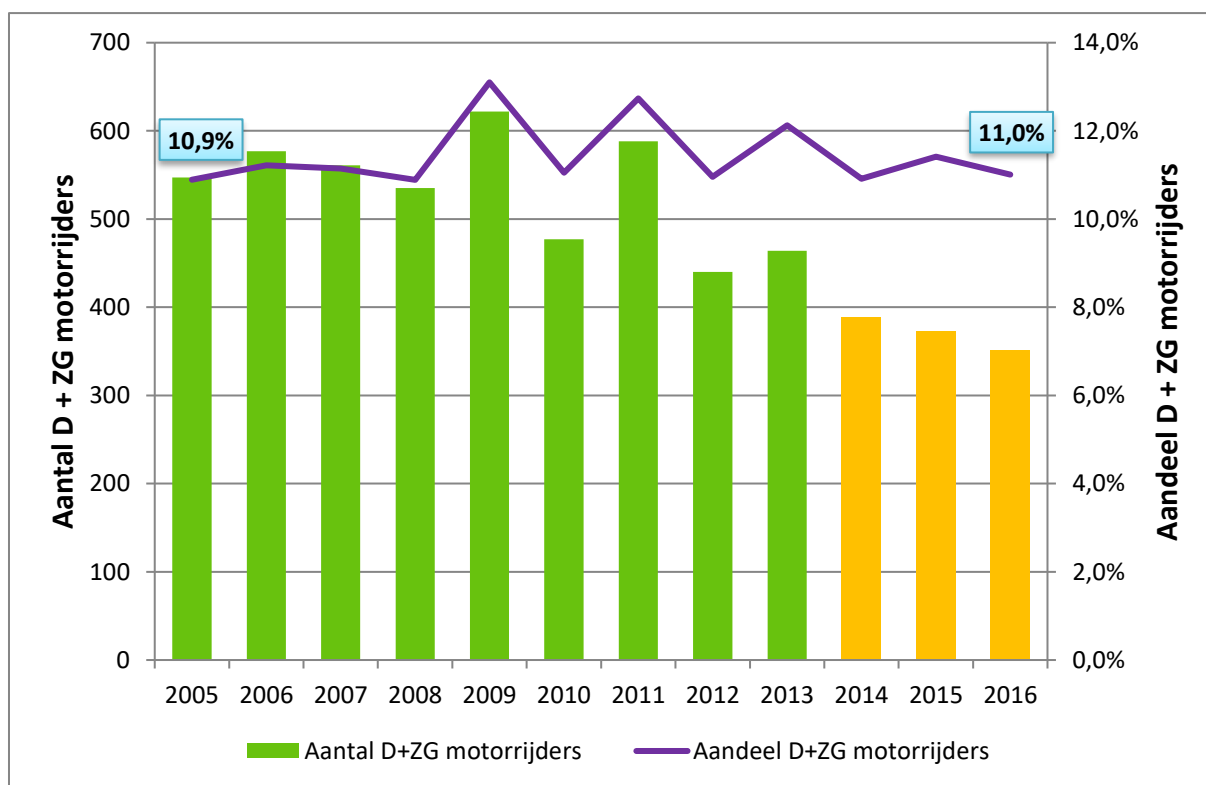
JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	69	478	1.741	2.287

2006	62	515	1.809	2.386
2007	58	503	1.721	2.282
2008	57	478	1.814	2.349
2009	74	548	1.686	2.308
2010	54	423	1.697	2.174
2011	66	522	1.810	2.398
2012	39	401	1.508	1.948
2013	61	403	1.370	1.834
2014	38	350	1.327	1.715
2015	49	323	1.264	1.636
2016	34	317	1.203	1.554
Gemiddelde 2010-2012	53	449	1.672	2.173
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-35,8%	-29,4%	-28,1%	-28,5%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-30,6%	-1,9%	-4,8%	-5,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 40

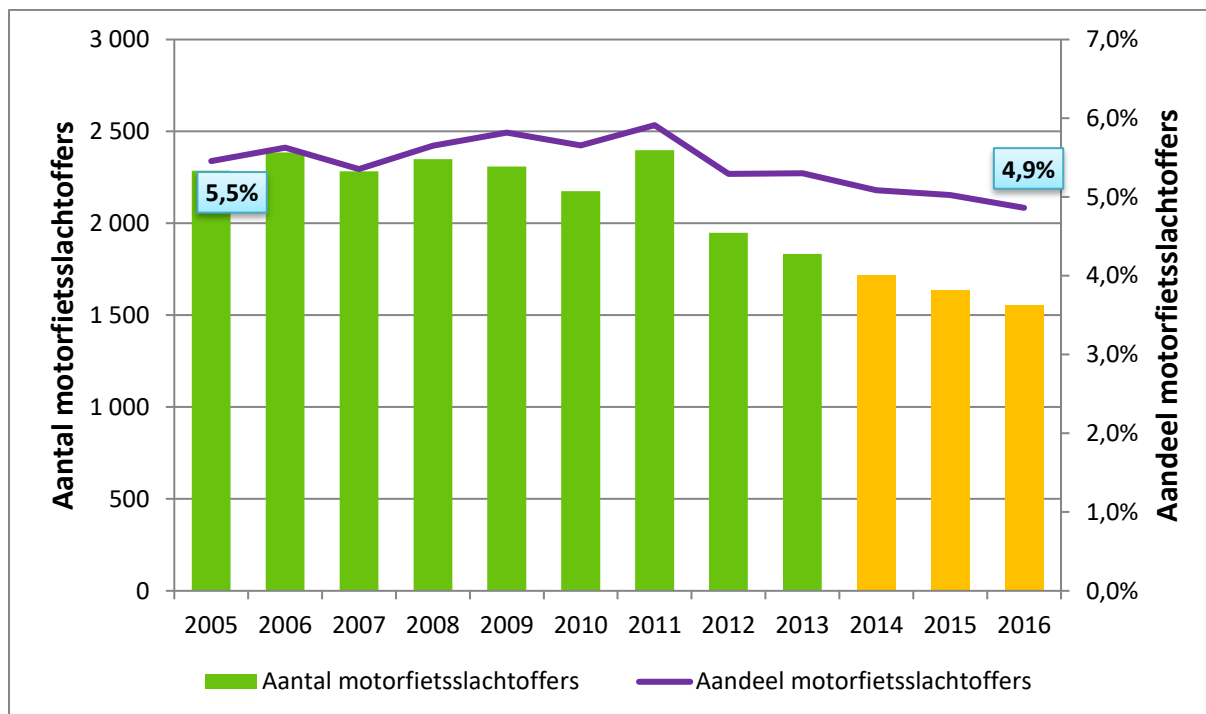
Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

FIGUUR 41

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de motorrijders voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.2 Motorvoertuigen

5.3.2.1 Automobilisten

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de automobilisten beschouwen, merken we een sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 26). Deze daling is sterker dan de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde automobilisten in het totaal aantal doden en zwaargewonden afneemt van 44,9% in 2005 naar 35,0% in 2016 (Figuur 42).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een behoorlijke daling op (Tabel 26). Dit zorgt ervoor dat het aandeel slachtoffers onder de automobilisten van 54,8% in 2005 naar 47,8% in 2016 is gedaald (Figuur 43). Deze daling is iets beperkter dan bij de ernstigere ongevallen.

Ondanks de mooie daling van het aantal slachtoffers bij personenwagenezittenden, blijft nog steeds meer dan 1 op 3 van de gedode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en bijna 1 op 2 in het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist.

TABEL 26

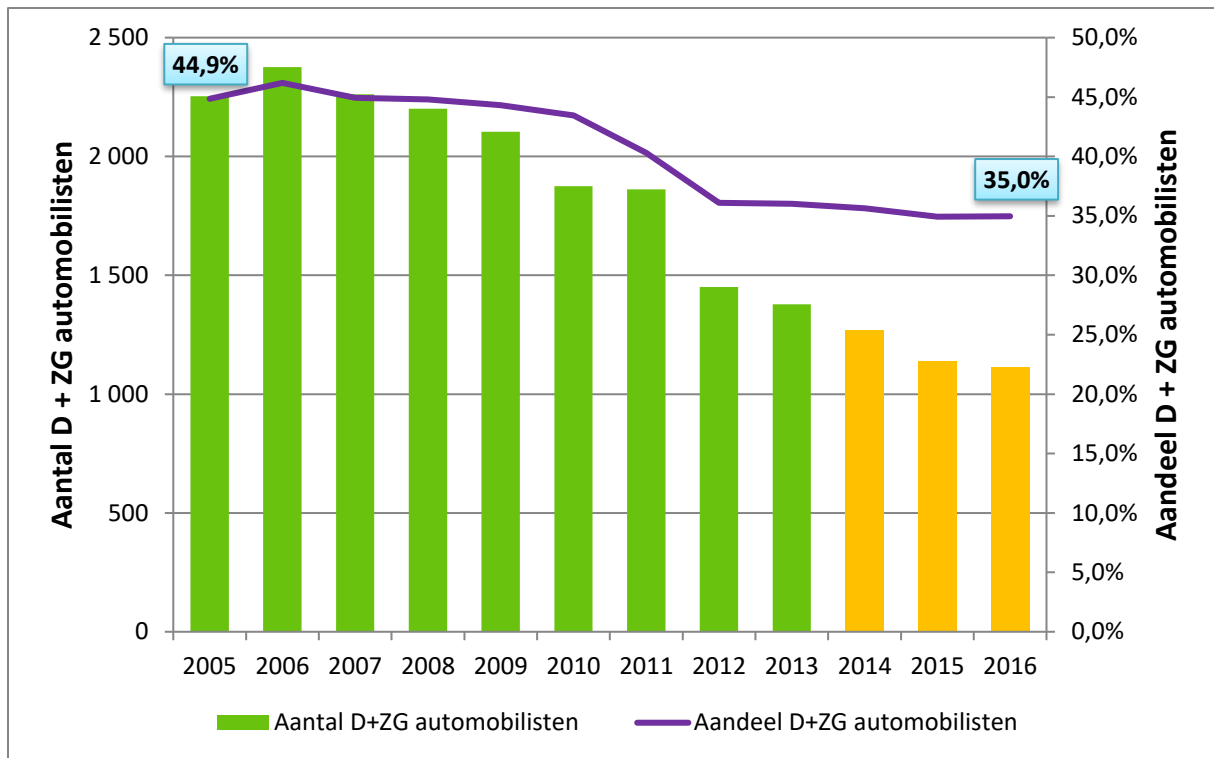
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de automobilisten, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	302	1.951	20.694	22.947
2006	277	2.099	21.065	23.441
2007	256	2.006	21.145	23.407
2008	225	1.976	20.270	22.472
2009	193	1.911	19.407	21.511
2010	185	1.690	19.221	21.096
2011	206	1.655	19.420	21.281
2012	161	1.289	17.628	19.079
2013	140	1.238	16.800	18.178
2014	187	1.080	14.839	16.106
2015	158	980	14.682	15.820
2016	153	962	14.168	15.283
Gemiddelde 2010-2012	184	1.545	18.756	20.485
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-16,8%	-37,7%	-24,5%	-25,4%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-3,2%	-1,8%	-3,5%	-3,4%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 42

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

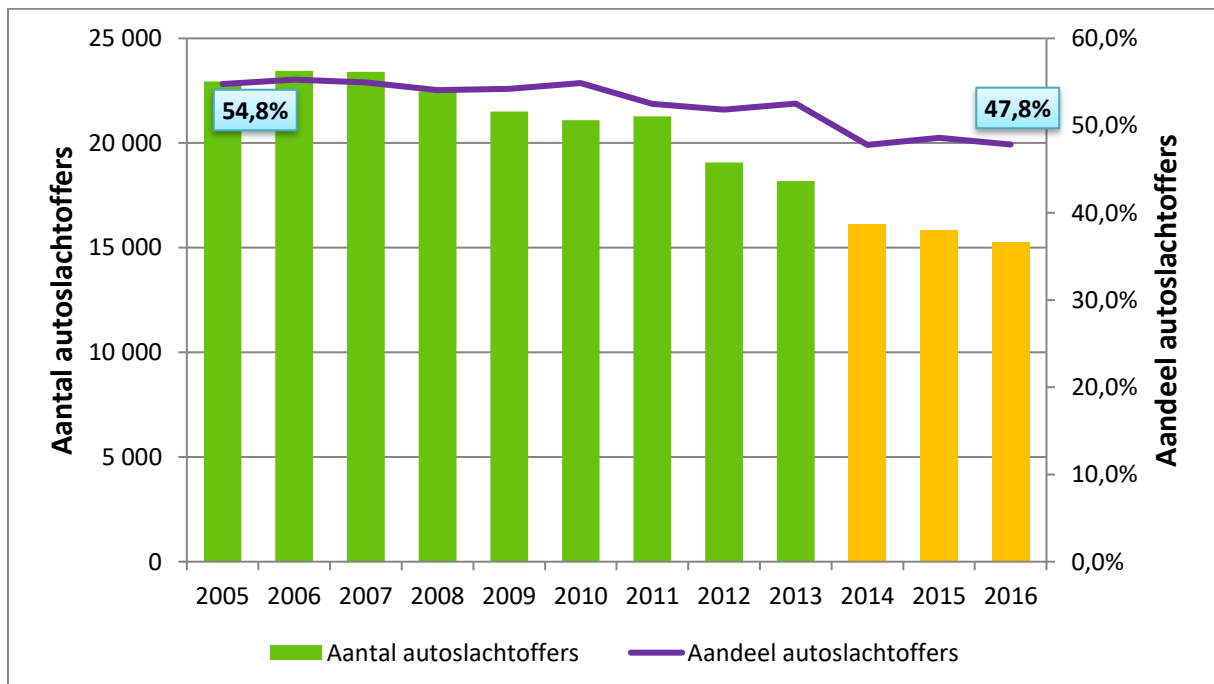


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 43

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.2.2 Lichte vrachtwagen en vrachtwagen

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de inzittenden van (lichte) vrachtwagens beschouwen, merken we een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 27), die echter vooral te wijten is aan de daling van het aantal zwaargewonden. Het aantal doden daarentegen schommelt wel over de jaren heen, maar vertoont op iets langere termijn geen dalende trend. Door de sterkere daling van het aantal zwaargewonden neemt het aandeel van de dode en zwaargewonde inzittenden van (lichte) vrachtwagens in het totaal aantal doden en zwaargewonden af van 5,4% in 2005 naar 4,9% in 2016 (Figuur 44).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een behoorlijke daling op (Tabel 27). Dit zorgt ervoor dat het aandeel slachtoffers onder de inzittenden van (lichte) vrachtwagens van 5,0% in 2005 naar 4,2% in 2016 is gedaald (Figuur 45).

Het lagere aandeel verkeersslachtoffers bij de inzittenden van (lichte) vrachtwagens wordt uiteraard deels verklaard door de sterkere bescherming die het voertuig biedt bij een botsing met andere weggebruikers. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers, maar verdient ook het stabiel blijvend aantal verkeersdoden aandacht.

TABEL 27

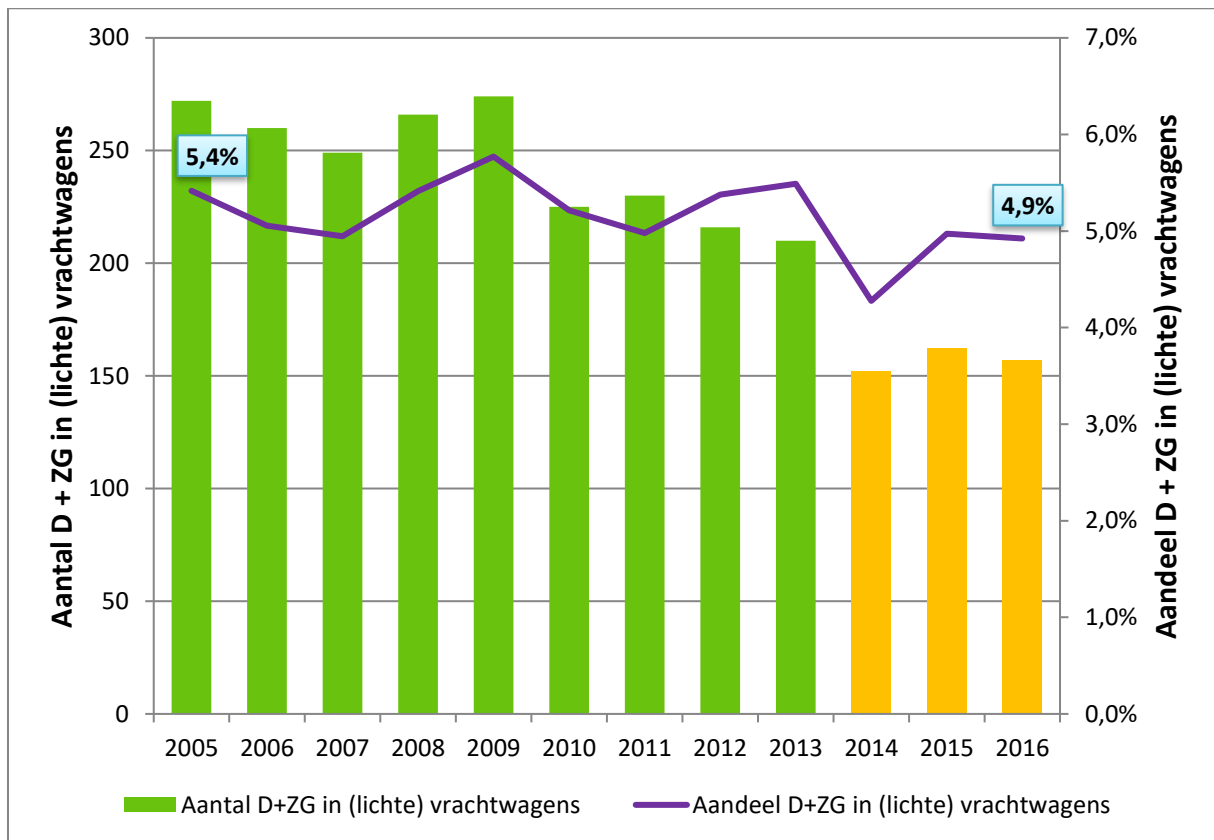
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	31	241	1.838	2.109
2006	28	232	1.972	2.232
2007	39	210	1.912	2.161
2008	40	226	1.888	2.153
2009	35	239	1.791	2.065
2010	30	195	1.702	1.927
2011	23	207	1.733	1.963
2012	27	189	1.589	1.805
2013	31	179	1.438	1.647
2014	23	129	1.271	1.423
2015	33	129	1.289	1.451
2016	29	128	1.187	1.344
Gemiddelde 2010-2012	27	197	1.675	1.898
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+7,4%	-35,0%	-29,1%	-29,2%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-12,1%	-0,8%	-7,9%	-7,4%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 44

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

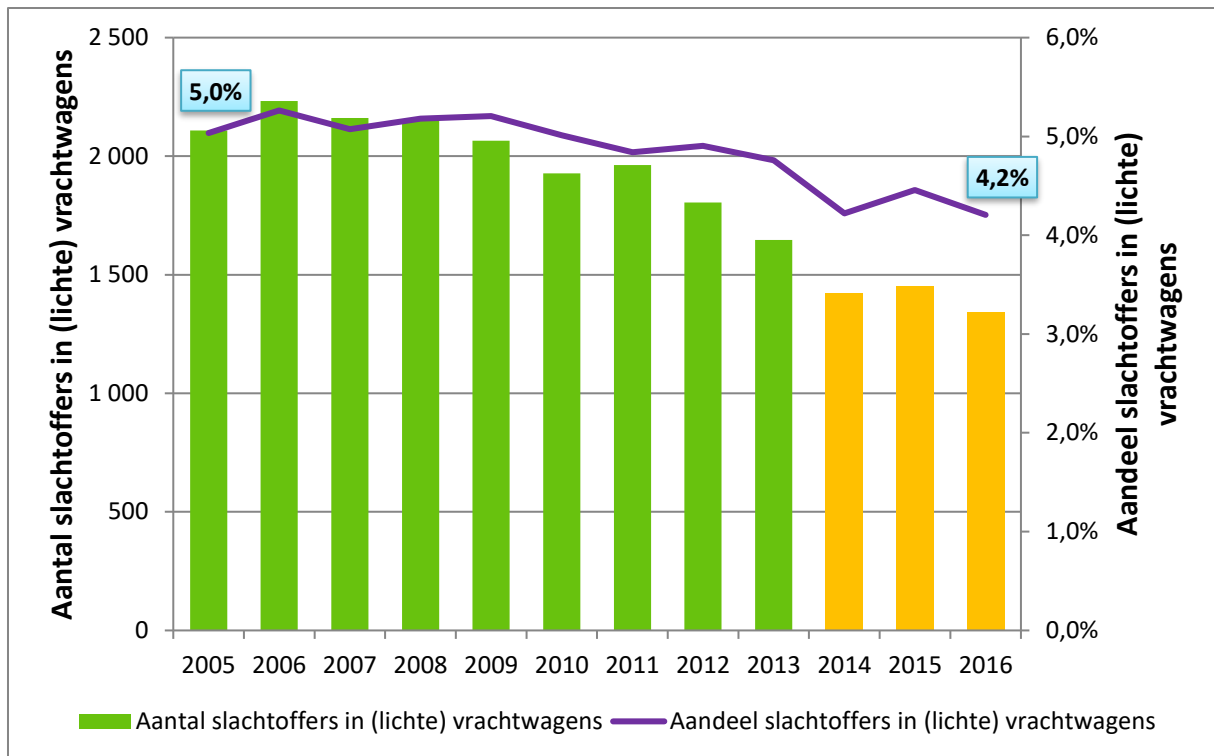


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 45

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

In functie van de logistieke en mobiliteitsontwikkelingen (gebruik bestelwagens versus grotere vrachtwagen) is het interessant om beide categorieën ook nog even afzonderlijk te bekijken.

5.3.2.2.1 Lichte vrachtwagens

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de inzittenden van lichte vrachtwagens beschouwen, merken we een grote daling op van zowel het aantal doden en zwaargewonden als het aantal lichtgewonden en verkeersslachtoffers (Tabel 28). Hierdoor zien we zowel een daling van het aandeel dode en zwaargewonde inzittenden van lichte vrachtwagens als van het totaal aantal verkeersslachtoffers onder de inzittenden van lichte vrachtwagens (Figuren 46 en 47).

TABEL 28

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

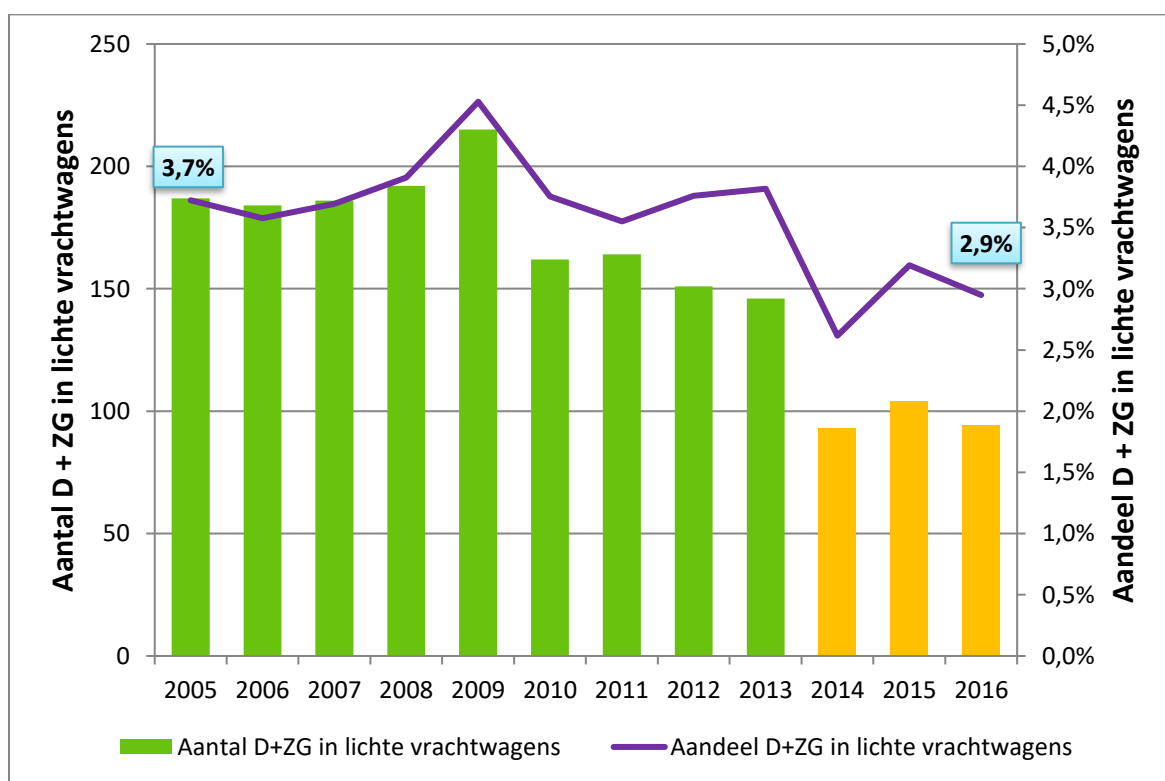
JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	22	165	1.426	1.612
2006	19	165	1.582	1.766
2007	27	159	1.510	1.696
2008	23	169	1.479	1.671
2009	25	190	1.466	1.681

2010	23	139	1.356	1.518
2011	16	148	1.402	1.565
2012	16	135	1.256	1.407
2013	22	124	1.132	1.278
2014	14	79	974	1.067
2015	23	81	1.026	1.130
2016	15	79	929	1.023
Gemiddelde 2010-2012	18	141	1.338	1.497
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-16,7%	-44,0%	-30,6%	-31,7%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-34,8%	-2,5%	-9,5%	-9,5%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 46

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de lichte vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

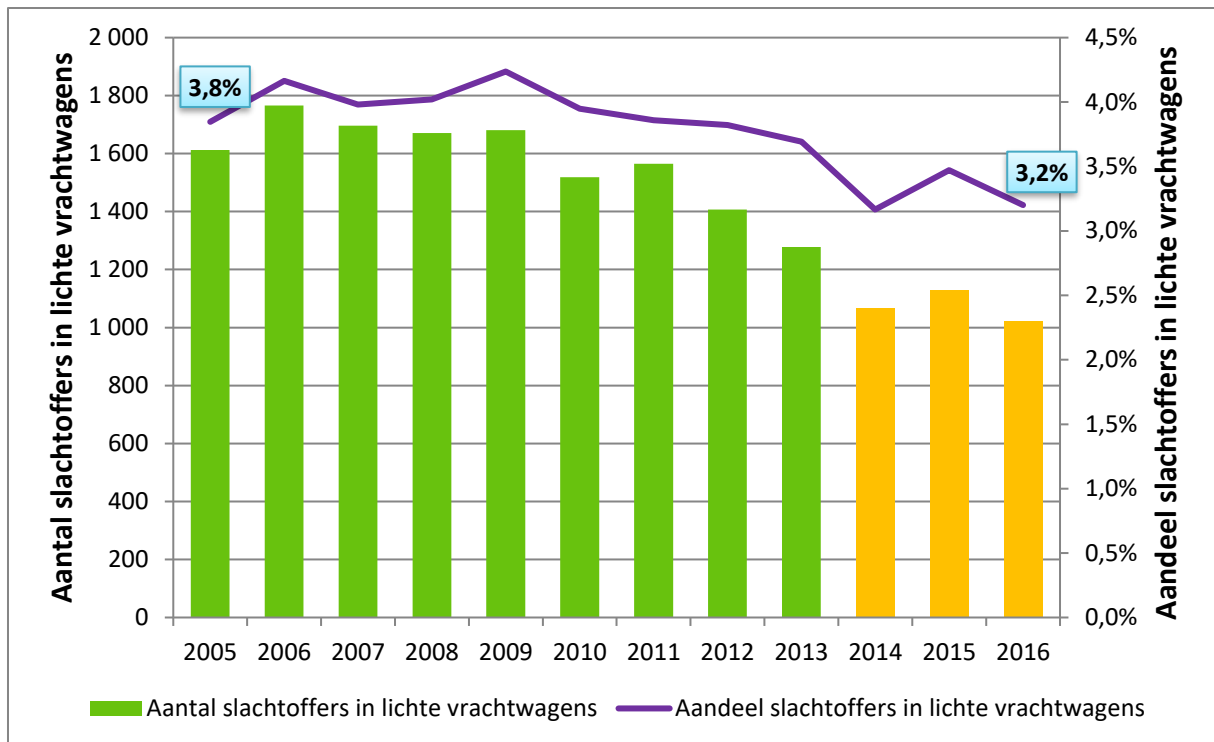


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 47

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de lichte vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.2.2 Vrachtwagens

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de inzittenden van vrachtwagens beschouwen, merken we recentelijk een lichte stijging of stabilisatie van het aantal doden en zwaargewonden (Tabel 29). Hierdoor zien we een lichte stijging van het aandeel dode en zwaargewonde inzittenden van vrachtwagens sinds 2009. In 2016 bedraagt het aandeel in het totaal 2,0% (Figuur 48). Voor wat betreft de lichtgewonden en het aantal verkeersslachtoffers is het aantal wel gedaald, maar blijft het aandeel relatief status quo over de jaren (Figuur 49).

TABEL 29

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

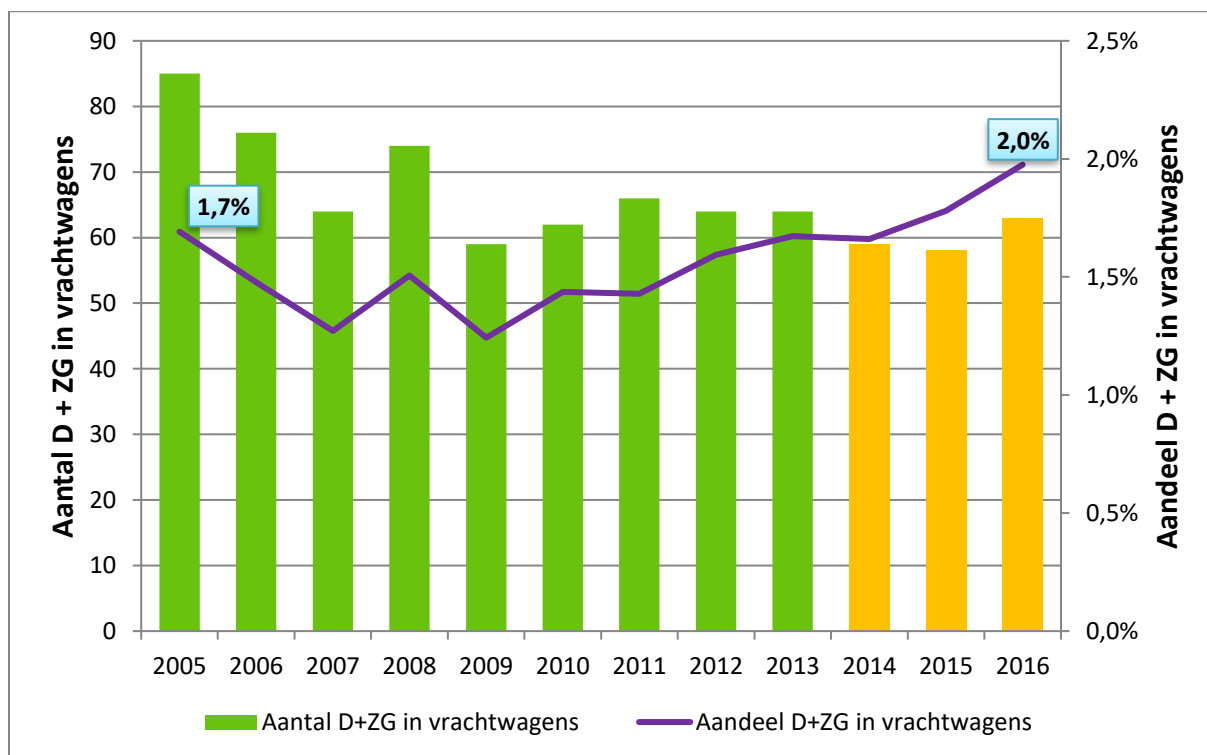
JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	9	76	412	497
2006	9	67	389	465
2007	12	52	402	465
2008	17	57	408	482
2009	10	49	325	384
2010	7	55	347	409
2011	7	59	332	398
2012	11	53	333	398

2013	9	55	306	370
2014	9	50	297	356
2015	10	48	263	321
2016	14	49	258	321
Gemiddelde 2010-2012	8	56	337	402
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+75,0%	-12,5%	-23,4%	-20,1%
Evolutie 2015-2016 (in %)	+40,0%	+2,1%	-1,9%	0,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 48

Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

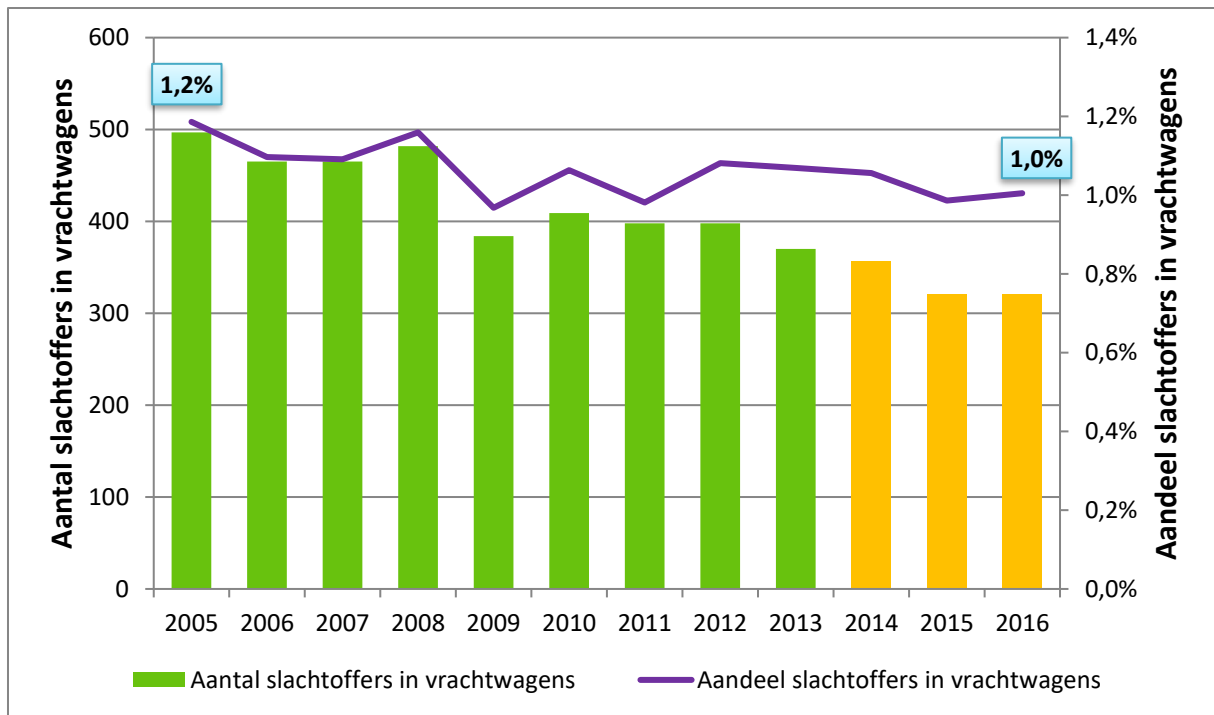


Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 49

Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen



Oranje balken: gegevens op basis van de nieuwe datastructuur.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.2.3 Autobussen en autocars

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de inzittenden van autobussen en autocars beschouwen, merken we een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 30), die vooral te wijten is aan de daling van het aantal zwaargewonden. Het aantal doden is te klein om op vlak van evolutie conclusies aan te verbinden. Het aandeel in het totaal aandeel doden en zwaargewonden is zeer beperkt (0,3%).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we schommelingen op, maar weinig progressie sinds 2005 (Tabel 30). Het aandeel slachtoffers onder de inzittenden van autobussen en autocars blijft echter eveneens beperkt (0,8%) in de totaliteit van het aantal verkeersslachtoffers.

TABEL 30

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	0	10	243	253
2006	0	12	258	270
2007	0	10	256	266
2008	2	18	385	405
2009	0	6	269	275

2010	0	11	329	340
2011	1	16	333	350
2012	2	6	288	296
2013	5	6	293	304
2014	0	8	286	294
2015	2	7	223	232
2016	0	8	240	248
Gemiddelde 2010-2012	1	11	317	329
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-	-27,3%	-24,3%	-24,6%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-	+14,3%	+7,6%	+6,9%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.3.3 Andere

Om volledig te zijn worden in tabel 31 ook nog even de verkeersslachtoffers weergegeven bij de andere (nog niet eerder genoemde) vervoersmodi: landbouwtractor, trolleybus (incl. tram), bespannen voertuig, ruiter, andere weggebruiker.

TABEL 31

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERSDODEN	ZWAARGEWONDEN	LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	7	79	550	636
2006	7	93	685	785
2007	15	112	632	760
2008	7	58	570	635
2009	5	42	427	474
2010	5	44	319	368
2011	4	42	452	498
2012	7	37	335	379
2013	9	41	262	312
2014	4	28	211	243
2015	6	21	197	224
2016	0	28	178	206
Gemiddelde 2010-2012	5	41	369	415
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-	-31,7%	-51,8%	-50,4%
Evolutie 2015-2016 (in %)	-	+33,3%	-9,6%	-8,0%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

5.4 Volgens leeftijd en verplaatsingswijze

In deze paragraaf wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers samen geanalyseerd om na te gaan bij welke leeftijdscategorie een bepaald vervoersmiddel het meeste verkeersslachtoffers eist.

Wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers, merken we duidelijke plotse stijgingen of pieken op bij de beginnende fietsers, bromfietzers en autobestuurders (Tabel 32). Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij bromfietzers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar. Bij voetgangers zien we een piek die op jonge leeftijd begint en relatief hoog blijft tot een leeftijd van 34 jaar. Bij fietsers begint de piek eveneens op jonge leeftijd, zij het iets later dan bij de voetgangers. **Bij de fietsers is het opvallend dat ook bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuren vallen**. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **18 en 39 jaar** en in **vrachtwagens tussen 40 en 54 jaar**. Bij de oudere leeftijdsgroepen vallen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de fietsers en auto-inzittenden op, gevolgd door de voetgangers.

TABEL 32

Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere/onbekend	Totaal
Onbekend	35	54	26	9	87	7	2	4	130	354
0-3 jaar	63	19	0	0	232	5	0	5	13	337
4-5 jaar	59	25	0	0	148	2	0	0	4	238
6-11 jaar	167	253	11	3	429	8	0	12	15	898
12-15 jaar	133	794	21	5	247	7	1	24	23	1.255
16-17 jaar	82	406	545	6	203	7	1	13	24	1.287
18-24 jaar	231	961	735	160	2.942	158	27	23	73	5.310
25-29 jaar	147	532	218	216	2.032	157	43	17	40	3.402
30-34 jaar	145	477	158	159	1.607	139	33	10	39	2.767
35-39 jaar	125	491	150	146	1.475	137	41	18	25	2.608
40-44 jaar	138	519	135	190	1.166	93	47	16	21	2.325
45-49 jaar	132	570	127	198	1.115	98	44	19	25	2.328
50-54 jaar	116	680	135	213	946	79	44	22	34	2.269
55-59 jaar	125	577	136	131	749	55	23	15	24	1.835

60-64 jaar	115	506	45	66	529	31	10	13	13	1.328
65-69 jaar	106	417	32	33	395	10	4	9	11	1.017
70-74 jaar	95	333	24	9	348	16	0	7	19	851
75-79 jaar	103	310	14	7	303	6	0	10	11	764
80-84 jaar	72	187	8	3	198	6	1	7	5	487
85-89 jaar	56	66	4	0	106	2	0	3	2	239
90-94 jaar	13	13	0	0	22	0	0	0	1	49
>95 jaar	0	2	0	0	4	0	0	1	1	8
TOTAAL	2.258	8.192	2.524	1.554	15.283	1.023	321	248	553	31.956

Rood: hoog aandeel binnen leeftijdscategorie; onderstreept: hoog aandeel binnen vervoersmodus; rood onderstreept: combinatie van beide.

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken (zie tabel 33), springen de oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, vooral bij de fietsers en voetgangers, maar ook in stijgende mate bij de personenwagens. De leeftijdsgroep 18-34-jarigen blijft bij de personenwagens evenwel veel verkeersdoden tellen.

TABEL 33

Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Andere/ onbekend	Totaal
Onbekend	2	0	0	0	2	0	0	0	4
0-3 jaar	0	0	0	0	1	0	0	0	1
4-5 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-11 jaar	0	1	0	0	0	0	0	0	1
12-15 jaar	0	2	0	0	0	0	0	0	2
16-17 jaar	2	1	0	0	0	0	0	0	3
18-24 jaar	3	2	1	4	36	0	0	0	46
25-29 jaar	0	1	0	7	20	1	2	1	32
30-34 jaar	2	2	0	7	18	2	2	0	33
35-39 jaar	1	0	1	3	6	1	1	0	13
40-44 jaar	2	2	0	2	11	5	3	0	25
45-49 jaar	2	2	0	5	6	2	3	0	20
50-54 jaar	1	5	1	3	3	0	1	0	14
55-59 jaar	3	2	0	1	9	1	1	1	18
60-64 jaar	1	4	0	1	7	2	0	0	15

65-69 jaar	5	4	0	1	6	0	1	0	17
70-74 jaar	2	8	1	0	10	1	0	1	23
75-79 jaar	5	12	0	0	8	0	0	0	25
80-84 jaar	2	6	1	0	8	0	0	0	17
85-89 jaar	4	2	0	0	1	0	0	0	7
90-94 jaar	1	0	0	0	1	0	0	0	2
>95 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	38	56	5	34	153	15	14	3	318

Rood: hoog aandeel binnen vervoersmodus

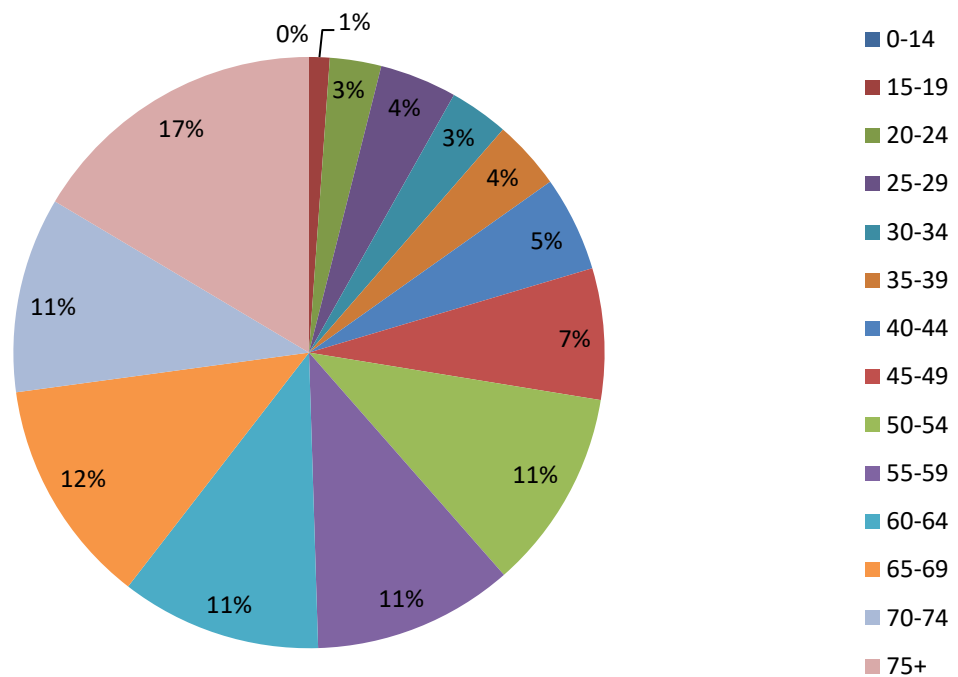
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets willen we hierbij ook even stilstaan. In 2016 raakten 734 bestuurders van een elektrische fiets betrokken in een verkeersongeval in Vlaanderen. Kijken we naar de leeftijdsverdeling bij de fietsslachtoffers zien we duidelijk dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder zijn (73% is ouder dan 50 jaar en 40% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+)(Figuur 50). Het volgende jaarrapport met de ongevallengegevens 2017 zal moeten uitwijzen of er een wijziging in deze verhouding optreedt ten gevolge van het stijgende gebruik van de elektrische fiets voor het woon-werkverkeer (cfr. resultaten VAB-Fietsbarometer).

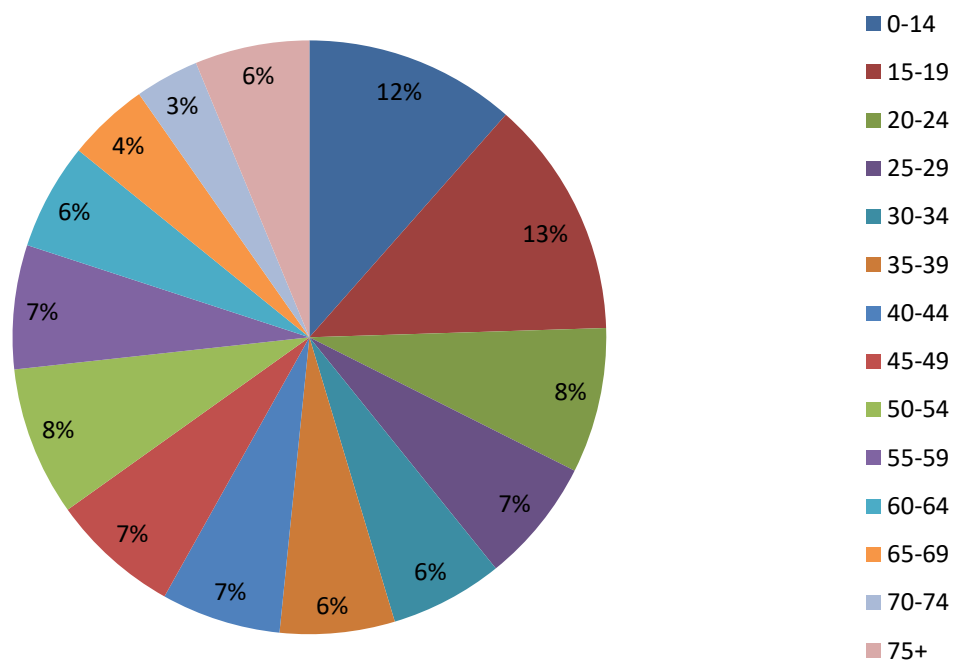
FIGUUR 50

Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets versus elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2016)

Leeftijdsverdeling slachtoffers elektrische fiets 2016



Leeftijdsverdeling slachtoffers fiets 2016



6. Kenmerken van letselongevallen

6.1 Conflicttype (“naar tegenpartij”)

Het is evenzeer interessant om een zicht te hebben op het aantal ongevallen en verkeersdoden naar betrokken vervoersmodi bij het ongeval. Met andere woorden: ‘wie botst tegen wie?’ (eerste botsing). Aangezien de registratiegraad varieert per conflicttype (vb. de gekende onderregistratie van eenzijdige fietsongevallen) moeten we wel de nodige voorzichtigheid bij interpretatie bewaren en is deze uitsplitsing naar conflicttype vooral indicatief. Niettemin kan dit evolutief gezien mogelijke aandachtspunten aan de oppervlakte brengen. Hierbij doen we geen uitspraak over wie in fout was bij het ongeval.

TABEL 34

Aantal letselongevallen naar conflicttype (“tegenpartij” – eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2016)

	Auto	Lichte vrachtauto	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Andere	Onbekend	Eenzijdig
Auto	5.468	958	723	935	1.550	4.844	1.438	312	74	2.685
Lichte vrachtauto		106	96	98	156	478	125	36	6	199
Vrachtwagen			99	37	56	153	33	27	2	91
Motorfiets				17	14	65	26	22	9	284
Bromfiets					48	288	94	30	33	303
Fiets						652	317	147	202	737
Voetganger							0	101	43	0
Andere								19	5	45
Onbekend									42	38

Rood: zeer hoog aandeel (>10%), Oranje: hoog aandeel (5-10%), Blauw: bovengemiddeld aandeel (2,5-5%).

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Tabel 34 geeft een overzicht van het aantal letselongevallen naar conflicttype weer.

Van alle conflicttypes levert dit volgende top 10 op (... botst tegen ...):

1. Auto – auto : 22,4%
2. Auto – fiets : 19,9%
3. Auto (eenzijdig) : 11,0%
4. Auto – bromfiets : 6,4%
5. Auto – voetganger : 5,9%
6. Auto – lichte vrachtauto : 3,9%
7. Auto – motorfiets : 3,8%
8. Fiets (eenzijdig) : 3,0%
9. Auto – vrachtwagen : 3,0%
10. Fiets –fiets : 2,7%

Uit tabel 34 leren we bijkomend dat bij 5,4% van de letselongevallen een vrachtwagen direct betrokken partij was. Bij bijna 8 op de 10 (77,9%) van de letselongevallen was een personenwagen betrokken. Bij 9,3% van de letselongevallen was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Fietzers kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling.

Voetgangers werden het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen, gevolgd door een ongeval met een fietser.

Motorrijders kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door eenzijdige ongevallen.

Lichte vrachtauto's kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door een ongeval met een fietser en eenzijdige ongevallen.

Vrachtwagens kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door een ongeval met een fietser.

Bekijken we de personenwagens, dan komen deze het meest in aanrijding met andere personenwagens, gevolgd door ongevallen met fietsers en eenzijdige ongevallen.

TABEL 35

Aantal verkeersdoden naar conflicttype ("tegenpartij" – eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2016)

	Auto	Lichte vrachtauto	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Andere	Onbekend	Eenzijdig
Auto	44	11	20	16	2	23	23	3	0	74
Lichte vrachtauto		0	4	2	1	3	4	1	0	11
Vrachtwagen			9	4	0	15	7	1	0	4
Motorfiets				0	0	5	0	0	0	11
Bromfiets					0	0	1	0	0	2
Fiets						1	0	7	0	3
Voetganger							0	2	2	0
Andere								0	0	0
Onbekend									0	2

Rood: zeer hoog aandeel (>10%), Oranje: hoog aandeel (5-10%), Blauw: bovengemiddeld aandeel (2,5-5%).

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Tabel 35 geeft een overzicht van het aantal verkeersdoden naar conflicttype weer.

Van alle conflicttypes levert dit volgende top 10 op (... botst tegen ...):

1. Auto (eenzijdig) : 23,3%
2. Auto – auto : 13,8%
3. Auto – fiets : 7,2%
4. Auto – voetganger : 7,2%
5. Auto – vrachtwagen : 6,3%
6. Auto – motorfiets : 5,0%
7. Vrachtwagen – fiets : 4,7%
8. Auto – lichte vrachtauto : 3,5%
9. Lichte vrachtauto (eenzijdig) : 3,5%

10. Motorfiets (eenzijdig) : 3,5%

Uit tabel 35 leren we bijkomend dat bij 20,1% van de doden een vrachtwagen betrokken partij was. Bij bijna 7 op de 10 (67,9%) doden was een personenwagen betrokken. Bij 11,6% van de doden was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Voor de fietser enerzijds en voetganger anderzijds vielen de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen, gevolgd door een vrachtwagen.

Voor de motorrijder en lichte vrachtauto's vielen de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen, gevolgd door eenzijdige ongevallen.

Voor de vrachtwagens vallen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens, gevolgd door ongevallen met fietsers en met andere vrachtwagens.

Bekijken we de personenwagens, dan vallen de meeste doden te betreuren bij een eenzijdig ongeval (1/3 van de ongevallen met een personenwagen), gevolgd door een ongeval met een andere personenwagen, met een fiets & voetganger, met een vrachtwagen, met een motorfiets en tenslotte met een lichte vrachtauto.

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes **eenzijdig ongeval** en **ongevallen met vrachtwagens** en in mindere mate bij ongevallen met fietsers. Wanneer we kijken naar alle **letselongevallen** vinden we vooral een hoger aandeel **eenzijdige ongevallen en ongevallen met andere personenwagens** bij ongevallen met jonge autobestuurders.

6.2 Naar type van aanrijding

Dodelijke aanrijdingen ten gevolge van een botsing tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 63% (Tabel 36). Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke aanrijdingen bij een botsing langs opzij of een botsing langs achteren (of naast elkaar)(respectievelijk 21,5% en 14,9%). Botsingen met voetgangers maken 12,3% uit van de dodelijke aanrijdingen. Een derde van de dodelijke aanrijdingen was het gevolg van een eenzijdig ongeval waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal aanrijdingen met letsel slechts 16,3% bedraagt. De meeste aanrijdingen met doden (26,5%) komen voor in verkeerssituaties waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal). Voor 2,6% van de dodelijke aanrijdingen is het type aanrijding niet vermeld of onbekend.

TABEL 36

Aantal dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2016)

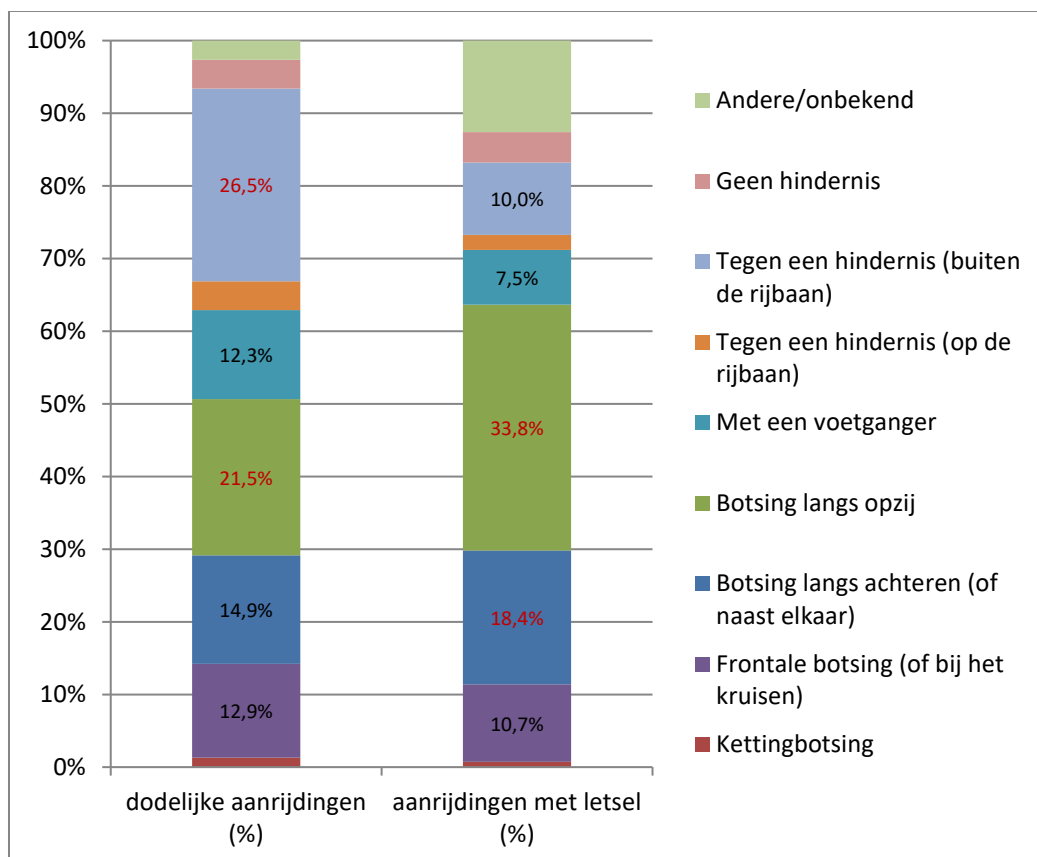
		DODELIJKE AANRIJDINGEN		AANRIJDINGEN MET LETSELS	
		#	%	#	%
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	4	1,3%	178	0,7%

Frontale botsing (of bij het kruisen)	39	12,9%	2.668	10,7%
Botsing langs achteren (of naast elkaar)	45	14,9%	4.602	18,4%
Botsing langs opzij	65	21,5%	8.454	33,8%
Met een voetganger	37	12,3%	1.881	7,5%
Eén weggebruiker Tegen een hindernis (op de rijbaan)	12	4,0%	520	2,1%
Tegen een hindernis (buiten de rijbaan)	80	26,5%	2.486	10,0%
Geen hindernis	12	4,0%	1.048	4,2%
Andere of onbekend	8	2,6%	3.141	12,6%
Totaal	302	100%	24.978	100%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

FIGUUR 51

Aandeel dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

71,1% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen bestaan uit een aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief). Vlaanderen kent een hoog percentage aanrijdingen langs opzij (33,8%). Dit type ongevallen is voornamelijk gelinkt aan kruispunten, maar ook de typische lintbebouwing draagt hier toe bij. Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (18,4%). De drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (i.e. een aanrijding

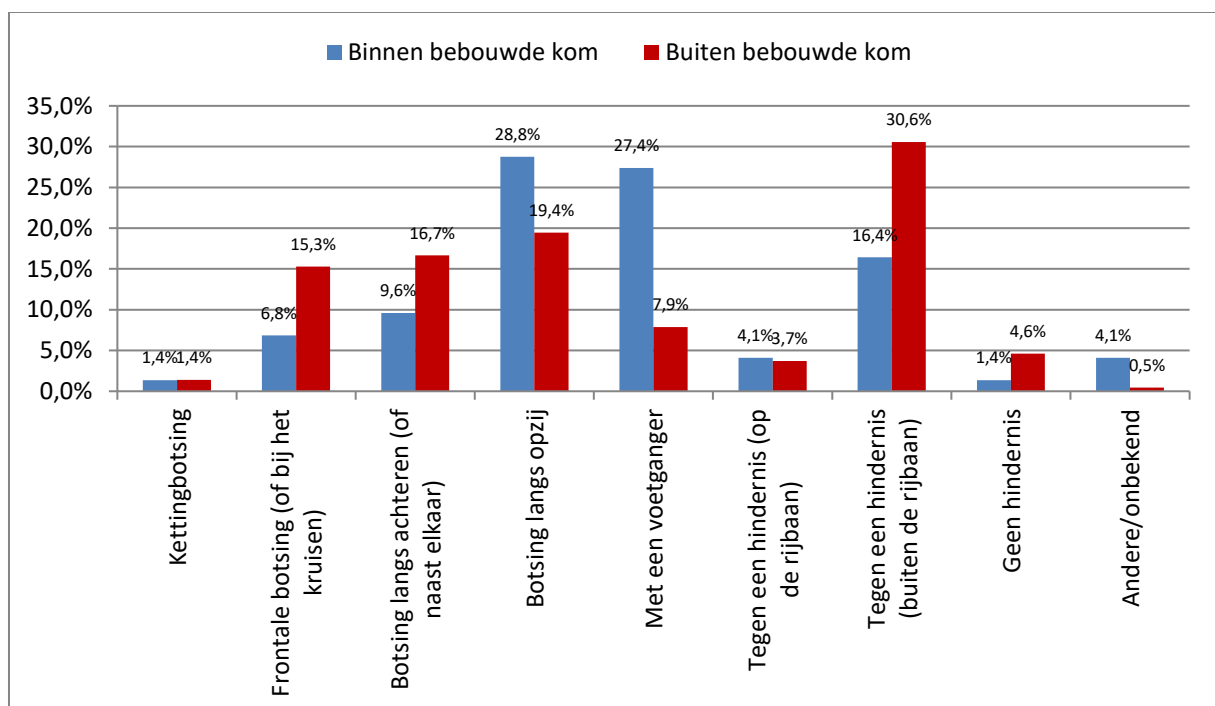
tegen een hindernis op of buiten de rijbaan, of een aanrijding zonder hindernis), welke onder de categorie eenzijdige ongevallen geplaatst worden, vertegenwoordigen 16,3% van alle aanrijdingen met letsel in Vlaanderen.

Onderstaande Figuur 52 geeft de verdeling weer van het aantal dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype, verder onderverdeeld naar wegtype (i.e. binnen of buiten de bebouwde kom). De infrastructurele – en omgevingskenmerken die eigen zijn aan elk wegtype hebben doorgaans een invloed op de aanrijdingstypes die er zich voordoen.

Figuur 52 geeft aan dat de **aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan** tot het **hoogste percentage dodelijke aanrijdingen** leiden op wegen **buiten de bebouwde kom** (30,6%). Dit is bijna dubbel zo hoog als het aandeel van dit aanrijdingstype binnen de bebouwde kom. Het feit dat dit percentage hoger ligt op wegen buiten de bebouwde kom is gerelateerd aan de hogere snelheidslimiet die op deze wegen geldt, in combinatie met de aanwezigheid van enkele hindernissen die doorgaans typerend zijn voor deze omgevingen (e.g. bomen; Figuur 53). **Het meest voorkomende aanrijdingstype bij dodelijke aanrijdingen binnen de bebouwde kom betreft de botsingen langs opzij** (28,8%). Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom (respectievelijk 27,4% en 7,9%). Wegen buiten de bebouwde kom kennen dan weer een groter aandeel dodelijke aanrijdingen bij botsingen langs achteren (of naast elkaar)(16,7%) en bij frontale botsingen (of bij het kruisen)(15,3%) dan wegen binnen de bebouwde kom.

FIGUUR 52

Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2016)



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

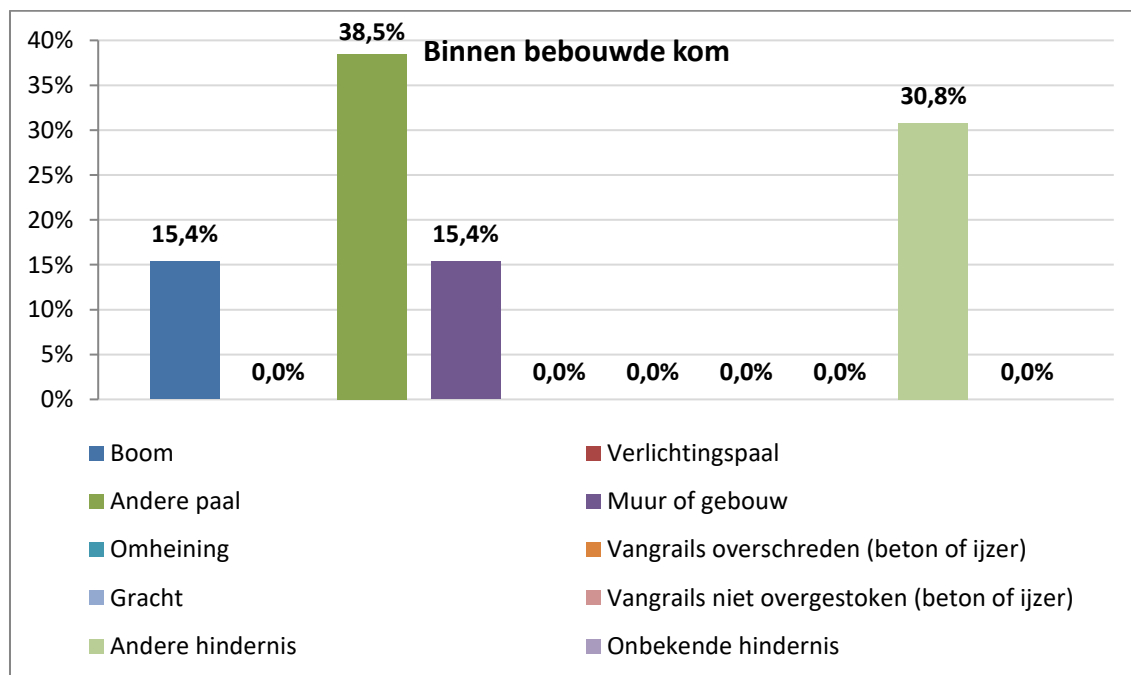
Nota: Balken met eenzelfde kleur tellen op tot 100%

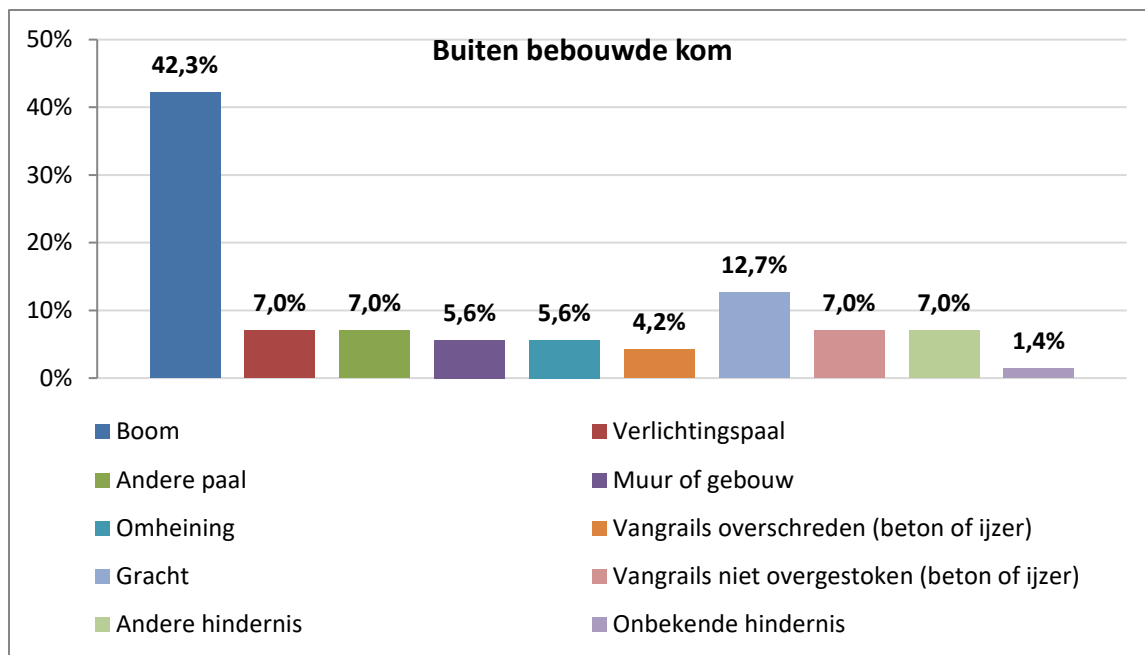
Uit Figuur 51 en Tabel 36 kan afgeleid worden dat dodelijke aanrijdingen het vaakst voorkomen bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. Om een meer gedetailleerde kijk te geven op de verschillende types hindernissen buiten de rijbaan gaan we in Figuur 53 verder in op de aard van deze hindernissen.

Buiten de bebouwde kom zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (42,3%). **Binnen de bebouwde kom** vormen **palen**, naast “muren of gebouwen” en “andere hindernissen”, vaak een hindernis buiten de rijbaan (38,5% van de dodelijke aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan binnen de bebouwde kom betreffen palen). Om ernstige gevolgen van aanrijdingen met hindernissen te beperken wordt meer en meer ingezet op vergevingsgezinde wegen door zoveel mogelijk overbodige obstakels te verwijderen en door na te gaan of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn.

FIGUUR 53

Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2016)





Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: aVHV

Nota: Balken tellen op tot 100%

DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten

De algemene evolutie van ongevallen en slachtoffers

In 2016 vielen in het Vlaams Gewest 318 **verkeersdoden** te betreuren. In vergelijking met 2015 merken we een daling op van het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen met 15,9%. Om de doelstelling voor 2020 uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van 29,5 dodelijke slachtoffers te realiseren. Wanneer we de evolutie vergelijken met onze buurlanden, zijn we aan een inhaalbeweging bezig.

Vanaf 2006 volgt een geleidelijke daling van het aantal **zwaargewonden** tot 2016, met uitzondering van een piek in 2011. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 343 zwaargewonden te realiseren, een daling die hoger is dan de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016.

Beschouwen we de niet-beschermden of kwetsbare weggebruikers in totaliteit zien we in het jaar 2016 een licht positieve evolutie voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal **dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers**”. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 167 verkeersslachtoffers te realiseren, een daling die hoger is dan de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016. Hierbij zijn het vooral de fietsers en voetgangers die recent het minst in de positieve zin evolueren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen.

Beschouwen we de jonge autobestuurders zien we in het jaar 2016 (t.o.v. het jaar voordien) min of meer een status quo voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal **dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders**”. Dankzij de zeer grote daling tussen 2014 en 2015 wordt de doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders in het jaar 2020 nu reeds bereikt.

Het aantal **lichtgewonden** kent sinds 2011 een dalende tendens. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 792 lichtgewonden te realiseren, een daling die hoger is dan de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016.

Het aantal **letselgevallen** in 2016 bedraagt 24.978. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselgevallen met 14,6% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2015 zien we een lichte daling van 0,4%. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, dient het Vlaams Gewest een jaarlijkse gemiddelde daling van bijna 785 letselgevallen te realiseren, een daling die eveneens hoger is dan de daling die opgetekend werd tussen 2015 en 2016.

In 2016 zien we ten opzichte van 2015 een daling van de **mortaliteit** (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in het verkeer in Vlaanderen naar 49 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vlaanderen bevindt zich in 2016 onder het Belgisch niveau en het gaat zelfs, in tegenstelling tot voorgaande jaren, onder het Europees gemiddelde.

In 2016 bedraagt het **overlijdensrisico** (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen nog 3,8, wat terug een daling betekent t.o.v. de periode voordien. Beschouwen we het

overlijdensrisico per vervoerswijze dan blijken de motorrijders en bromfietzers er nog steeds bovenuit te steken, op afstand gevolgd door de voetgangers en fietsers.

Het **ongevalsrisico** (aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers) in Vlaanderen bedraagt nog 426 in 2016. Ten opzichte van 2015 zien we weinig verandering; er tekent zich wel een dalende lijn af op langere termijn.

Op vlak van de **ongevallenernst** vielen in Vlaanderen 13 verkeersdoden per 1000 letselongevallen in 2016, een daling met 15,5% ten opzichte van 2015.

Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen. In de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Na deze stijging volgt een kortstondige vermindering van het aantal ongevallen in de maanden juli en augustus. Na deze periode volgt er een tweede piek in september.

Op weekdays is er voornamelijk een hoog aantal letselongevallen tijdens de **ochtendspits** (voornamelijk tussen 7 en 9 uur) en tijdens de **avondspits** (voornamelijk tussen 16 en 17 uur) terug te vinden.

Wat betreft de verdeling van de letselongevallen over de **periodes van de week** bedraagt het percentage letselongevallen dat zich voordoet op **weekdagen** (d.i. overdag tijdens de werkweek) in Vlaanderen 71%. Het percentage letselongevallen tijdens weekends in Vlaanderen bedraagt een kwart (25%). Op vlak van evolutie zien we het aandeel letselongevallen tijdens de weekday toenemen van 66% in 2005 tot 71% in 2016. Ook bij de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) stellen we een vergelijkbare evolutie vast. Er gebeuren dus nog steeds wel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen **overdag** tijdens een gewone weekday.

De problematiek van **ernstige weekendongevallen** wordt vaak in verband gebracht met **jonge autobestuurders**. In 2016 waren gemiddeld 20,3% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel.

Het aandeel **18- tot 24-jarigen** in het totale aantal omgekomen bestuurders is duidelijk hoog tijdens **week- en weekendnachten** (respectievelijk 31,3% en 38,9%), maar ook tijdens de **weekenddagen** is het aandeel hoog (32%). **Ouderen (65+)** maken **overdag** – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts.

De verdeling van het aantal gewonde en omgekomen **voetgangers** over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Ook voor 2016 onthult deze figuur een sterke piek in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de **avondspits in de winter**. Een tweede beperktere piek vinden we tijdens de ochtendspits in de wintermaanden.

De meerderheid van de ongevallen (77,1%) in Vlaanderen doen zich voor bij normale weersomstandigheden.

De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers

De provincies **West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen** kenden in 2016 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 26,4%, 24,2% en 22,6%), samen bijna 3/4 van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. **Antwerpen** staat eerst in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (28,0%), net gevolgd door Oost-Vlaanderen (26,6%). De ongevallenernst is in 2016 het laagst in de provincie Antwerpen (10,3) en het hoogst in de provincie West-Vlaanderen (17,1).

In 2016 werden op de **Vlaamse autosnelwegen** 56 verkeersdoden en 3.209 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd. Dit komt overeen met 17,6% van alle verkeersdoden en 10,1% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. Dit aandeel verkeersdoden is licht hoger dan in 2014 & 2015. Bekijken we hoe het aantal letselongevallen zich verder verdeelt naar wegtype, stellen we vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de **gewestwegen** (46,5%), gevolgd door de **gemeentewegen** (44,5%) en op afstand de autosnelwegen (8,1%). Bij de verkeersdoden blijft het aandeel op gewestwegen vergelijkbaar, maar verdubbelt het aandeel op de autosnelwegen.

Het aantal letselongevallen in 2016 is hoger **binnen de bebouwde kom** (12.396) dan buiten de bebouwde kom (10.624), terwijl meer dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers te betreuren vallen **buiten de bebouwde kom**.

De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Binnen de bebouwde kom bestaat een groter aandeel van de verkeersslachtoffers uit kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers). Verder kunnen we vaststellen dat de **kwetsbare weggebruikers een groter aandeel** kennen onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom, waarbij we wel rekening moeten houden met de grotere onderregistratie bij de kwetsbare weggebruikers.

In het jaar 2016 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **70 km/u wegen**, gevolgd door de 50 km/u wegen. Voor wat betreft het aantal letselongevallen is dit net omgekeerd, met het hoogste aantal onder snelheidsregime **50 km/u**. De ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt .

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (62,3%). De overige ongevallen in Vlaanderen doen zich voor op kruispunten (35,3%) en op rotondes (2,4%). Het **aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (75,2% t.o.v. 62,3%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn. Bovendien blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel. Zo heeft bij fietsongevallen traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats op kruispunten, terwijl bij voetgangersongevallen dan weer traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats heeft buiten kruispunten.

Kenmerken van verkeersslachtoffers

Het aandeel verkeersdoden naar leeftijdscategorie is in 2016 het kleinst bij de kinderen (0-14-jarigen). Ongeveer 1 op 4 van de verkeersdoden bevindt zich tussen 15 en 29 jaar. Ca. 1 op 3 van de

verkeersdoden is ondertussen 60 jaar of ouder, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. 39% bevindt zich in de middelste leeftijdsgroep (30 – 59 jaar).

De kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen voor wat betreft het aantal **verkeersdoden per 100.000 inwoners** (zie voorgaande jaarrapporten) is gevoelig kleiner aan het worden en lijkt zich uit te breiden naar de volgende leeftijdsklassen (25- tot 34-jarigen). Dit betekent meteen ook dat verdere verkeersveiligheidswinst het inwerken op een grotere doelgroep (**20–34-jarigen**) zal vereisen. 29,9% van het totale aantal doden vielen binnen de leeftijdscategorie van 20- tot 34-jarigen, terwijl deze categorie slechts 18,2% van de bevolking in Vlaanderen uitmaakt. Een tweede piek kan waargenomen worden vanaf de leeftijdscategorie van 70- tot 74-jarigen. 23,6% van het totaal aantal verkeersdoden valt in de **leeftijdsgroep 70+** tegenover 14% van de bevolking.

Beschouwen we de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners**, dan steekt de leeftijdsklasse van **20-tot 24-jarigen** er nog wel bovenuit, van nabij gevolgd door de leeftijdsklassen 15-19 jaar en vervolgens 25-29 jaar. Het is ook zo dat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds dubbel zo hoog is dan voor alle autobestuurders. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent wel een positieve evolutie**, met een daling van 8% t.o.v. het jaar 2000, maar blijft nog wel hoog, met één op de vijf ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken is.

Mannen maken 75,8% van alle verkeersdoden uit, terwijl 49,4% van de bevolking mannelijk is. Bij mannen is de mortaliteit het hoogst bij de 30- tot 34-jarigen (dus niet langer bij de 20- tot 24-jarigen!). In de leeftijdsklassen die volgen op de 30- tot 34-jarigen, neemt de mortaliteit bij de mannen sterk af en begint terug te stijgen vanaf 70 jaar. Bij de vrouwen merken we minder duidelijke pieken op. Een eerste piek vinden we bij de leeftijdsklasse 20- tot 24-jarigen. Een tweede (en de hoogste) piek bij vrouwen zien we vanaf 65 jaar en gaat alleen maar in stijgende lijn met hogere leeftijd. Voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners zijn de grafieken voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig, met de grafiek voor vrouwen steeds op een iets lager niveau. Bij beide geslachten is de piek het hoogst voor de 20-24-jarigen, gevolgd door de 15-19-jarigen en 25-29-jarigen.

Het feit dat **auto-inzittenden** de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is niet verwonderlijk, rekening houdend met het verplaatsingsgedrag. **47,8%** van alle slachtoffers in 2016 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietzers (25,6%), bromfietzers (7,9%), voetgangers (7,1%) en motorfietzers (4,9%)**. Bij de verkeersdoden is vooral het aandeel motorrijders meer dan dubbel zo groot. Een hoger aandeel zien we ook bij de voetgangers, vrachtwagens en lichte vrachtwagens.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **voetgangers** beschouwen, merken we een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Deze daling verhindert echter niet dat het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen is. Bij het aantal lichtgewonden, valt er zelfs een lichte stijging op te merken, waardoor ook het aandeel voetgangersslachtoffers gestegen is. Hieruit kunnen we alvast besluiten dat voetgangers een belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **fietzers** beschouwen, merken we schommelingen, maar geen dalende trend. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en

zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen is van 18,4% in 2005 tot 28,7% in 2016, en het aandeel fietsslachtoffers van 16,8% in 2005 naar 25,6% in 2016. Hieruit kunnen we alvast besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **bromfietsers** beschouwen, merken we een zeer sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) en ook een grote daling van het aantal lichtgewonden. Deze daling blijkt ook groter te zijn dan de globale daling, waardoor het aandeel van de gewonde bromfietsers in het totaal aantal verkeersslachtoffers gedaald is. Omdat de absolute aantallen slachtoffers, ondanks deze daling, nog niet te onderschatten zijn, is hiervoor, samen met de fietsers, blijvende aandacht gerechtvaardigd.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **motorrijders** beschouwen, merken we een sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Deze daling bevindt zich op hetzelfde niveau als de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden constant blijft. Ook voor de lichtgewonden is er een behoorlijke daling, waardoor het aandeel motorfietsslachtoffers licht is gedaald. Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, blijft deze doelgroep belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **automobilisten** beschouwen, merken we een sterke daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) en ook een behoorlijke daling van het aantal lichtgewonden. Deze daling is sterker dan de globale daling, waardoor het aandeel van de gewonde automobilisten in het totale aantal verkeersslachtoffers afneemt. Ondanks de mooie daling van het aantal slachtoffers bij personenwageninzittenden, blijft wel nog steeds meer dan 1 op 3 van de gedode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en bijna 1 op 2 in het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **inzittenden van lichte vrachtwagens** beschouwen, merken we een grote daling op van zowel het aantal doden en zwaargewonden als het aantal lichtgewonden en verkeersslachtoffers.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **inzittenden van vrachtwagens** beschouwen, merken we recentelijk een lichte stijging of stabilisatie van het aantal doden en zwaargewonden. Hierdoor zien we een lichte stijging van het aandeel dode en zwaargewonde inzittenden van vrachtwagens sinds 2009. In 2016 bedraagt het aandeel in het totaal 2,0%. Voor wat betreft de lichtgewonden en het aantal verkeersslachtoffers is het aantal wel gedaald, maar blijft het aandeel relatief status quo over de jaren.

Het **lagere aandeel verkeersslachtoffers bij de inzittenden van (lichte) vrachtwagens** wordt uiteraard deels verklaard door de sterkere bescherming die het voertuig biedt bij een botsing met andere weggebruikers. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers.

Wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers, merken we duidelijke plotse stijgingen of pieken op bij de beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders. Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij bromfietsers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar. Bij voetgangers zien we een piek die op jonge leeftijd begint en relatief hoog blijft tot een leeftijd van 34 jaar. Bij fietsers begint de piek eveneens op jonge leeftijd, zij het iets later dan bij de voetgangers. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Het hoogste aantal slachtoffers in lichte vrachtwagens bevindt zich tussen de leeftijd van 20 en 39 jaar en in vrachtwagens tussen 40 en 54 jaar. Bij de oudere leeftijdsgroepen vallen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de fietsers en auto-inzittenden op, gevolgd door de voetgangers.

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken, springen de oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, vooral bij de fietsers en voetgangers, maar ook in stijgende mate bij de personenwagens. De leeftijdsgroep 18-34-jarigen blijft bij de personenwagens evenwel veel verkeersdoden tellen.

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets willen we hierbij ook even stilstaan. In 2016 raakten 734 bestuurders van een elektrische fiets betrokken in een verkeersongeval in Vlaanderen. De slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen zijn gemiddeld ouder (73% is ouder dan 50 jaar en 40% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+).

Kenmerken van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers

Op vlak van het conflicttype ('wie botst tegen wie?') bij de letselongevallen vinden we volgende top 3 terug: **auto tegen auto, auto tegen fietser en auto (eenzijdig)**. Dit betreft samen meer dan 50% van de letselongevallen. Wanneer we hetzelfde bekijken, maar dan specifiek voor de letselongevallen waarbij verkeersdoden te betreuren waren, vinden we dezelfde conflicttypes terug in de top 3, maar in een andere volgorde: auto (eenzijdig), auto tegen auto en auto tegen fietser. Hierbij bevindt het bijkomende conflicttype auto tegen voetganger zich eveneens op dezelfde hoogte als het conflicttype auto tegen fietser. Bij bijna 7 op de 10 doden was een personenwagen betrokken, terwijl ook bij 20% van de doden een vrachtwagen betrokken partij was. In iets meer dan 1 op de 10 gevallen was er een lichte vrachtwagen betrokken.

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes **eenzijdig ongeval** en **ongevallen met vrachtwagens** en in mindere mate bij ongevallen met fietsers. Wanneer we kijken naar alle **letselongevallen** vinden we vooral een hoger aandeel **eenzijdige ongevallen en ongevallen met andere personenwagens** bij ongevallen met jonge autobestuurders.

Dodelijke aanrijdingen ten gevolge van een botsing tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 63%. Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke aanrijdingen bij een botsing langs opzij of een botsing langs achteren (of naast elkaar). Een derde van de dodelijke aanrijdingen was het gevolg van een eenzijdig ongeval waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal aanrijdingen met letsel slechts 16,3% bedraagt.

71,1% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen bestaan uit een **aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief)**. Vlaanderen kent een **hoog percentage** aanrijdingen **langs opzij** (33,8%). Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (18,4%).

Aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan leiden tot het **hoogste percentage dodelijke aanrijdingen** op wegen **buiten de bebouwde kom** (30,6%). Dit is bijna dubbel zo hoog als het aandeel van dit aanrijdingstype binnen de bebouwde kom. **Het meest voorkomende aanrijdingstype bij dodelijke aanrijdingen binnen de bebouwde kom betreft de botsingen langs opzij** (28,8%). Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Wegen buiten de bebouwde kom kennen dan weer een groter aandeel dodelijke aanrijdingen bij botsingen langs achteren (of naast elkaar) (16,7%) en bij frontale botsingen (of bij het kruisen) (15,3%) dan wegen binnen de bebouwde kom.

Dodelijke aanrijdingen komen het vaakst voor bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. **Buiten de bebouwde kom** zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan. **Binnen de bebouwde kom** vormen **palen** vaak een hindernis buiten de rijbaan.

Aandachtspunten

Vanwege de relatief ongunstige ontwikkeling op vlak van verkeersveiligheid, is specifiek aandacht nodig voor de volgende groepen:

- **Fietsers**

Het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gaat in stijgende lijn (18,4% in 2005 versus 28,7% in 2016), evenals het aandeel fietsslachtoffers in zijn globaliteit (16,8% in 2005 versus 25,6% in 2016).

Fietsers behoren dan ook tot een categorie weggebruikers, samen met de voetgangers, die recent het minst in de positieve zin evolueren, met het oog op het behalen van het streefcijfer “dalend aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”.

Op vlak van leeftijd zien we bij fietsslachtoffers een piek die op jonge leeftijd begint (zij het iets later dan bij de voetgangers) en ook een piek bij de oudere leeftijdsgroepen. Vergelijken we dit met het beeld bij de verkeersdoden, dan valt op dat de oudere leeftijdscategorieën er nog veel sterker uitspringen (meer dan 8 op 10 van de dodelijke fietsslachtoffers is ouder dan 34 jaar en bijna 6 op 10 is 65+).

Het stijgende gebruik van de elektrische fiets als vervoersmiddel merken we ook op in de stijging van het aantal verkeersslachtoffers met elektrische fietsen.

Opvallend en eigen aan geregistreerde fietsongevallen is ook het hogere aandeel van de ongevallen dat plaatsheeft op kruispunten in vergelijking met alle ongevallen.

Zowel bij de verkeersdoden als bij de letselongevallen bevindt het conflicttype waarbij een personenwagen en een fietser met elkaar in aanrijding komen zich in de top drie van meest voorkomende conflicttypes.

Bij dit alles dienen we ook nog rekening te houden met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

- **Voetgangers**

Hoewel het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) met voetgangers in absolute aantallen gedaald is, is dit minder snel gedaald dan de algemene trend. Hierdoor is het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen. Bij de verkeersdoden bevindt het conflicttype waarbij een personenwagen een voetganger aanrijdt zich mee in de top drie van meest voorkomende conflicttypes.

Op vlak van het aantal lichtgewonden, valt er zelfs een lichte stijging op te merken, waardoor ook het aandeel voetgangersslachtoffers gestegen is.

Voetgangers behoren dan ook tot een categorie weggebruikers, samen met de fietsers, die recent het minst in de positieve zin evolueren, met het oog op het behalen van het streefcijfer “dalend aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”. Het overlijdensrisico blijft ook nog steeds relatief hoog met een derde plaats, na de motorrijders en bromfietzers.

Op vlak van leeftijd zien we bij voetgangersslachtoffers een piek die op jonge leeftijd begint en relatief hoog blijft tot een leeftijd van 34 jaar. Vergelijken we dit met het beeld bij de verkeersdoden, dan valt op dat daarentegen de oudere leeftijdscategorieën er sterk uitspringen bij de voetgangers (8 op 10 is ouder dan 34 jaar en meer dan de helft is 65+).

Ook in 2016 wordt opnieuw bevestigd dat we een sterke piek terugvinden in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de avondspits in de winter, en in beperktere mate tijdens de ochtendspits in de wintermaanden. Traditioneel vindt ook een hoger aandeel van de ongevallen plaats buiten kruispunten. Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt daarnaast op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom.

- **Senioren**

Bijna 1 op 3 van de verkeersdoden is 65 jaar of ouder, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. Ook het aandeel senioren in de bevolking gaat in stijgende lijn (ca. 1 op 5 is 65+ in 2016), dus op zich is deze stijgende evolutie niet vreemd. Een aandachtspunt is dat de mortaliteit vooral een piek kent vanaf 70 jaar. Bijna 24% van het totaal aantal verkeersdoden valt in de leeftijdsgroep 70+ tegenover 14% van de bevolking, dus we zien duidelijk een oververtegenwoordiging van de senioren onder de verkeersdoden.

Bij de oudere leeftijdsgroepen vallen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de fietsers en auto-inzittenden op, gevolgd door de voetgangers. Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken, springen de oudere leeftijdscategorieën er nog veel sterker uit,

vooral bij de fietsers en voetgangers (waarbij de 65-plussers in beide groepen een aandeel innemen van meer dan 50%), maar ook in stijgende mate bij de personenwagens (meer dan 1/5).

In het licht van het gebruik van de elektrische fiets moeten we ook stilstaan bij de vaststelling dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder zijn (73% is ouder dan 50 jaar en 40% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+).

Logischerwijze gelinkt met het moment van verplaatsen, maken senioren overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de verkeersdoden dan 's nachts.

- **Jonge autobestuurders – uitbreiding naar iets oudere leeftijd?**

Jonge autobestuurders zijn nog te vaak slachtoffer in dodelijke verkeersongevallen. Ongeveer 1 op 5 van de autobestuurders die omkwamen in een ongeval, waren jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel. Het is wel zo dat de kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen voor wat betreft het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners kleiner aan het worden is en zich niet meer onderscheidt van de volgende leeftijdsklassen (25- tot 34-jarigen). Dit resulteert erin dat bijna 30% van het totale aantal doden binnen de leeftijdscategorie van 20- tot 34-jarigen te betreuren was, terwijl deze categorie slechts een goede 18% van de bevolking in Vlaanderen uitmaakt.

Het is wel zo dat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds dubbel zo hoog is dan voor alle autobestuurders. Het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent wel een positieve evolutie, met een daling van 8% t.o.v. het jaar 2000, maar blijft nog wel hoog, met één op de vijf ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken is.

Het aandeel 18- tot 24-jarigen in het totale aantal omgekomen bestuurders is duidelijk hoog tijdens week- en weekendnachten (respectievelijk 31,3% en 38,9%), maar ook tijdens de weekenddagen is het aandeel hoog (32%).

Wanneer we specifiek kijken naar de verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders en letselongevallen vinden we vooral een hoger aandeel eenzijdige ongevallen terug dan bij ongevallen met autobestuurders in zijn globaliteit.

- **Verschuiving van weekendnachten naar weekdays?**

Op vlak van evolutie zien we het aandeel letselongevallen tijdens de weekday toenemen van 66% in 2005 naar 71% in 2016. Ook bij de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) stellen we een vergelijkbare evolutie vast. Hoewel er nog steeds heel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts plaatsvinden (de weekend- en weeknachten zijn nog steeds goed voor 1 op 4 van de verkeersdoden), zien we toch enige verschuiving optreden naar ernstige verkeersongevallen overdag tijdens een gewone weekday.

- **‘Ernstige’ ongevallen met vrachtwagens**

Sinds 2009 zien we een lichte stijging van het aandeel dode en zwaargewonde vrachtwageninzittenden. Bij de verkeersdoden merken we ook een hoger aandeel op van de vrachtwageninzittenden dan bij alle verkeersslachtoffers samen.

Beschouwen we de ongevalbetrokkenheid dan blijkt bij 20% van de verkeersdoden een vrachtwagen betrokken partij te zijn.

- **‘Ernstige’ ongevallen met bestelwagens**

Bij 11,6% van de doden was een lichte vrachtauto betrokken partij. Dit aandeel is iets hoger dan bij de letselongevallen met lichte vrachtauto's (9,3%). Ook het aandeel verkeersdoden bij inzittenden van lichte vrachtauto's stabiliseert of stijgt licht.

Begrippen, definities en afkortingen

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

#

Aantal

%

Percentage

AD STATISTIEK

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

AUTOSNELWEG

Een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7.

BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM

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

BOTSING OF AANRIJDING

Een letselongeval kan bestaan uit 1 of meerdere aanrijdingen. Een aanrijding doet zich voor wanneer een weggebruiker botst tegen een andere weggebruiker, wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) botst tegen een obstakel of wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) de controle verliest en gewond raakt (vb. een voertuig dat over kop gaat). In dit rapport ligt de focus op de eerste botsing of aanrijding, indien er meerdere aanrijdingen plaatshebben.

CONFLICTTYPE

Het conflicttype geeft aan bij een aanrijding wie de botspartner was en/of met wie of wat het voertuig in aanrijding kwam. Bij een eenzijdig ongeval zal er geen botspartner zijn, tenzij een obstakel op of buiten de rijbaan.

DODE TER PLAATSE

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

DODELIJK GEWONDE

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.

DODE 30 DAGEN

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

DODELIJK LETSELONGEVAL

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.

DODELIJKE AANRIJDING

Een dodelijke aanrijding is een aanrijding die plaatsvond binnen een dodelijk letselongeval.

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).

EVOLUTIE

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

GAAKPPPD

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag.

KWETSBARE WEGGEBRUIKER

Onder kwetsbare weggebruikers verstaan we voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders.

LETSELONGEVAL

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bv. parkeerterreinen van supermarkten)). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met “ongeval” steeds “letselongeval” bedoeld.

LICHTGEWONDE

Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.

NIET-BESCHERMDE VERKEERSDEELNEMER

Zie kwetsbare weggebruiker

ONGEVALLENERNST

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

ONGEVALSRISICO

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

OVERLIJDENS RISICO

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

OVG

Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen

PERSONENKILOMETERS

Zie reizigerskilometers.

REFERENTIEGEMIDDELDE 2010-2011-2012

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bv. doden 30 dagen, letselongevallen,...) wordt in dit rapport vergeleken met het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 2010, 2011 en 2012. Er werd gebruik gemaakt van een gemiddelde over 3 jaar, om zo rekening te houden met toevalsschommelingen.

REIZIGERSKILOMETERS

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

Er bestaan verschillende interpretaties van reizigerskilometers. Eén van de meest gebruikte interpretaties van reizigerskilometers is het personenvervoer in kaart te brengen. Bij een vrachtwagen is het doel in de meeste gevallen niet om personen te verplaatsen, maar is de chauffeur enkel noodzakelijk om de goederen te vervoeren. Een andere interpretatie is de inzittenden van alle voertuigen mee te tellen ook wanneer de verplaatsing van de inzittenden geen doel op zich is.

Om de vergelijkbaarheid met het aantal voertuigkilometer zo hoog mogelijk te maken, hebben we voor deze laatste benadering gekozen (dus niet enkel de motoren, personenwagens, bestelwagens, autobussen/autocars (cfr. personenvervoerbenadering), maar ook vrachtwagens/trekkers en speciale voertuigen (door het aantal voertuigkilometers te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal inzittenden)).

RISICO

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

SLACHTOFFER

Lichtgewonde, zwaargewonde of dode 30 dagen

TIJDSTIP

- **Dag**
De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
- **Nacht**
De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.

- **Week**

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

- **Weekend**

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

VERKEERSDODE

Met verkeersdode bedoelen we een dode 30 dagen, dus alle slachtoffers die binnen een termijn van 30 dagen na het ongeval overlijden.

VERKEERSSLACHTOFFERS EN VERVOERSMODI

- **Bestuurder en passagier**

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

- **Voetganger**

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

- **Fiets**

Gewone fiets of elektrische fiets.

- **Bromfiets**

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

- **Motorfiets**

Motorfiets $\leq 400\text{cc}$ of motorfiets $> 400\text{cc}$.

- **Personenwagen/personenauto**

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

- **Lichte vrachtwagen**

Lichte vrachtauto's, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.

- **Vrachtwagen**

Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).

- **Autobus / autocar**

Autobus en/of autocar, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.

VOERTUIGKILOMETERS

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (meer specifiek motoren, personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens/trekkers, autobussen/autocars en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

ZWAARGEWONDE

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur noodzakelijk is.

Lijst van figuren

FIGUUR 1: Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2016)

FIGUUR 2: Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)

FIGUUR 3: Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)

FIGUUR 4: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) (Vlaams Gewest, 2005-2016)

FIGUUR 5: Evolutie van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2005-2016)

FIGUUR 6: Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)

FIGUUR 7: Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2016)

FIGUUR 8: Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2005-2016)

FIGUUR 9: Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (2010-2016)

FIGUUR 10: Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

FIGUUR 11: Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard personenkilometers) in Vlaanderen per vervoerswijze voor 2016

FIGUUR 12: Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

FIGUUR 13: Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2016)

FIGUUR 14: Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 15: Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 16: Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2016)

FIGUUR 17: Evolutie van de verdeling van de letselongevallen in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2016)

FIGUUR 18: Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2016)

FIGUUR 19: Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 20: Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 21: Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2016)

FIGUUR 22: Ongevallenernst in Vlaanderen per provincie (2016)

FIGUUR 23: Verdeling van het aantal letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 24: Verdeling van het aantal verkeersdoden naar wegtype (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 25: Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 26: Aantal en aandeel verkeersdoden en letselgevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 27: Verdeling van het aantal letselgevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2016)

FIGUUR 28: Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 29: Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 30: Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2016).

FIGUUR 31: Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2016).

FIGUUR 32: Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2000-2016).

FIGUUR 33: Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 34: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de voetgangers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 35: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de voetgangers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 36: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de fietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 37: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de fietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 38: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de bromfietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 39: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de bromfietsers voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 40: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 41: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de motorrijders voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 42: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 43: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 44: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 45: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 46: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de lichte vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 47: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de lichte vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 48: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 49: Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de vrachtwagens voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

FIGUUR 50: Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets versus elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 51: Aandeel dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 52: Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2016)

FIGUUR 53: Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens de aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2016)

Lijst van tabellen

TABEL 1: Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2016)

TABEL 2: Ongevallencijfers in één oogopslag (2016)

TABEL 3: Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2016)

TABEL 4: Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2016)

TABEL 5: Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2016)

TABEL 6: Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2005-2016)

TABEL 7: Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

TABEL 8: Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in Vlaanderen (2005-2016)

TABEL 9: Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2016)

TABEL 10: Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 11: Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weersgesteldheid (2016)

TABEL 12: Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2016)

TABEL 13: Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 – 2016)

TABEL 14: Aantal zwaar- en lichtgewonden en aantal verkeersdoden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 15: Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) en aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 16: Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 17: Aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ongevallenernst) in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2016)

TABEL 18: Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 19: Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 20: Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 21: Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 22: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de voetgangers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 23: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de fietsers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 24: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de bromfietzers, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 25: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 26: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de automobilisten, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 27: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 28: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 29: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 30: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 31: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2005 – 2016 in Vlaanderen

TABEL 32: Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 33: Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 34: Aantal letselongevallen naar conflicttype (“tegenpartij” – eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 35: Aantal verkeersdoden naar conflicttype (“tegenpartij” – eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2016)

TABEL 36: Aantal dodelijke aanrijdingen en totaal aantal aanrijdingen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2016)

Bibliografie

Carpentier A., Nuyttens N., Schoeters A., Populer M., Declercq K. & Hermans E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Van Hout K., Brijs T. (2010). Ouderen en verkeersveiligheid. Een probleemanalyse , Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2009-014, 85p.

Van Hout K., Brijs T. (2011). De invloed van de vergrijzing op de verkeersveiligheid. Toekomstige populatiekenmerken, Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2011-012, 84p.

Van Hout K., Brijs T. (2012). De invloed van de vergrijzing op de verkeersveiligheid. Een prognose van het aantal doden en zwaargewonden in 2030, Steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid 2007-2011, RA-MOW-2011-026, 88p.