



OBSERVATORIUM

VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

BIVV

KERNCIJFERS VERKEERSVEILIGHEID 2010



Verantwoordelijke uitgever: M. Van Houtte
© BIW, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2011

INHOUDSTABEL

INLEIDING.....	4
1. VERKEERSONGEVALLEN	5
1.1. Registratiegraad	5
1.2. Kerncijfers verkeersongevallen 2009.....	5
1.3. Algemene evolutie	9
1.4. Europese vergelijking	12
1.5. Verkeersongevallen i.f.v. het tijdstip	13
1.6. Verkeersongevallen adhv de locatie.....	14
1.7. Verkeersongevallen per weggebruikerstype.....	18
1.8. Alcoholgerelateerde verkeersongevallen	23
1.9. Evolutie van de schadefrequentie in de verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid	23
2. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN HET GEDRAG	24
2.1. Snelheid.....	24
2.2. Rijden onder invloed van alcohol.....	25
2.3. Gordeldracht	28
3. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN DE ATTITUDES	31
3.1. Perceptie van verkeersongevallen	31
3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen.....	33
3.3. Zelfgerapporteerd gedrag	35
3.4. Attitudes ten aanzien van overdreven en onaangepaste snelheid	36
4. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN	37
4.1. Pakkans en straffkans.....	37
4.2. Aantal vastgestelde verkeersinbreuken door de lokale en de federale politie	39

INLEIDING



Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) van 11 mei 2011 werden in deze brochure enkele kerncijfers over verkeersveiligheid opgenomen. Het gaat om een selectie van ongevallencijfers, gedrags- en attitude-indicatoren en vaststellingen door de politiediensten die bij het Observatorium voor de Verkeersveiligheid beschikbaar zijn.

Voor meer details en een uitgebreide bespreking kan u terecht op de website van het observatorium (http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm).

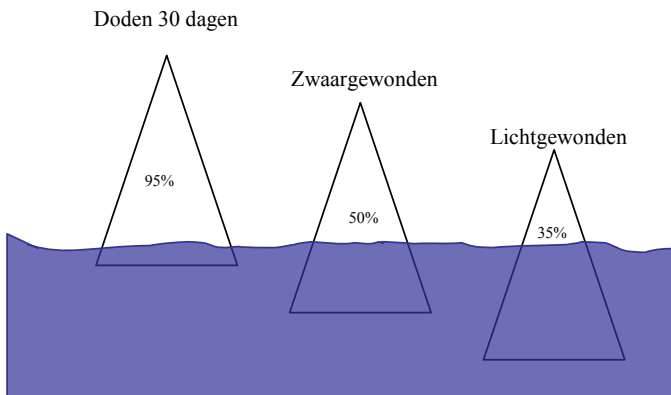
1. VERKEERSONGEVALLEN

1.1. Registratiegraad

Zoals in alle landen met verkeersongevallenstatistieken, wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie. Men spreekt dan van de onderregistratie van letselongevallen.

In België vond recentelijk geen enkel grootscheeps onderzoek plaats naar de onderregistratie. Niettemin schatten wij dat 5% van de doden 30 dagen niet in de officiële databank worden opgenomen, evenals ongeveer 50% van de zwaargewonden en 65% van de lichtgewonden. Merk echter op dat dit probleem niet eigen is aan België. Alle landen met een registratiesysteem voor verkeersongevallen kampen immers met onderregistratieproblemen.

FIGUUR 1:
Registratiegraad van slachtoffers per letselernst (schatting)



1.2. Kerncijfers verkeersongevallen 2009

De meest recente definitieve ongevallenstatistieken die beschikbaar zijn, zijn deze van het jaar 2009 (cf. FOD Economie, AD SEI, http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/verkeer_vervoer/verkeer_en_vervoer_-_verkeersongevallen_2009_-_dossier.jsp). Aangezien de volledige ongevallendatabank 2009 bij het ter perse gaan van deze brochure nog niet in ons bezit was houdt deze brochure enkel rekening met de cijfers die ter beschikking zijn op de website van de FOD Economie.

1.2.1. Doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden in de laatste 3 jaren per gewest

TABEL 1:

Doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per gewest (2007-2009)

Gewest	Aantal slachtoffers											
	Totaal			Doden 30 dagen			Ernstig gewonden			Licht gewonden		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
België	66.915	65.381	63.661	1.071	944	944	6.997	6.782	6.640	58.847	57.654	56.077
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	5.126	5.052	5.031	31	35	30	243	222	193	4.852	4.795	4.809
Vlaams Gewest	42.608	41.569	39.673	528	495	479	4.506	4.418	4.267	37.574	36.655	34.926
Waals Gewest	19.182	18.761	18.956	512	414	435	2.249	2.142	2.180	16.421	16.205	16.341

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.2.2. Slachtoffers naargelang dag van de week

TABEL 2:

Aantal slachtoffers tijdens de week of het weekend (2009)

Aantal slachtoffers	Tijdens de week			Tijdens het weekend			Totaal
	Totaal	Overdag	's Nachts	Totaal	Overdag	's Nachts	
Totaal slachtoffers	43.973	40.208	3.765	19.687	13.527	6.161	63.661
Doden	469	373	96	373	206	167	842
Dodelijk gewonden	67	59	8	35	28	7	102
Totaal aantal doden 30 dagen	536	432	104	408	234	174	944
Zwaargewonden	4.257	3.759	498	2.383	1.519	864	6.640
Licht gewonden	39.181	36.017	3.164	16.896	11.774	5.122	56.077

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.2.3. Slachtoffers naar de aard van de weggebruiker

TABEL 3:

Aantal slachtoffers naar de aard van de weggebruiker (2009)

Aard van de weggebruikers	Aantal slachtoffers					
	Totaal	Doden	Dodelijk gewonden	Doden 30 dagen	Ernstig gewonden	Licht gewonden
Algemeen totaal	63.661	842	102	944	6.640	56.077
Personenauto	31.885	361	34	395	2.891	28.600
Auto voor dubbel gebruik	4.888	66	3	69	440	4.378
Minibus	126	1	0	1	18	107
Lichte vrachtauto	2.355	37	6	43	253	2.059
Kampeerwagen	34	1	0	1	7	26
Vrachtwagen	304	10	0	10	30	265
Trekker + aanhangwagen	257	10	0	10	35	213
Trekker alleen	22	0	0	0	1	21
Landbouwtractor	53	1	0	1	5	47
Autobus	525	0	0	0	6	519
Tram	42	0	0	0	0	42
Autocar	37	0	0	0	1	36
Moto ≤ 400 cc	1.138	17	5	22	191	925
Moto > 400 cc	3.167	110	5	115	697	2.355
Bromfiets A	2.296	7	3	10	181	2.105
Bromfiets B	2.757	10	5	15	249	2.493
Bromfiets met 3 of 4 wielen	38	0	0	0	4	34
Fiets	8.114	70	17	87	914	7.113
Bespannen voertuig	40	1	0	1	5	34
Gehandicapte in rolstoel	13	1	1	2	1	10
Voetganger	4.717	85	16	101	634	3.983
Ruiter	11	0	0	0	1	10
Andere weggebruiker	522	4	1	5	48	469
Onbekend	229	48	6	54	27	148
Andere slachtoffers	88	2	0	2	1	85

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.2.4. Doden 30 dagen per leeftijdsklasse

TABEL 4:

Aantal doden 30 dagen per leeftijdsklasse tijdens de week of het weekend (2009)

Leeftijdsklasse	Tijdens de week			Tijdens het weekend			Totaal
	Totaal	Overdag	's Nachts	Totaal	Overdag	's Nachts	
Totaal	536	432	104	408	234	174	944
van 0 tot 4 jaar	7	7	0	2	1	1	9
van 5 tot 9 jaar	2	2	0	3	2	1	5
van 10 tot 14 jaar	8	7	1	0	0	0	8
van 15 tot 19 jaar	31	25	6	40	14	26	71
waarvan 16 tot 17 jaar	10	9	1	14	4	10	24
waarvan 18 tot 19 jaar	18	13	5	26	10	16	44
van 20 tot 24 jaar	50	36	14	68	28	40	118
van 25 tot 29 jaar	50	36	14	46	23	23	96
van 30 tot 34 jaar	41	26	15	29	12	17	70
van 35 tot 39 jaar	42	27	15	42	27	15	84
van 40 tot 44 jaar	41	35	6	36	23	13	77
van 45 tot 49 jaar	46	29	17	21	12	9	67
van 50 tot 54 jaar	40	32	8	22	13	9	62
van 55 tot 59 jaar	33	30	3	21	15	6	54
van 60 tot 64 jaar	28	27	1	14	13	1	42
van 65 tot 69 jaar	19	17	2	13	12	1	32
van 70 tot 74 jaar	29	28	1	14	12	2	43
van 75 tot 79 jaar	33	33	0	13	9	4	46
van 80 tot 84 jaar	17	17	0	10	9	1	27
85 jaar en meer	18	18	0	9	8	1	27
Leeftijd onbekend	1	0	1	5	1	4	6

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.3. Algemene evolutie

1.3.1. Evolutie op middellange termijn van de hoofdindicatoren: slachtoffers

TABEL 5:

Evolutie van de hoofdindicatoren: slachtoffers

	Dodens 30 dagen		Dodens ter plaatse		Zwaargewonden		Dodens 30 dagen + zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal slachtoffers	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1998	1500		1373		10909		12409		59850		72259	
1999	1397		1269		10421		11818		60724		72542	
2000	1470		1364		9847		11317		58114		69431	
Gemiddelde 1998-2000	1456	100	1335	100	10392	100	11848	100	59563	100	71411	100
2001	1486	102	1394	104	8948	86	10434	88	56345	95	66779	94
2002	1355	93	1236	93	7647	74	9002	76	51932	87	60934	85
2003	1213	83	1097	82	7095	68	8308	70	50230	84	58538	82
2004	1162	80	1009	76	6231	60	7393	62	50583	85	57976	81
2005	1089	75	959	72	6075	58	7164	60	47535	80	54699	77
2006	1069	73	940	70	6022	58	7091	60	48593	82	55684	78
2007	1071	74	958	72	6199	60	7270	61	51001	86	58271	82
2008	944	65	835	63	6013	58	6957	59	49630	83	56587	79
2008 gewogen	944		835		6782		7726		57655		65382	

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.3.2. Evolutie op middellange termijn van de hoofdindicatoren: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens

TABEL 6:

Evolutie van de hoofdindicatoren: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Dodelijke ongevallen		Ernstige ongevallen		Letsel-ongevallen		Ernst van de ongevallen ¹		Voertuigkilometers (in miljard) ²		Motorvoertuigenpark ³	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1998	1345		10129		51167		29		86		5454056	
1999	1299		9760		51601		27		89		5596309	
2000	1356		9346		49065		30		90		5735034	
Gemiddelde 1998-2000	1333	100	9745	100	50611	100	29	100	88	100	5595133	100
2001	1378	103	8697	89	47444	94	31	109	91	103	5943892	106
2002	1264	95	7604	78	43740	86	31	108	93	105	5913746	106
2003	1142	86	7171	74	43853	87	28	96	93	105	5980428	107
2004	1096	82	6446	66	43565	86	27	93	95	107	6071824	109
2005	997	75	6190	64	40366	80	27	94	95	107	6158741	110
2006	1001	75	6210	64	41114	81	26	90	96	109	6251428	112
2007	1006	75	6416	66	43239	85	25	86	99	112	6362161	114
2008	869	65	6059	62	42115	83	22	78	97	110	6482033	116
2008 gewogen	869		6764		48827		19					

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

1 Aantal doden 30 dagen per 1000 ongevallen.

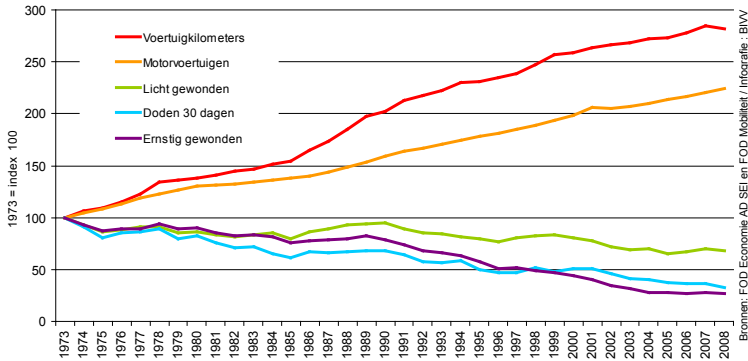
2 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en speciale voertuigen.

3 Uitgezonderd bromfietsen.

1.3.3. Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers

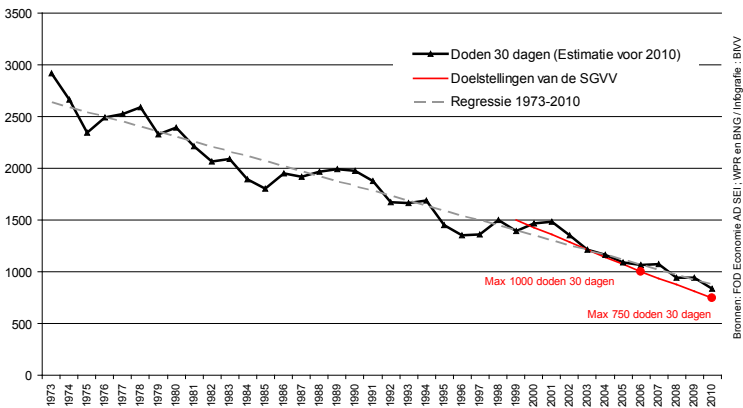
FIGUUR 2:

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen⁴ en voertuigkilometers⁵



FIGUUR 3:

Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de SGVV



Op basis van de voorlopige cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer wordt het aantal verkeersdoden door het observatorium van de verkeersveiligheid voor 2010 geschat op 840 doden 30 dagen.

⁴ Uitzonderd bromfietsen.

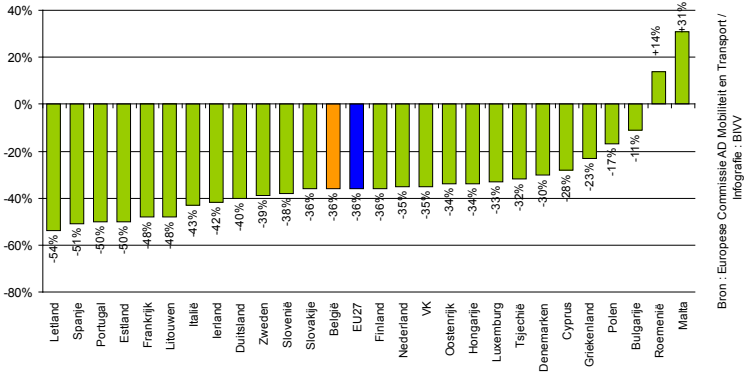
⁵ Aangelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

1.4. Europese vergelijking

1.4.1. Daling van het aantal doden 30 dagen in 2009 ten opzichte van 2001 in de EU

FIGUUR 4:

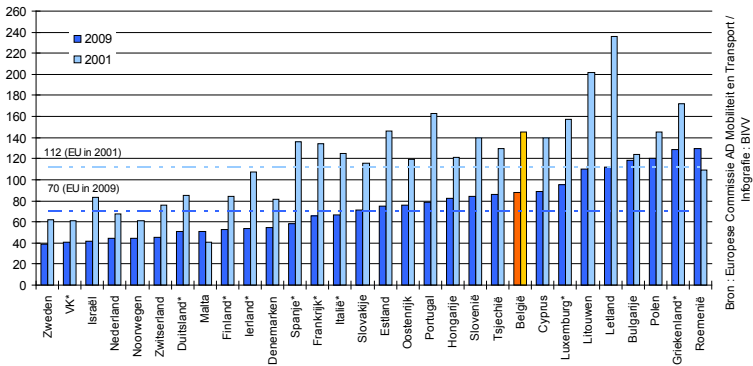
Daling van het aantal doden 30 dagen in 2009 ten opzichte van 2001 in de EU



1.4.2. Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners

FIGUUR 5:

Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners (2001 en 2009)



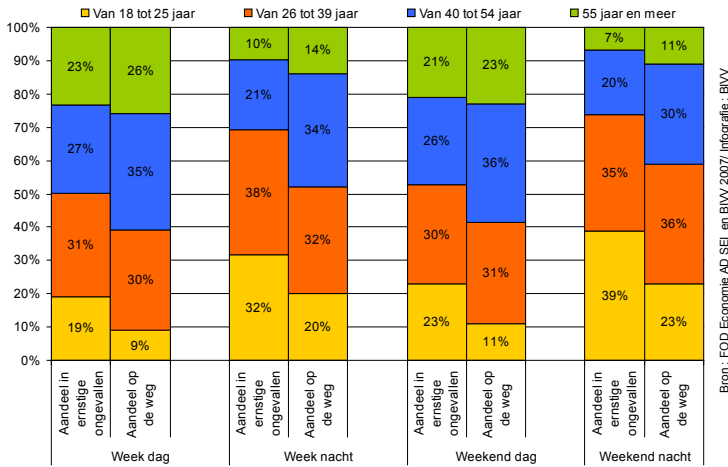
* Voorlopige of geschatte cijfers

1.5. Verkeersongevallen i.f.v. het tijdstip

1.5.1. Aandeel van autobestuurders betrokken bij een ernstig ongeval per leeftijdscategorie en periode van de week

FIGUUR 6:

Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per leeftijdscategorie en periode van de week (2008), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2007)

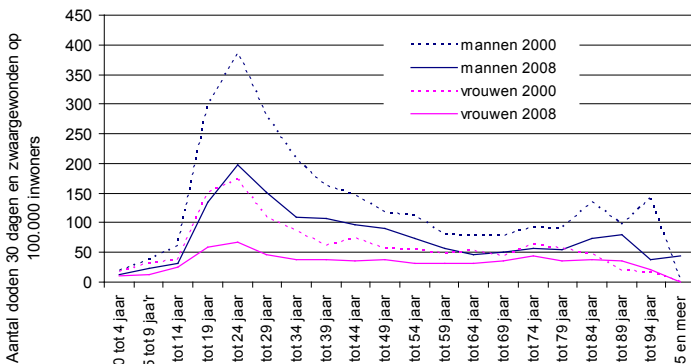


Bron: FOD Economie AD SEI en BIW 2007/Infografie - BIW

1.5.2. Evolutie van doden en zwaargewonden per leeftijdscategorie

FIGUUR 7:

Evolutie van doden en zwaargewonden per leeftijdscategorie en geslacht (2000-2008)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie - BIW

1.6. Verkeersongevallen adhv de locatie

1.6.1. Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden nationaal en in de gewesten

TABEL 7:

Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden

Jaar	Doden 30 dagen				
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België	
Ref. 1998-2000	844	568	44	1456	
2001	848	601	37	1486	
2002	723	595	37	1355	
2003	628	554	30	1212	
2004	614	511	37	1162	
2005	566	495	28	1089	
2006	540	503	26	1069	
2007	528	512	31	1071	
2008	495	414	35	944	
2008 (gewogen cijfers)	495	414	35	944	
2009 (gewogen cijfers)	479	435	30	944	
2010 (geschat ahv barom.)	± 440	± 370	Niet mogelijk	± 840	
Evolutie tot 2008	-41,4%	-27,1%	-20,5%	-35,1%	
Evolutie tot 2009	-43,2%	-23,4%	-31,8%	-35,1%	
Evolutie tot 2010	± -48%	± -35%	Niet mogelijk	± -42%	
(voorlopige cijfers)				(± -44% tov 1500)	
Doelstelling 2006 =		580	390	30	1000
Doelstelling 2010 =	375	435	292	23	750

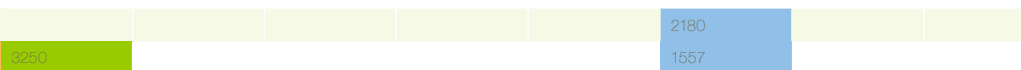
■ Doelstellingen SGVV

■ Doelstellingen SGVV geïnterpreteerd voor de gewesten

■ Doelstellingen Vlaams Gewest

■ Doelstellingen Waals Gewest

Zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)				Doden 30 dagen + zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)			
Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
6629	3545	218	10392	7473	4113	262	11848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10435
4992	2519	136	7647	5713	3114	173	9000
4424	2553	119	7096	5052	3109	149	8310
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3703	2193	179	6075	4269	2688	207	7164
3946	1934	142	6022	4486	2437	168	7091
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
4418	2142	222	6782	4913	2556	257	7726
4267	2180	193	6640	4746	2615	223	7584
-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%	-41,4%	-42,4%	-19,2%	-41,3%

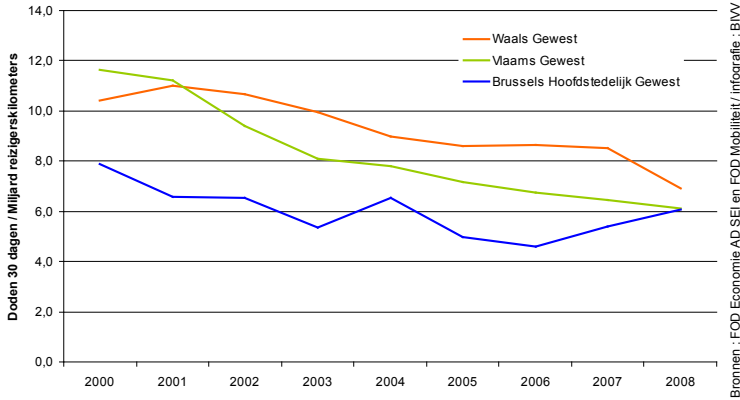


Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.6.2. Doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers per gewest

FIGUUR 8:

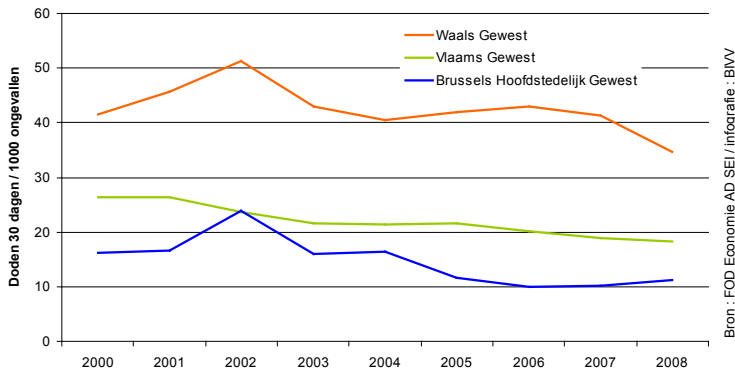
Doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers



1.6.3. Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest

FIGUUR 9:

Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest (niet-gewogen cijfers)



1.6.4. Doden 30 dagen en zwaargewonden per type voertuig en per gewest

TABEL 8:

Doden 30 dagen en zwaargewonden per type voertuig en per gewest (2009, gewogen cijfers)

		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger		425	9%	214	8%	98	44%	737	10%
Tweewieler	Fiets	889	19%	97	4%	15	7%	1001	13%
	Bromfiets	323	7%	133	5%	3	1%	459	6%
	Motorfiets	622	13%	375	14%	28	13%	1025	14%
	Totaal tweewielers	1834	39%	605	23%	46	21%	2485	33%
Auto's	Personenwagen	2090	44%	1640	63%	64	29%	3794	50%
	Minibus	17	0%	2	0%	0	0%	19	0%
	Kampeerwagen	0	0%	8	0%	0	0%	8	0%
	Totaal auto	2107	44%	1650	63%	64	29%	3821	50%
Goederen- of personenvervoer	Bestelwagen	215	5%	76	3%	4	2%	295	4%
	Vrachtwagen	25	1%	14	1%	0	0%	39	1%
	Trekker + oplegger	32	1%	12	0%	0	0%	44	1%
	trekker alleen	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Bus of autocar	6	0%	1	0%	0	0%	7	0%
	Totaal goederen- of personenvervoer	279	6%	103	4%	4	2%	386	5%
Andere	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Landbouwtractor	3	0%	2	0%	0	0%	5	0%
	Ruiter	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%
	Gespan	2	0%	3	0%	0	0%	5	0%
	Andere	41	1%	11	0%	1	0%	53	1%
		Totaal andere	46	1%	17	1%	1	0%	64
Onbekend		55	1%	26	1%	10	4%	91	1%
Totaal		4746	100%	2615	100%	223	100%	7584	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.6.5. Hoofdindicatoren per snelheidsregime

TABEL 9:

Hoofdindicatoren per snelheidsregime (2008, gewogen cijfers)

	Ongevallen		Dodен 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst (voorbij 10 j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/u	1871	3,8%	22	2,3%	187	2,8%	2029	3,5%	10,7
50 km/u	26450	54,2%	271	28,7%	2553	37,6%	30640	53,1%	14,1
70 km/u	10066	20,6%	198	21,0%	1521	22,4%	12510	21,7%	28,7
90 km/u	6859	14,0%	254	26,9%	1502	22,1%	8328	14,4%	48,9
Meer dan 90 km/u	3505	7,2%	141	14,9%	996	14,7%	4128	7,2%	46,4
Onbekend	76	0,2%	58	6,1%	23	0,3%	21	0,0%	53,2
Totaal	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	27,5

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.7. Verkeersongevallen per weggebruikerstype

1.7.1. Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype

TABEL 10:

Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets A	Bromfiets B	Motorfiets <=400cc	Motorfiets >400cc
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	158	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	113	109	27	18	14	109
2004	101	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	107
2006	122	91	21	14	16	114
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
2009	103	87	10	15	22	115
Gemiddelde 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolutie	-33%	-33%	-73%	-48%	20%	6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



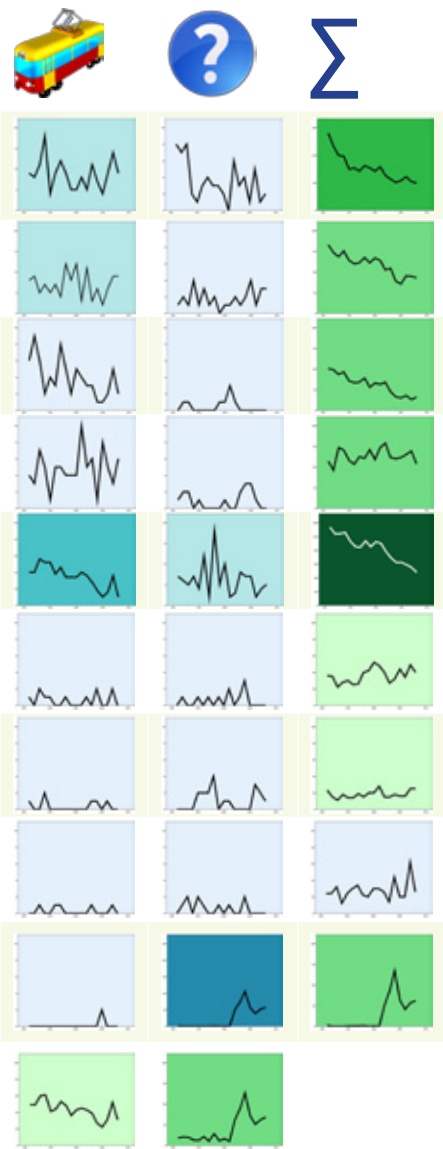
Auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
936	40	15	4	6	1	2	1500
851	42	20	6	4	0	0	1397
922	52	20	6	2	9	1	1470
899	48	28	6	3	6	0	1486
779	40	15	8	1	6	50	1355
688	27	15	1	0	6	85	1212
623	32	18	3	2	17	135	1162
624	44	16	0	0	10	63	1089
589	34	16	0	0	11	41	1069
550	49	25	3	1	27	57	1071
479	40	25	0	2	11	62	944
464	43	20	1	0	7	0	887
903	45	18	5	4	3	1	1456
-49%	-4%	9%	-81%	-100%	110%	-100%	-39%

1.7.2. Doden 30 dagen in functie van het type conflict

FIGUUR 10:

Botsingsmatrix – Aantal doden naar conflicttype (1991-2008)

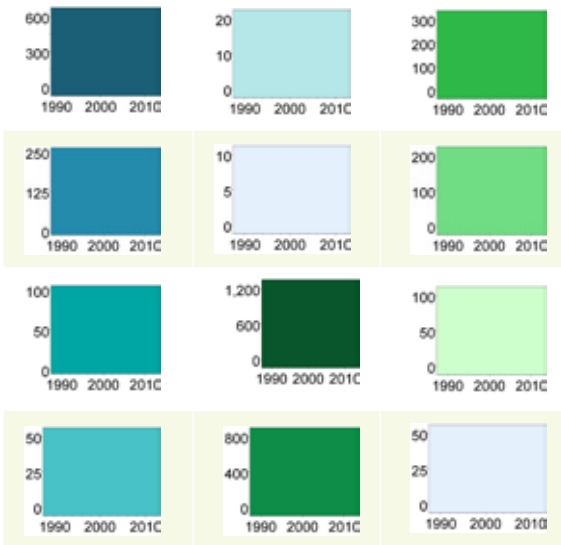




Legende

	Geen conflictpartner		Fietser
	Voetganger		Bromfietser
	Motorfietser		Personenwagen of wagen voor dubbel gebruik
	Bestelwagen		Vrachtwagen, trekker, of trekker met aanhangert
	Bus		Andere (Tractor, tram, ruitert, ...)
	Onbekend		

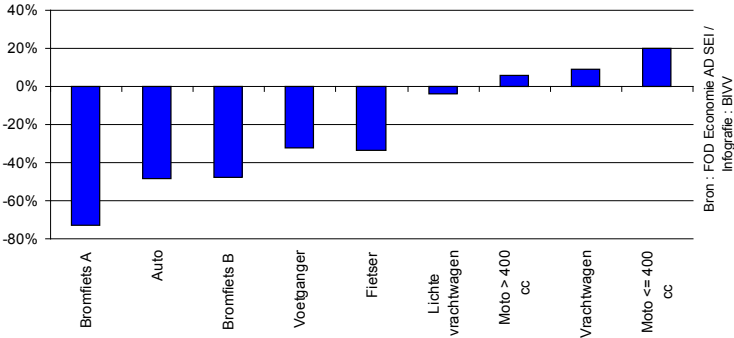
Kleurencode voor de gehanteerde schalen



1.7.3. Relatieve evolutie van het aantal doden 30 dagen

FIGUUR 11:

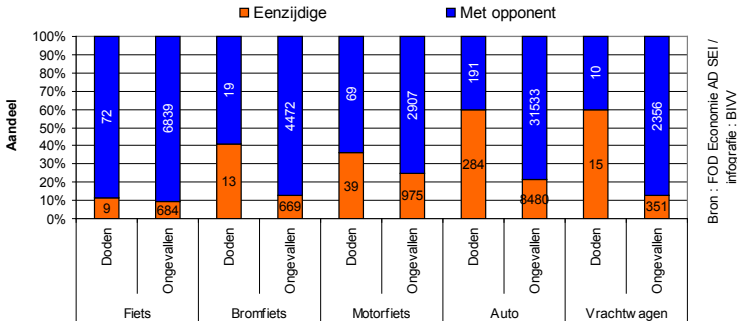
Relatieve evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen de gemiddelde 1998-2000 en 2009



1.7.4. Relatief aandeel van eenzijdige ongevallen per weggebruikerstype

FIGUUR 12:

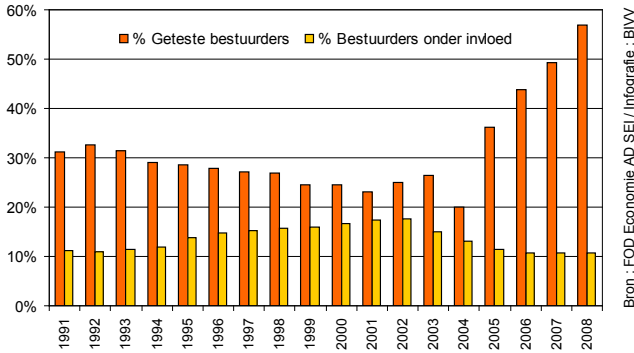
Verdeling van ongevallen en doden 30 dagen tussen eenzijdige ongevallen en ongevallen met opponent (2008, gewogen cijfers)



1.8. Alcoholgerelateerde verkeersongevallen

FIGUUR 13:

Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders (niet-gewogen cijfers)

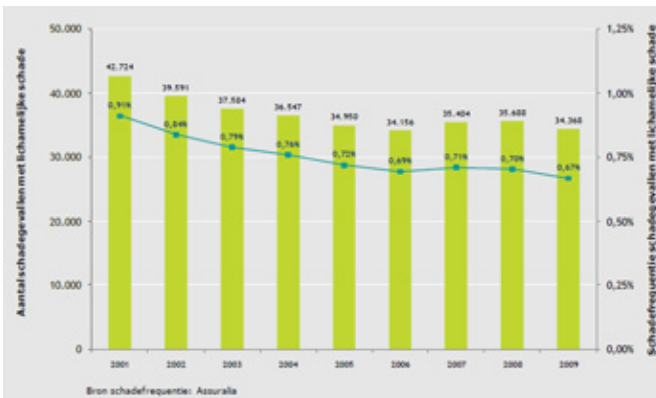


1.9. Evolutie van de schadefrequentie in de verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid

De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade in de verzekering BA toerisme en zaken wordt gedefinieerd als het aantal schadegevallen met lichamelijke schade, waarbij het in BA verzekerde voertuig toerisme en zaken in fout of gedeeltelijk in fout is en het schadegeval voorviel tijdens de beschouwde periode, gedeeld door het totaal aantal in BA verzekerde voertuigen toerisme en zaken tijdens de beschouwde periode. Deze schadefrequentie, vermenigvuldigd met het totaal aantal wagens, geeft een schatting van het totaal aantal schadegevallen (in fout of gedeeltelijk in fout) met lichamelijke schade⁶.

FIGUUR 14:

Evolutie van de schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade en het aantal schadegevallen met lichamelijke schade voor de BA toerisme en zaken in de periode 2001 – 2009



⁶ Cf. (Assuralia http://www.assuralia.be/fileadmin/content/stats/03_Cijfers_per_tak/01_Auto/08_Evolutie_schadefrequentie/NL/Evolutie%20schadefrequentie%20BA%20motorrijtuigen_2009_FINAL_NL.pdf).

2. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN HET GEDRAG

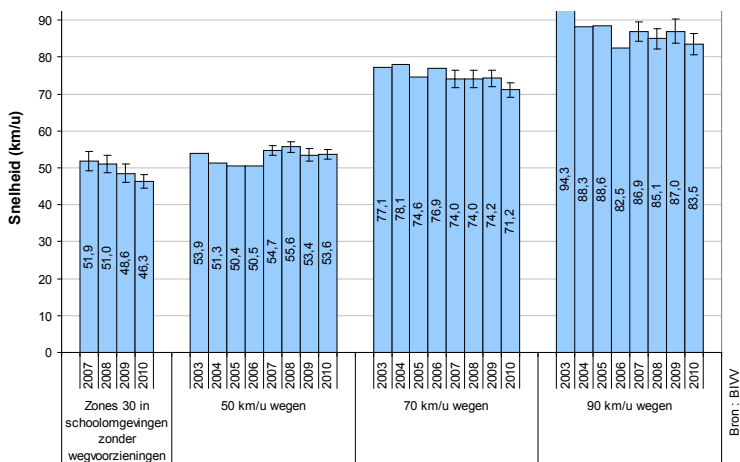
2.1. Snelheid

De snelheidsmetingen worden uitgevoerd op een staal van 150 meetpunten op het Belgische wegennet. Voor elk meetpunt werd de snelheid 24 uur op 24 gemeten, en dit een week lang gedurende de maand oktober. Hiervoor werden snelheidscamera's langs de wegen geplaatst die met de doppler-technologie werken. Omwille van de invloed van de wegeigenschappen en de wegomgeving op de gereden snelheid, en teneinde de vergelijkbaarheid van de indicatoren te garanderen, bleek het nodig om standaardmeetlocaties te gebruiken. Dit zijn rechte baanvakken met zo weinig mogelijk afremmende elementen. Zo komen we tot een zgn. "vrije" snelheidsmeting, die beter de vrije keuze van de bestuurders weergeeft. Om de indicatoren te berekenen, houden we dus enkel rekening met de voertuigen waarvan de bestuurder zijn snelheid vrij kan kiezen, en dus niet gehinderd wordt door een voorligger. In de praktijk betekent dit dat alleen die voertuigen in aanmerking kwamen die van hun voorligger gescheiden werden door een afstand die overeenkomt met 5 seconden tegen de maximumsnelheid. Omdat de snelheid sterk verschilt naargelang van het voertuigtype, werd beslist om bij de ontwikkeling van de snelheidsindicatoren uitsluitend rekening te houden met personenwagens. De resultaten van elke editie van de gedragsmeting zijn gebaseerd op 4 à 5 miljoen voertuigen.

2.1.1. Evolutie van de gemiddelde snelheid van 2003 tot 2010

FIGUUR 15:

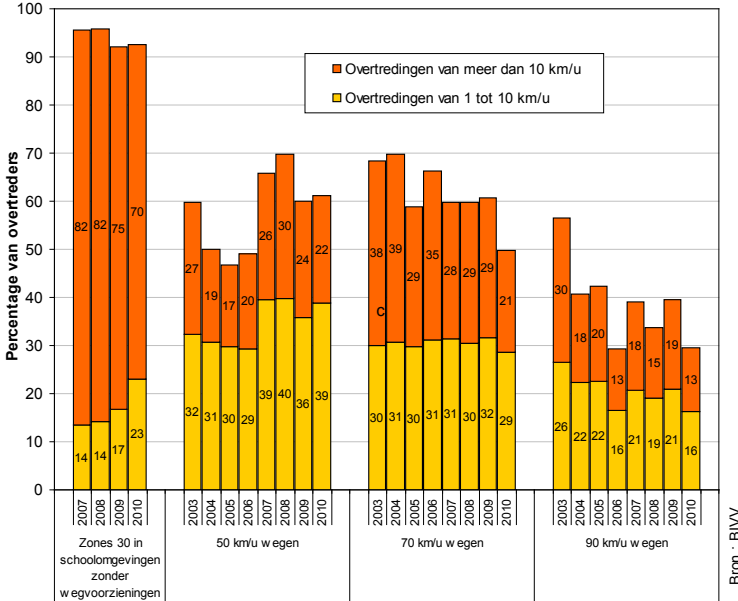
Evolutie van de gemiddelde snelheid van 2003 tot 2010



2.1.2. Evolutie van het percentage overtreders van 2003 tot 2010

FIGUUR 16:

Evolutie van het percentage overtreders van 2003 tot 2010



Bron : BIVV

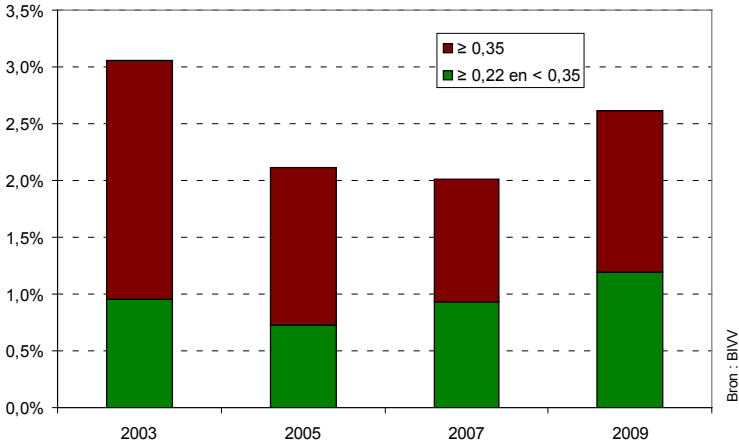
2.2. Rijden onder invloed van alcohol

Voor de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol voeren de lokale en federale politie tijdens elke editie aselecte alcoholcontroles uit op toevallige tijdstippen en lokaties. De resultaten van elke editie zijn gebaseerd op meer dan 10 000 geteste autobestuurders. Het algemeen percentage bestuurders dat onder invloed rijdt is gewogen in functie van het verkeersvolume op de meetlocaties op het moment van de metingen.

2.2.1. Evolutie van het algemeen percentage rijden onder invloed van alcohol

FIGUUR 17:

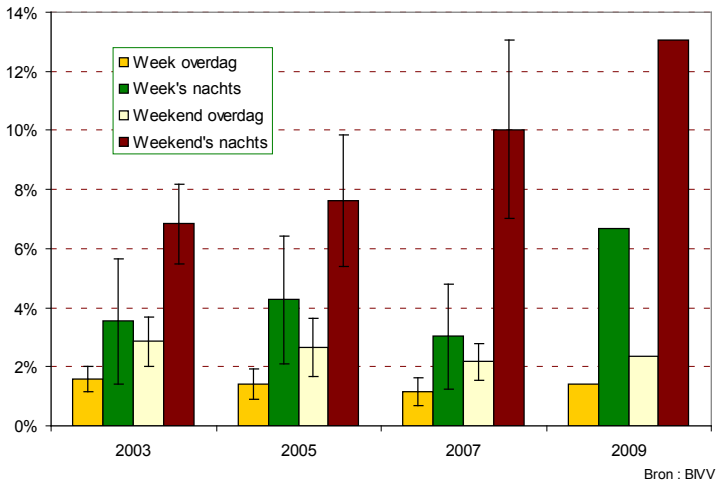
Evolutie van het algemeen percentage van rijden onder invloed van alcohol



2.2.2. Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed per tijdstip van de week

FIGUUR 18:

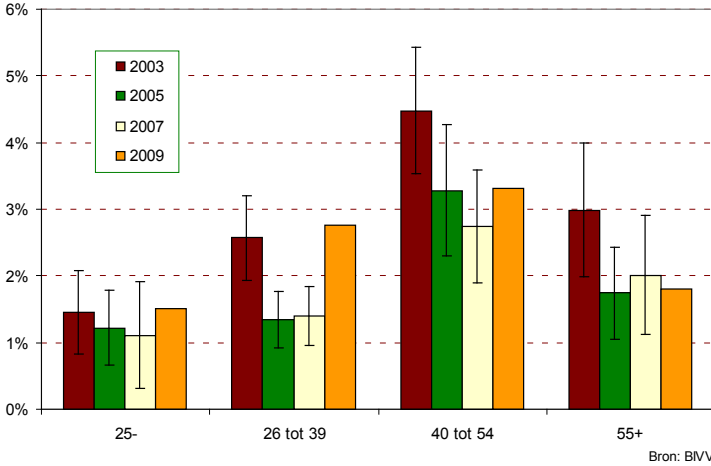
Rijden onder invloed per tijdstip van de week



2.2.3. Rijden onder invloed per leeftijdscategorie

FIGUUR 19:

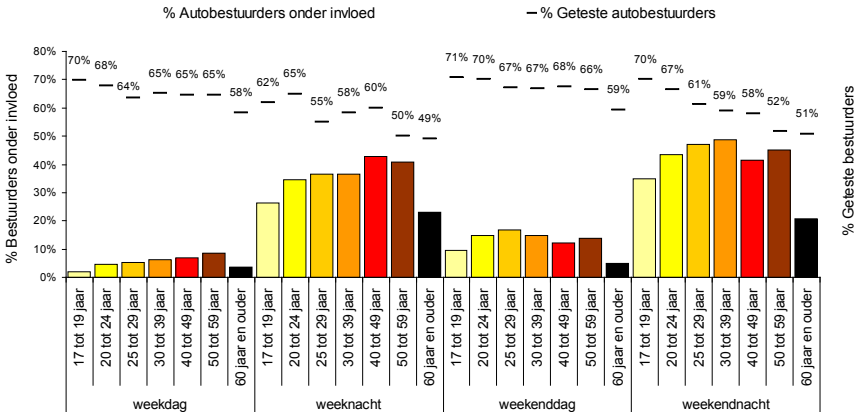
Rijden onder invloed per leeftijdscategorie (2003-2009)



2.2.4. Ter vergelijking: Geteste en positief bevonden autobestuurders betrokken in ongevallen naar leeftijdscategorie en tijdstip van de week

FIGUUR 20:

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar het tijdstip van de week (2008, gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI /Integratie : BMV

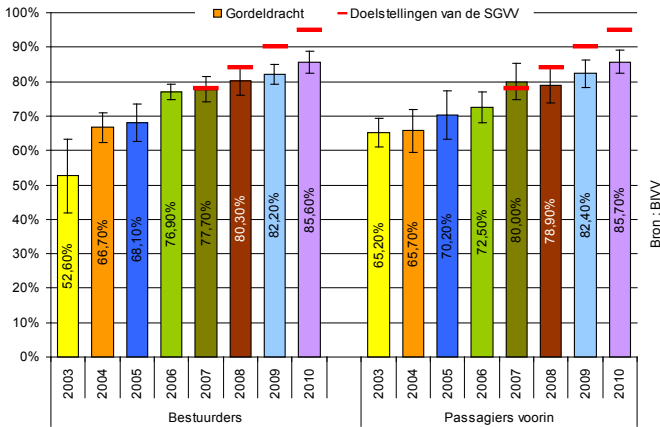
2.3. Gordeldracht

De grafieken over de gordeldracht vooraan in België vloeien voort uit gedragsmetingen. Elk jaar wordt de gordeldracht van bijna 20 000 inzittenden voorin personenwagens geobserveerd, en dit op een representatief staal van 150 locaties.

2.3.1. Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders en passagiers

FIGUUR 21:

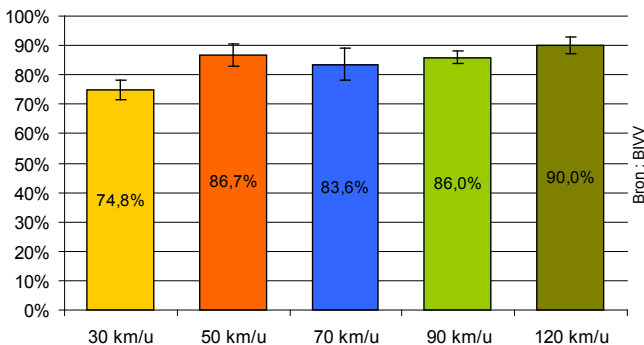
Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders en passagiers



2.3.2. Percentage gordeldracht bij inzittenden voorin personenwagens per snelheidsregime

FIGUUR 22:

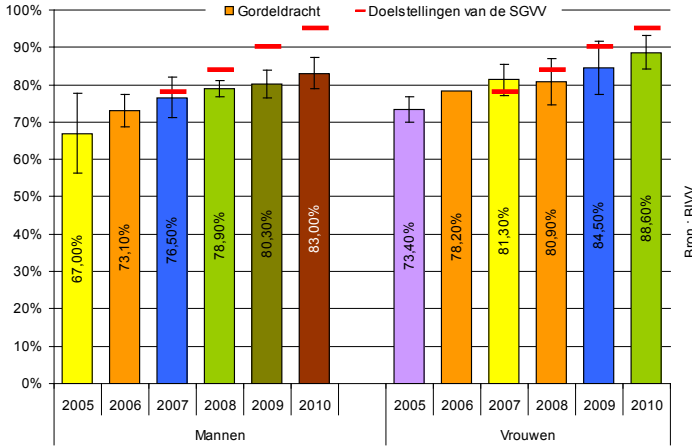
Percentage gordeldracht bij inzittenden voorin personenwagens per snelheidsregime (2010)



2.3.3. Gordeldracht per geslacht

FIGUUR 23:

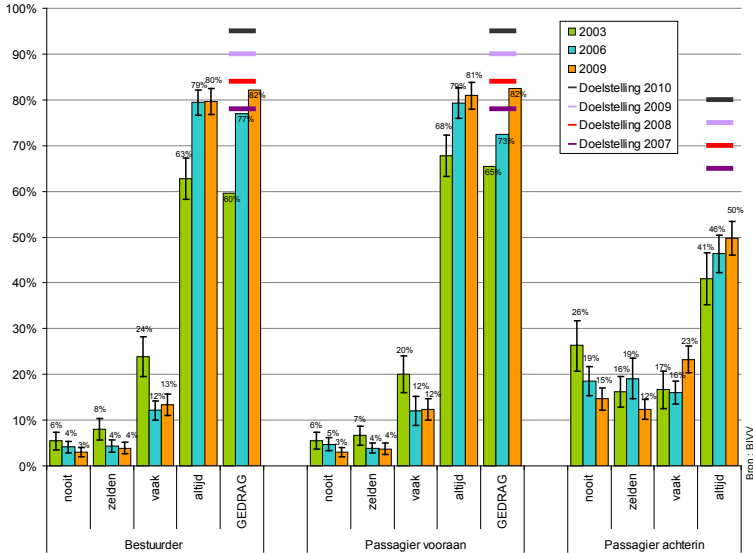
Gordeldracht per geslacht



2.3.4. Estimatie gordeldracht achterin de wagen op basis van zelfgerapporteerd gedrag

FIGUUR 24:

Zelfgerapporteerde gordeldracht vergeleken met de respectievelijke gedragsmeting (2003-2009) en de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Veerkeersveiligheid 2007 voor gordeldracht

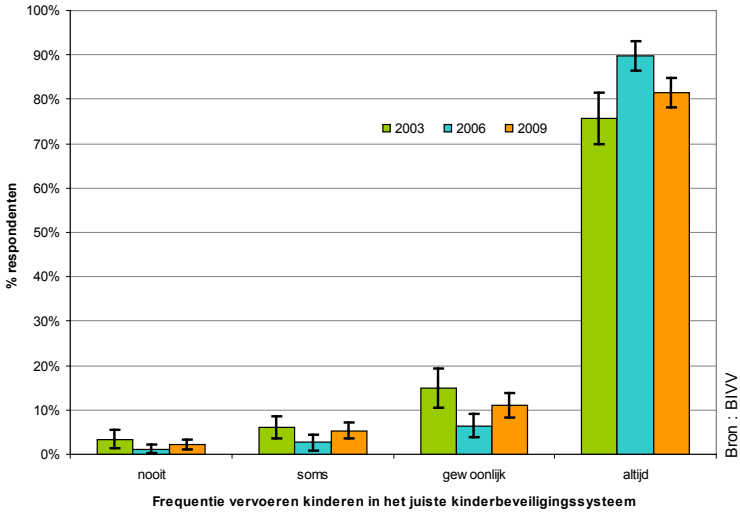


2.3.5. Estimatie van de beveiliging van kinderen op basis van zelfgerapporteerd gedrag

FIGUUR 25:

Evolutie van de beveiliging van kinderen kleiner dan 1,35m (2003 – 2009)

De Staten-Generaal van 2002 streefde naar 95% (correct) beveiligde kinderen tegen 2005.



3. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN DE ATTITUDES

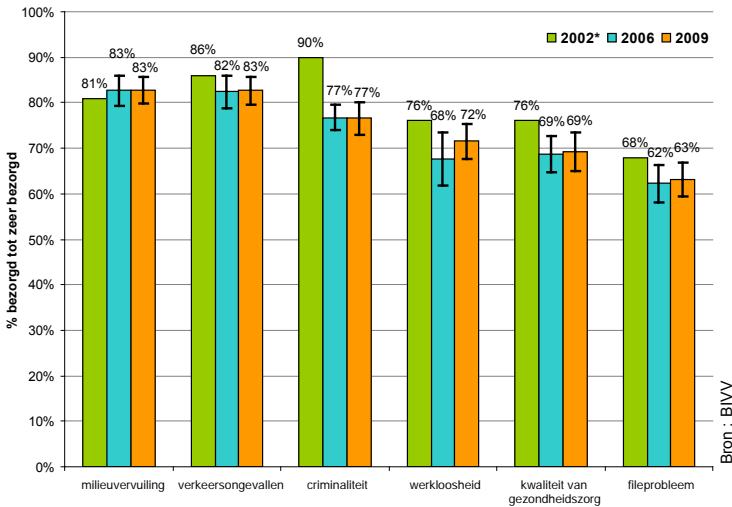
De resultaten in dit hoofdstuk zijn afkomstig van de verschillende edities van de attitudemeting verkeersveiligheid uitgevoerd door het BIVV (tenzij anders aangegeven). Voor deze metingen werd telkens een representatieve steekproef van 1500 bestuurders mondeling geïnterviewd op hun thuisadres.

3.1. Perceptie van verkeersongevallen

3.1.1. Bezorgdheid om verkeersongevallen

FIGUUR 26:

Mate waarin de Belgische bestuurder bezorgd is over verschillende maatschappelijke problemen: evolutie 2002 - 2009



* Resultaten voor België uit het SARTRES-project

3.1.2. Evolutie van de perceptie van de oorzaken van verkeersongevallen

TABEL 11:

Subjectieve schatting belangrijkheid van de oorzaken van verkeersongevallen: evoluties in de top 5 sinds 2002

	2002*	2006	2009
1.	Rijden onder invloed van alcohol	Rijden onder invloed van alcohol	Te hoge snelheid
2.	Te hoge snelheid	Te hoge snelheid	Rijden onder invloed van alcohol
3.	Te weinig afstand	Te weinig afstand	Onoplettendheid
4.	Vermoeidheid achter het stuur	Vermoeidheid achter het stuur	Te weinig afstand
5.	Gebruik van drugs en rijden	Gebruik van drugs en rijden	Agressieve rijstijl

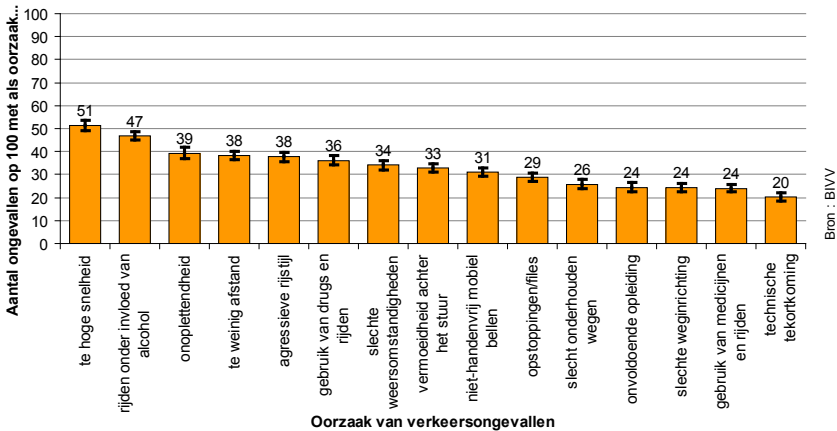
* Resultaten voor België uit het SARTRE3-project

Bron : BIVV

3.1.3. Subjectieve schatting van het aantal verkeersongevallen op 100 te wijten aan bepaalde factoren

FIGUUR 27:

Subjectieve schatting aantal verkeersongevallen (op 100 ongevallen) naargelang de oorzaak: rangschikking 2009

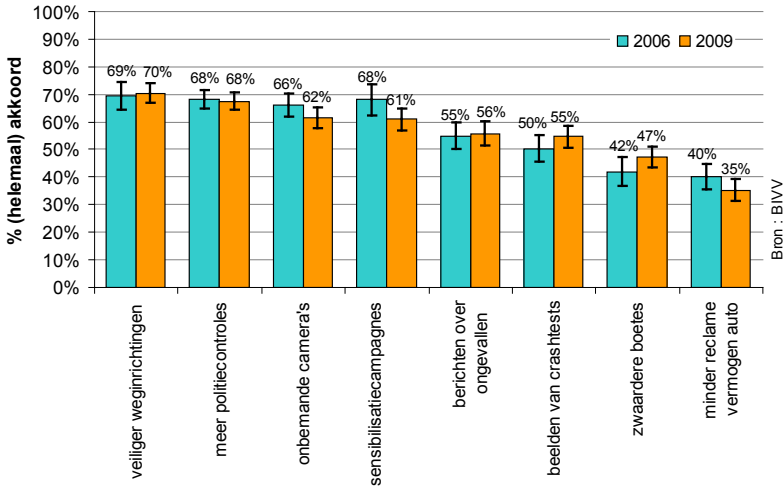


3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen

3.2.1. Subjectieve impact van verkeersveiligheidsmaatregelen

FIGUUR 28:

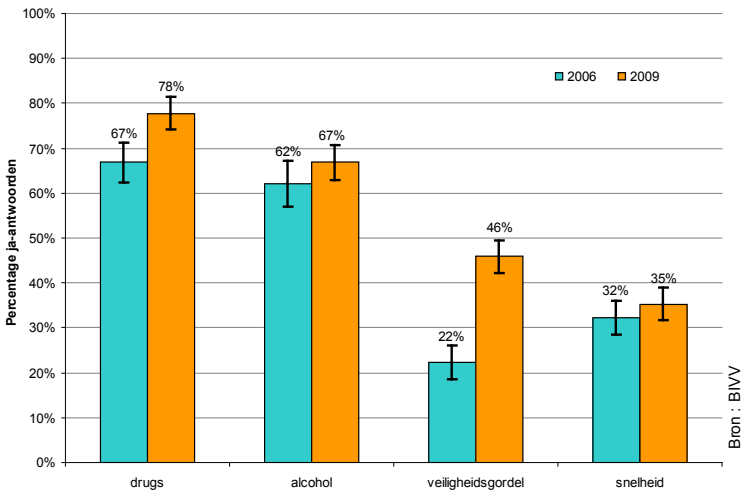
In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? Percentage akkoord en helemaal akkoord antwoorden.



3.2.2. Perceptie van de strengheid van de regels voor verschillende overtredingen

FIGUUR 29:

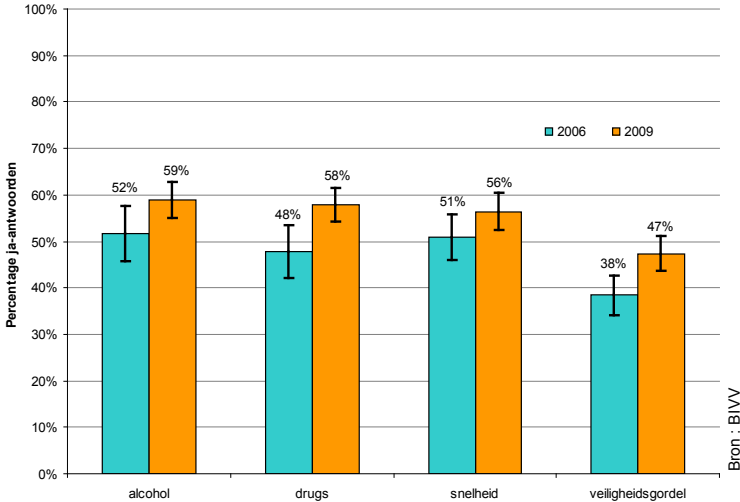
Voor de verschillende verkeersveiligheidsthema's zijn er regels vastgelegd. Voor welke thema's zouden de regels strenger moeten zijn?



3.2.3. Perceptie van de mate van handhaving van verschillende overtredingen

FIGUUR 30:

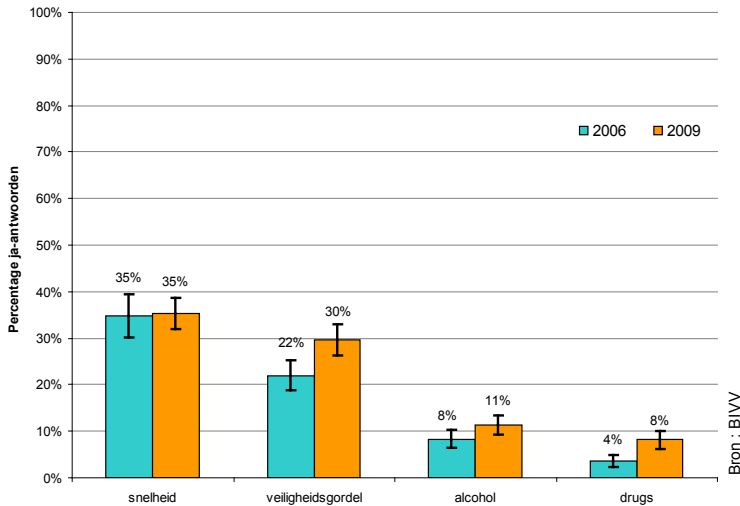
Voor de verschillende verkeersveiligheidsthema's zijn er regels vastgelegd. Voor welke thema's worden de regels onvoldoende gehandhaafd?



3.2.4. Perceptie van de zwaarte van de straffen voor verschillende overtredingen

FIGUUR 31:

Voor de verschillende verkeersveiligheidsthema's zijn er straffen vastgelegd. Voor welke thema's vindt u de straffen te zwaar?



3.3. Zelfgerapporteerd gedrag

3.3.1. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

Doelstelling van de Staten-Generaal van 2002: op geen enkel moment van de week mag meer dan 3% van de bestuurders de legale alcohollimiet overschrijden. De gedragsmetingen geven aan dat dit niet het geval is. In 2006 gaven 12 procent van de bestuurders aan in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben. In 2009 13 procent:

TABEL 12:
Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?	2006	2009
Geen enkele dag	87,77%	86,80%
1 tot 5 dagen	10,78%	12,44%
6 tot 10 dagen	1,23%	0,65%
11 of meer dagen	0,23%	0,11%

Bron : BIVV

3.3.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs

TABEL 13:
Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs gedurende de afgelopen maand

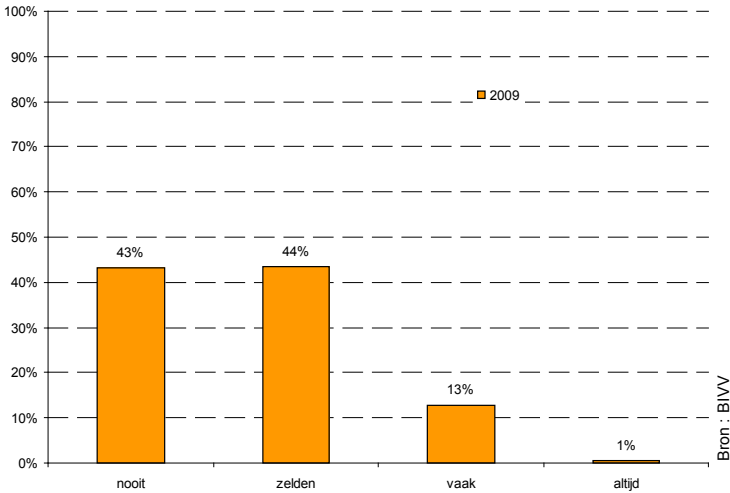
Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden onder invloed van drugs?	2006	2009
Geen enkele dag	99,25%	99,24%
1 tot 5 dagen	0,28%	0,34%
6 tot 10 dagen	0,27%	0,10%
11 of meer dagen	0,20%	0,32%

Bron : BIVV

3.3.3. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen

FIGUUR 32:

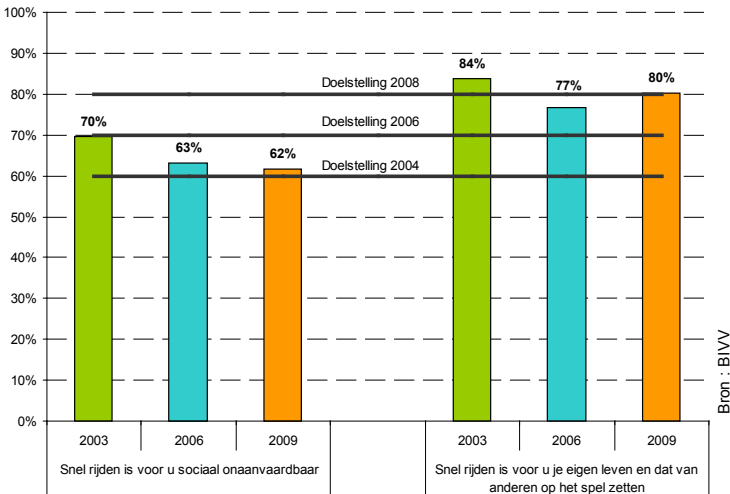
Hoe vaak rijdt u (tijdens een typische autorit) 70km/h in de bebouwde kom?



3.4. Attitudes ten aanzien van overdreven en onaangepaste snelheid

FIGUUR 33:

Attitudes ten aanzien van snel rijden vergeleken met de doelstellingen van de Staten-Generaal 2002 en 2007



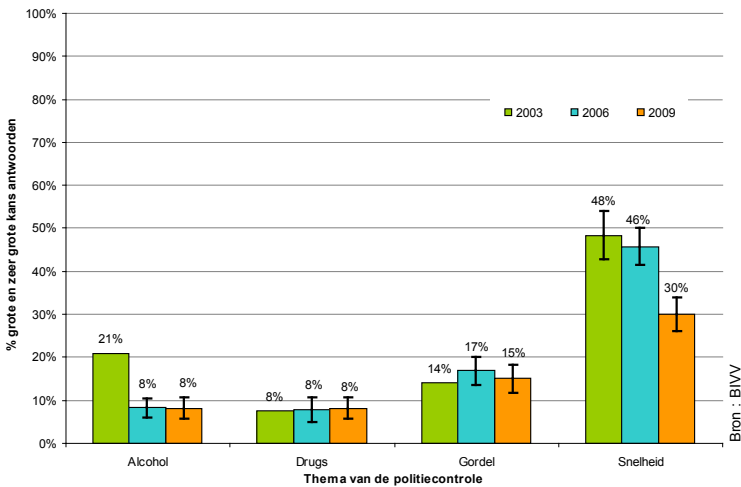
4. INDICATOREN OP HET NIVEAU VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSMAAATREGELEN

4.1. Pakkans en straffkans

4.1.1. Evolutie van de subjectieve pakkans

FIGUUR 34:

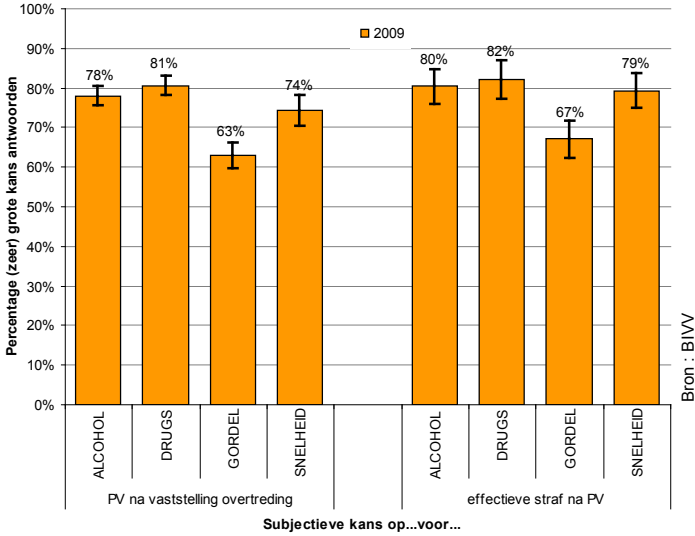
Evolutie subjectieve pakkans: 2003, 2006 en 2009



De doelstelling van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid 2007 in verband met de kans op politiecontrole voor zowel drugs als voor alcohol was dat minstens 90% van de Belgische bestuurder de pakkans zeer groot acht. We moeten concluderen dat de subjectieve pakkans net zoals in 2003 en 2006 ver onder de beoogde doelstelling ligt.

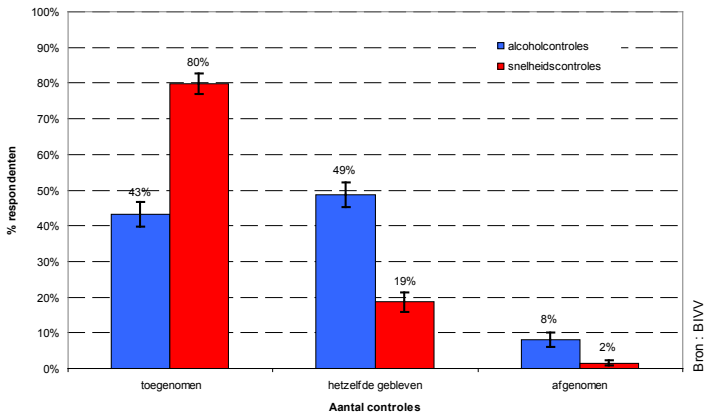
4.1.2. Subjectieve strafkans

FIGUUR 35:
Subjectieve strafkans (2009)



4.1.3. Perceptie van de evolutie van het aantal controles voor snelheid en alcohol

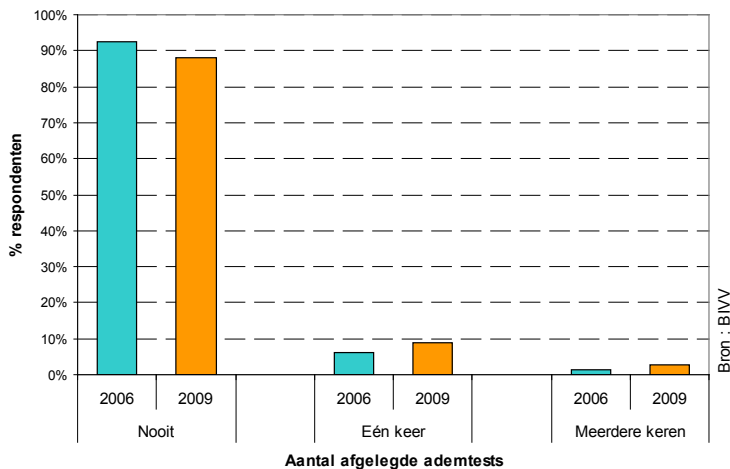
FIGUUR 36:
Perceptie aantal snelheidscontroles en aantal ademtesten uitgevoerd door de politie het afgelopen jaar (2009 versus jaar ervoor)



4.1.4. Evolutie van het aantal zelfgerapporteerde alcoholtests

FIGUUR 37:

Zelfgerapporteerd aantal afgelegde ademtests in de afgelopen 12 maanden: evolutie 2006 – 2009.



Om aan de doelstelling van de Staten-Generaal van 2007 om jaarlijks 1 bestuurder op 3 te testen (2 100 000 tests) zou het percentage nooit-antwoorden minder dan 66% moeten bedragen.

4.2. Aantal vastgestelde verkeersinbreuken door de lokale en de federale politie

TABEL 14:

Aantal vastgestelde verkeersinbreuken – Algemeen

	2009	2010
1e semester	2 066 919	2 299 649
2e semester	1 992 842	
Totaal	4 059 761	2 299 649

Bron : Federale Politie - CGO/CGOP/B

TABEL 15:

Aantal en type vastgestelde verkeersinbreuken

	2009			2010	
	1e semester	2e semester	Totaal	1e semester	Totaal
Alcohol	26 169	26 951	53 120	27 996	27 996
Drugs	1 444	1 127	2 571	1 103	1 103
Gordel / Kinderzitje	57 431	58 556	115 987	70 116	70 116
GSM	61 340	57 238	118 578	66 726	66 726
Helm	1 809	2 011	3 820	1 538	1 538
Parkeren	368 508	336 926	705 434	400 412	400 412
Rood licht	34 092	38 333	72 425	45 306	45 306
Snelheid	1 273 014	1 232 998	2 506 012	1 407 265	1 407 265

Bron : Federale Politie - CGO/CGOP/B

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

