

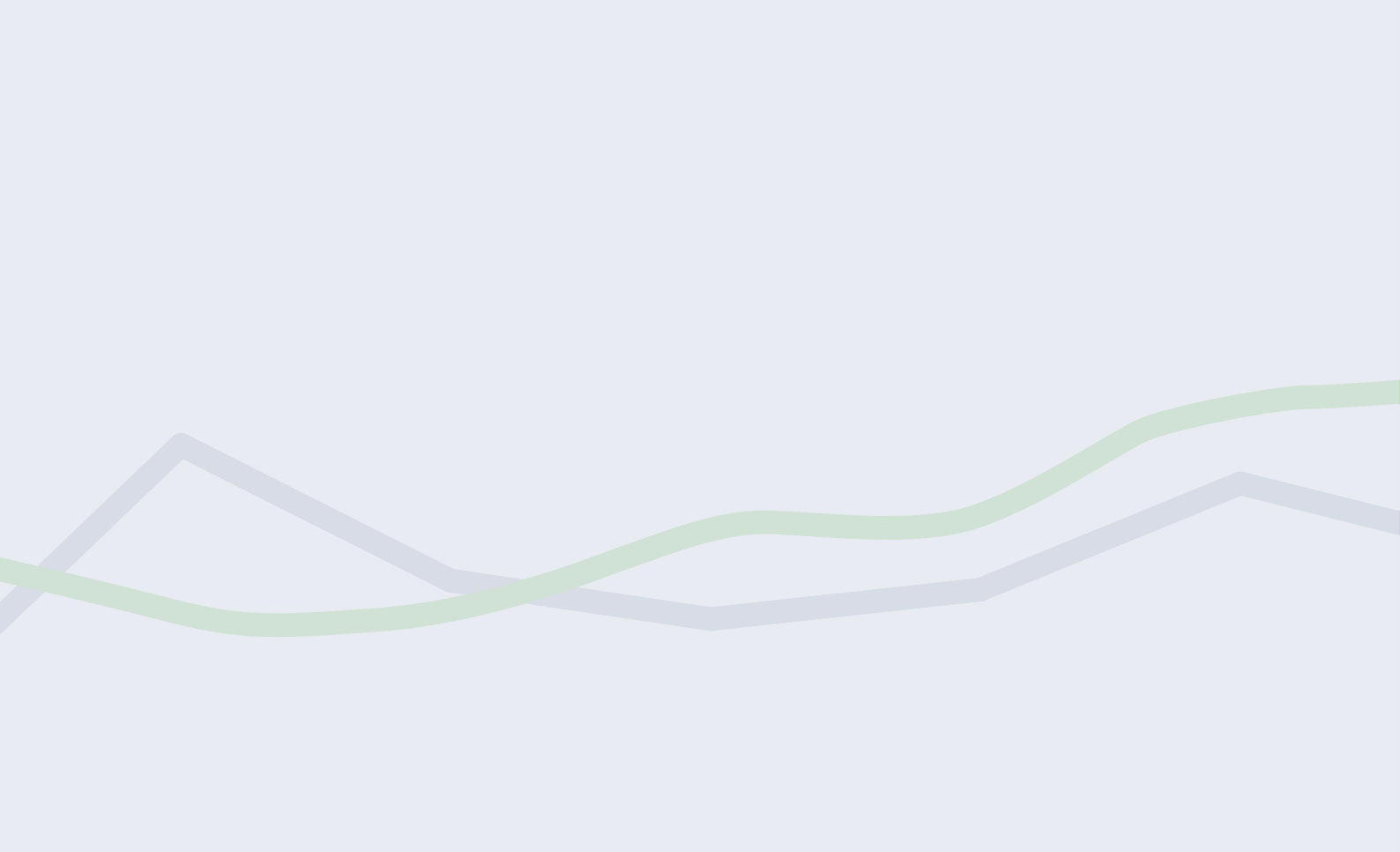
BIVV

OBSERVATORIUM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Themarapport autosnelwegen



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



D/2010/0779/100

Auteur: N. Nuyttens, Y. Casteels

Verantwoordelijke uitgever: M. Van Houtte

© BIW, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2010



Inhoudstabel

1. Inleiding	4
2. Definities	5
3. Algemene evolutie.....	8
3.1. Evolutie op nationaal vlak	9
3.2. Evolutie op regionaal / provinciaal vlak	14
3.3. Evolutie op Europees vlak	19
4. Betrokkenen en slachtoffers in/van letselongevallen op autosnelwegen.....	22
4.1. Evolutie van het aantal slachtoffers bij de verschillende weggebruikerstypes...	23
4.2. Geslacht, leeftijd en weggebruikerstype	33
4.3. Land van inschrijving van de betrokken voertuigen	36
5. Type van de eerste botsing op autosnelwegen.....	37
5.1. Eenzijdige letselongevallen	40
5.2. Ongevallen langs achteren (of naast elkaar)	41
5.3. Specifieke letselongevallen op autosnelwegen	42
6. Factoren van de letselongevallen	44
6.1. Ongevallen met minstens één bestuurder onder invloed van alcohol	45
6.2. Andere ongevalsfactoren	49
7. Letselongevallen volgens tijdstip	50
8. Conclusie	53



1. Inleiding

Het Observatorium voor de verkeersveiligheid heeft tot doel de problemen inzake verkeersveiligheid in België te objectiveren. Daartoe is de analyse van de gegevens die afkomstig zijn van de formulieren voor de aangifte van letselongevallen (VOF) die door de politie worden ingevuld van het allerhoogste belang. Zij maakt het mogelijk de evoluties te becijferen en de aandachtspunten te belichten.

Dit rapport maakt een analyse van de ongevallen die zich voordoen op de autosnelwegen. De gebruikte definitie van autosnelweg is vrij beperkt. Wanneer het ongeval zich voordoet op één enkele weg dewelke een autosnelweg is, wordt het ongeval opgenomen in de analyse. Wanneer het ongeval zich daarentegen voordoet op een kruising van twee wegen, moeten beide wegen autosnelwegen zijn opdat het ongeval wordt geanalyseerd. Indien een van beide wegen een gewest- of een gemeenteweg is, wordt het ongeval beschouwd als een ongeval op een gewest- of gemeenteweg.

Het feit dat op autosnelwegen de ernst van de ongevallen het hoogst is en dat België tegelijk een transitland en een van de minst verkeersveilige landen is op autosnelwegen verklaart de noodzaak van deze studie. Het publicatietijdstip van zijn kant is gekoppeld aan de datum van omzetting van de Richtlijn 2008/96/CE van het Europese Parlement en van de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Deze omzetting moet uiterlijk op 19 december 2010 gebeuren. Deze studie ligt volledig in de geest van de richtlijn omdat die met name tot doel heeft de lidstaten ertoe aan te zetten meer kennis te verzamelen over de ongevallen die zich voordoen op het trans-Europese net om passende maatregelen te kunnen nemen om ze te voorkomen.

Dit rapport over de ongevallen op de autosnelwegen is een eerste benadering van dit fenomeen, maar is niet voldoende om een volledig en allesomvattend zicht te krijgen op de problemen inzake verkeersveiligheid op de autosnelwegen. Heel wat vragen blijven nog onbeantwoord, vaak wegens gebrekkige of ontbrekende gegevens. Deze studie maakt het echter mogelijk zich een eerste beeld te vormen van de omvang van verkeersonveiligheid op autosnelwegen waaraan wij het hoofd moeten bieden en doet enkele vragen rijzen die zouden moeten worden beantwoord. Dit rapport zal dus worden aangevuld met andere, die meer specifiek zullen zijn toegespitst op bepaalde problemen die hier aan het licht komen.



2. Definities

VOF

Analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden. De VOF was in het verleden een papieren formulier maar is tegenwoordig geïnformatiseerd.

Gewogen en niet-gewogen cijfers

Het aantal ongevallen in niet-gewogen cijfers stemt overeen met het aantal ongevallen geregistreerd door de VOF's. Het aantal gewogen ongevallen is een aantal dat berekend wordt door de FOD Economie AD SEI en beantwoordt aan het aantal PV's uitgeschreven voor letselongevallen. In het rapport "Statistieken Verkeersveiligheid 2008" op de website van het BIVV bevindt een uitgebreide uiteenzetting over de wegging.

Referentiegemiddelde 1998-2000

De evolutie van een verkeersveiligheidsindicator wordt in dit rapport meestal geplaatst ten opzichte van het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicator voor de jaren 1998, 1999 en 2000. Reden daarvan is dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 (1500 verkeersdoden) gebruikt als referentiepunt voor haar doelstellingen tot vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 in het jaar 2010 (-50%) en 500 in 2015 (-66,6%).

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 1998-2000.

Dode 30 dagen

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke het leven verliest, overlijdt voor zijn ziekenhuisopname, of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Een dode 30 dagen is dus een dode ter plaatse of een dodelijk gewonde.

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.

Zwaar- of ernstig gewonde

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

Lichtgewonde

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

Slachtoffer

Licht- of zwaargewonde of dode 30 dagen.

Letselongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig (een ongeval met meer dan twee voertuigen wordt als één ongeval beschouwd), 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 (bijv. parkings van grote winkels)). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met "ongeval" steeds "letselongeval" bedoeld.

Dodelijk letselongeval

Letselongeval met minstens 1 dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval

Letselongeval met minstens 1 zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de letselongevallen

De ernst van de letselongevallen wordt berekend aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Reizigerskilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode reizen in een bepaald grondgebied.

Risico

Het risico wordt uitgedrukt door de verhouding van een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal letselongevallen...) tot een blootstellingsgegeven of expositiegegeven (bvb. voertuigkilometers...).

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 zijn voetgangers ook bestuurders.

Geteste bestuurder

Een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest heeft geweigerd.

Bestuurder onder invloed

Een bestuurder die ofwel positief bevonden wordt (alcoholconcentratie in het bloed is gelijk of hoger dan 0,5 g/l) bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.


% Geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken bij letselongevallen

% Bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.





3. Algemene evolutie

Inhoudstabel

3. Algemene evolutie.....	8
3.1. Evolutie op nationaal vlak.....	9
3.2. Evolutie op regionaal / provinciaal vlak.....	14
3.3. Evolutie op Europees vlak.....	19

3.1 Evolutie op nationaal vlak

In 2008 vonden 3771 letselongevallen plaats op autosnelwegen. Daarbij vielen 139 doden 30 dagen, 1048 zwaargewonden en 4457 lichtgewonden. Het aandeel letselongevallen en lichtgewonden op autosnelwegen bedraagt daarmee 8% van alle letselongevallen en alle lichtgewonden in 2008. Dit is lager dan het aandeel doden 30 dagen en zwaargewonden op autosnelwegen, dat voor doden 30 dagen 15% en zwaargewonden 17% bedraagt.

Het aandeel letselongevallen en slachtoffers op autosnelwegen, en in het bijzonder de zwaargewonden, is sinds 1991 gevoelig toegenomen.

Dit is het gevolg van een betere evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers buiten autosnelwegen dan op autosnelwegen. Het aantal lichtgewonden en zwaargewonden op autosnelwegen liggen in 2008 respectievelijk 19% en 8% hoger dan in 1991 terwijl in dezelfde tijdspanne het aantal lichtgewonden en zwaargewonden buiten autosnelwegen met respectievelijk 25% en 68% is gedaald. In tegenstelling tot het aantal lichtgewonden en zwaargewonden ligt het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen in 2008 wel lager dan in 1991, nl. met ongeveer -31%.

De daling van het aantal doden 30 dagen buiten autosnelwegen lag, met -52%, echter nog hoger. Het evolutieverschil tussen autosnelwegen en andere wegen deed zich vooral voor in de jaren '90. Tijdens dat decennium is het aantal ongevallen en slachtoffers op autosnelwegen toegenomen, terwijl buiten autosnelwegen reeds een vermindering merkbaar was. Op de autosnelwegen kwam die er pas het laatste decennium



Tabel 1:
Evolutie van de hoofdindicatoren
op autosnelwegen (niet-gewogen
cijfers)

	Op autosnelwegen		
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Zwaargewonden
1991	3029	200	965
1992	3309	194	1040
1993	3467	211	1118
1994	3688	199	1082
1995	3628	206	1022
1996	3628	198	1002
1997	4075	184	1084
1998	4167	215	1080
1999	4446	207	1184
2000	4713	233	1156
2001	4557	193	1079
2002	3870	165	878
2003	3555	136	751
2004	3363	124	717
2005	3638	158	756
2006	3919	163	874
2007	3783	152	951
2008	3759	139	1047
2008 gewogen cijfers	3771	139	1048
Gemiddelde 1998-2000	4442	218	1140
Gemiddelde 2006-2008	3820	151	957
Evolutie	-14%	-31%	-16%

Tabel 2:
Evolutie van de voertuigkilometers,
de reizigerskilometers, de
wegennetlengte en het ongevals-
en overlijdensrisico op en buiten
autosnelwegen (niet-gewogen
cijfers)

	Op autosnelwegen			
	Voertuig- kilometers (in miljard)	Ongevalsrisico (aantal ongevallen/ miljard voertuigkms)	Reizigers- kilometers (in miljard)	Overlijdensrisico (aantal doden/ miljard reizigerskms)
1991	22,4	135,4	35,7	5,6
1992	23,3	141,7	37,4	5,2
1993	24,3	142,9	38,3	5,5
1994	25,5	144,8	39,8	5,0
1995	25,9	139,9	40,2	5,1
1996	26,7	135,8	40,9	4,8
1997	26,9	151,7	41,1	4,5
1998	28,5	146,0	43,0	5,0
1999	30,1	147,8	44,6	4,6
2000	30,5	154,4	45,3	5,1
2001	31,2	146,1	46,4	4,2
2002	31,8	121,9	46,8	3,5
2003	32,0	111,1	47,1	2,9
2004	32,6	103,2	47,7	2,6
2005	33,1	109,9	48,6	3,3
2006	34,1	114,8	50,1	3,3
2007	35,8	105,5	52,9	2,9
2008	35,6	105,5	52,6	2,6
2008 gewogen cijfers		105,8		
Gemiddelde 1998-2000	29,7	149,4	44,3	4,9
Gemiddelde 2006-2008	35,2	108,6	51,8	2,9
Evolutie	+18%	-27%	+17%	-41%

		Aandeel op autosnelwegen			
Lichtgewonden	Ernst	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
3724	66	5%	11%	6%	6%
3989	59	6%	12%	7%	6%
4149	61	6%	13%	8%	7%
4516	54	7%	12%	8%	8%
4692	57	7%	14%	8%	8%
4467	55	7%	15%	9%	8%
5190	45	8%	13%	9%	9%
5152	52	8%	14%	10%	9%
5508	47	9%	15%	11%	9%
5902	49	10%	16%	12%	10%
5878	42	10%	13%	12%	10%
4872	43	9%	12%	11%	9%
4304	38	8%	11%	9%	9%
4196	37	8%	11%	10%	8%
4677	43	9%	15%	10%	10%
4752	42	10%	15%	12%	10%
4502	40	9%	14%	14%	9%
4442	37	9%	15%	15%	9%
4457	37	8%	15%	17%	8%
5521	49	9%	15%	11%	9%
4565	40	9%	15%	14%	9%
-17%	-19%	+3%	-2%	+26%	-1%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

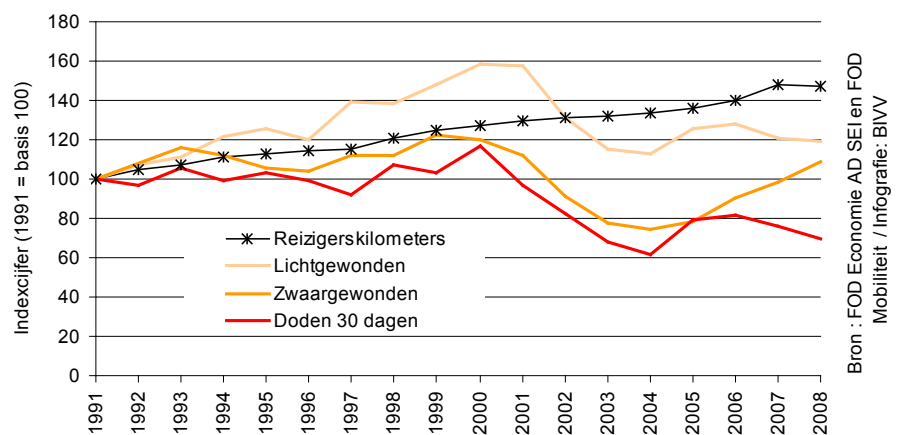
Buiten autosnelwegen					
Lengte wegennet (km)	Voertuigkilometers (in miljard)	Ongevalsrisico (aantal ongevallen/ miljard voertuigkms)	Reizigerskilometers (in miljard)	Overlijdensrisico (aantal doden/ miljard reizigerskms)	Lengte wegennet (km)
1 666	51,5	1072,5	80,7	20,7	138 574
1 650	52,3	997,6	81,4	18,1	139 172
1 658	52,9	973,4	81,9	17,7	139 972
1 665	54,6	904,0	84,1	17,8	140 765
1 666	54,3	867,2	83,6	14,9	141 509
1 674	54,7	824,7	83,2	13,9	142 426
1 679	56,1	819,5	85,5	13,8	143 235
1 682	57,5	817,0	87,1	14,8	144 168
1 691	59,0	798,9	88,6	13,4	144 791
1 726	59,5	745,3	88,3	14,0	145 419
1 727	60,3	711,5	89,4	14,5	146 489
1 729	60,9	654,3	91,5	13,0	147 289
1 729	61,1	659,7	91,8	11,7	148 010
1 747	62,0	648,9	93,8	11,1	148 820
1 747	61,9	593,8	93,5	10,0	149 625
1 763	62,3	597,2	94,7	9,6	150 493
1 763	62,9	626,9	96,7	9,5	151 325
1 763	62,1	617,3	95,8	8,4	151 832
		725,1			
1 700	58,7	787,1	88,0	14,1	144 793
1 763	62,5	613,8	95,7	9,2	151 217
+4%	+6%	-22%	+9%	-35%	+4%

Bron : FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie : BIW

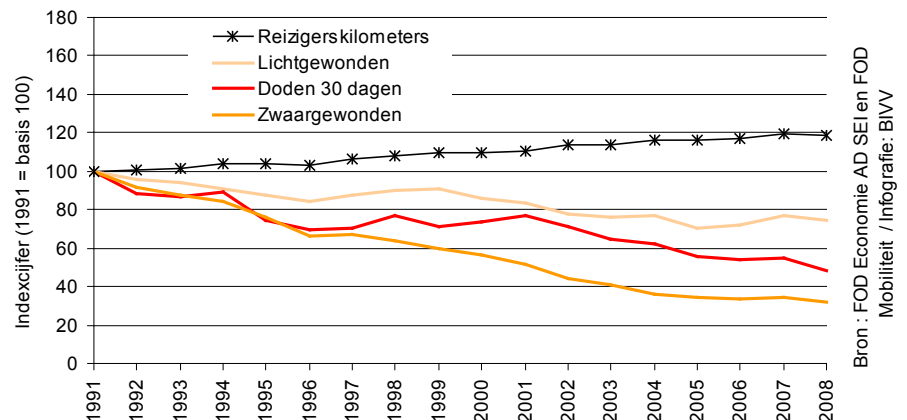
De positievere evolutie buiten autosnelwegen dan op autosnelwegen vindt deels zijn oorsprong in de evolutie van de reizigerskilometers, dewelke sinds 1991 met 47% zijn gestegen op autosnelwegen en slechts met 19% buiten autosnelwegen.

Het overlijdensrisico op autosnelwegen, uitgedrukt als het aantal doden op een miljard reizigerskilometers, is als gevolg van de daling van de verkeersdoden en een stijging van de reizigerskilometers sinds 1991 met 53% afgenomen. Het risico op een letselongeval, uitgedrukt als het aantal letselongevallen op een miljard voertuigkilometers is met 22% afgenomen.

Grafiek 1:
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen



Grafiek 2:
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers buiten autosnelwegen



Een bijzondere periode op autosnelwegen zijn de jaren 2000-2004. In het jaar 2000 bevinden de slachtoffers, ongeacht hun graad van verwonding, zich ver boven het niveau van 1991. Vanaf 2000 zet zich echter een spectaculaire daling in voor alle slachtoffertypes tot en met het jaar 2004.

Deze daling bedraagt voor lichtgewonden -29%, voor zwaargewonden -38% en voor doden 30 dagen zelfs -48%. Deze dalingen op vijf jaar tijd zijn elkeen betere evoluties dan hun respectievelijke evoluties van 1991 tot en met 2008. Ook valt op dat zich buiten autosnelwegen geen gelijkwaardig fenomeen heeft afgetekend, behalve voor zwaargewonden waarvoor de procentuele afname -37% bedraagt.

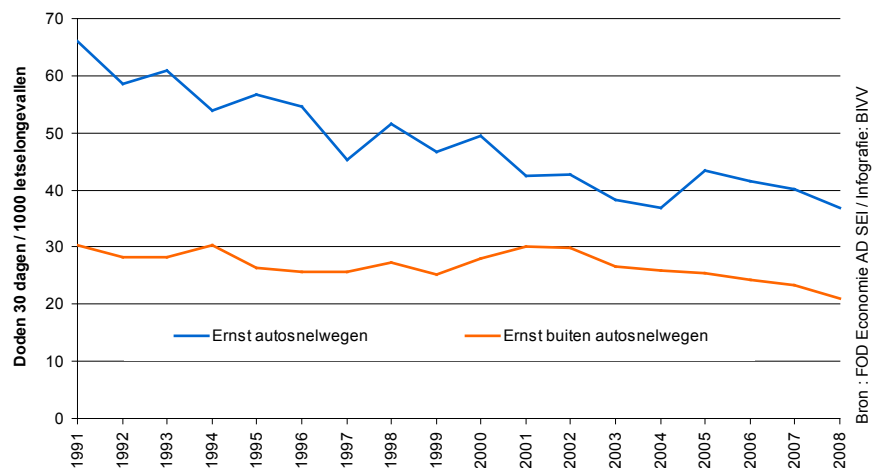
De spectaculaire afnames van 2000 tot 2004 komen abrupt tot stilstand na 2004. Voor lichtgewonden en doden 30 dagen zien we na 2004 opnieuw een stijging die overgaat in een lichte daling vanaf 2006. Het aantal zwaargewonden daarentegen blijft na 2004 onophoudelijk stijgen. Dit laatste fenomeen opgeteld bij zeer verschillende evolutie van zwaargewonden buiten autosnelwegen, maakt van zwaargewonden het meest zorgwekkende slachtoffertype op autosnelwegen.

Het is niet mogelijk om deze opmerkelijke daling met zekerheid aan een duidelijke verklaring te verbinden. Wel heeft de Federale politie in deze periode voor de eerste maal een ambitieus actieplan (2000-2004) gepubliceerd, waarin kwantificeerbare doelstellingen met betrekking tot controles (snelheid, gordel, GSM, enz.) werden gepreciseerd. Deze aanpak is ruim aan bod gekomen in de pers en heeft risicogedrag in het verkeer, zoals overdreven snelheid, het niet-dragen van de gordel, en het rijden onder invloed, mogelijk doen afnemen. Wij beschikken echter niet over voldoende gegevens om deze hypothesen te staven. Ook kunnen we niet aantonen of het risicogedrag in het verkeer in 2005 en 2006 weer is toegenomen wat de stijging van het aantal doden 30 dagen tijdens deze jaren zou kunnen verklaren.

Ook andere mogelijke verklaringen zijn mogelijk: Het gaan behoren van airbags en ABS tot de standaarduitrusting van nieuwe wagens eind de jaren '90 en in het begin van dit decennium heeft bijvoorbeeld ongetwijfeld een invloed op de ernst van de letselongevallen gehad. Dit verklaart mogelijk waarom het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen sterker is gedaald dan het aantal zwaargewonden sinds het jaar 2000.

De evoluties sinds 2000 zijn haast uitsluitend toe te schrijven aan de ontwikkelingen van het aantal slachtoffers bij auto-inzittenden, welke meer dan 80% van alle slachtoffers op autosnelwegen uitmaken.

Grafiek 3:
Evolutie van de ernst van
letselongevallen, op en buiten
autosnelwegen (niet-gewogen
cijfers)



Bovenstaande grafiek wijst op een verschillende ontwikkeling van de ernst van letselongevallen, op autosnelwegen en buiten autosnelwegen. De ernst op autosnelwegen is tussen 1991 en 2004 met -44% afgenomen tot een niveau van 37 doden per 1000 letselongevallen. Na 2004 volgt een schommeling van de ernst die in 2008 op eenzelfde niveau uitmondt als in 2004 (37 doden op 1000 letselongevallen).

De ernst buiten autosnelwegen daarentegen blijft vanaf 1991 tot 2002 stabiel om daarna tot 2008 met een derde af te nemen.

Alhoewel de ernst van letselongevallen sinds 1991 procentueel meer is afgenomen op autosnelwegen (-44%) dan buiten autosnelwegen (-31%), blijft de ernst op autosnelwegen aanzienlijk hoger. Dit is natuurlijk het gevolg van de hogere gereden snelheid op autosnelwegen.

3.2 Evolutie op regionaal / provinciaal vlak

De nationale aangroei van het aantal reizigerskilometers op autosnelwegen met 47% sinds 1991 is het resultaat van een stijging van iets meer dan 40% in het Vlaams Gewest en een toename van bijna 60% in het Waals Gewest. In beide gewesten vertonen de evoluties van het aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden dezelfde schommelingen als op nationaal niveau, m.a.w.: een piek van de verschillende slachtoffertypes in 2000 of 2001, daarna een sterke daling tot 2004, daarna gevolgd door schommelingen voor lichtgewonden en doden 30 dagen en een sterke stijging voor zwaargewonden. Niettegenstaande de gelijkaardige trends, springen twee belangrijke verschillen tussen het Vlaams en het Waals Gewest in het oog. Ten eerste zijn de fluctuaties meer uitgesproken in het Vlaams

Tabel 3:
Evolutie van de hoofdindicatoren
op autosnelwegen per gewest
(niet-gewogen cijfers)

	Ongevallen			Doden 30 dagen	
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
1991	1824	1123	82	125	70
1992	2104	1128	77	136	54
1993	2094	1280	93	135	76
1994	2337	1261	90	119	75
1995	2317	1213	98	125	75
1996	2308	1227	93	112	80
1997	2631	1270	174	103	77
1998	2625	1394	148	123	85
1999	2892	1447	107	123	81
2000	3049	1545	119	143	89
2001	2793	1658	106	109	79
2002	2396	1403	71	96	69
2003	2241	1252	62	71	64
2004	2035	1251	77	60	62
2005	2301	1264	73	80	76
2006	2468	1393	58	78	82
2007	2356	1363	64	75	75
2008	2299	1408	52	69	67
2008 gewogen cijfers	2306	1413	52	69	67
Gemiddelde 1998-2000	2855	1462	125	130	85
Gemiddelde 2006-2008	2374	1388	58	74	75
Evolutie	-17%	-5%	-53%	-43%	-12%

Gewest dan in het Waals Gewest. Dat uit zich voor het Vlaams Gewest onder andere in een hogere piek van het aantal lichtgewonden in 2000, een dieper dal van het aantal doden 30 dagen in 2004, en een algehele sterkere afname van alle slachtoffertypes in de periode 2000-2004. Het tweede verschil tussen het Vlaams en het Waals Gewest (en deels gelinkt aan het eerste verschil) zijn het aantal doden 30 dagen. Ten opzichte van 1991 is het jaar 2008 nauwelijks beter voor wat betreft Wallonië, terwijl Vlaanderen toch een daling laat optekenen van meer dan 40%. De evolutie van zwaargewonden is voor beide gewesten dan weer erg gelijkaardig: de opvallende nationale stijging van de zwaargewonden sinds 2004 wordt gedeeld door beide gewesten.

Met betrekking tot de onderlinge verhoudingen tussen de gewesten zien we dat het Vlaams Gewest en het Waals Gewest in 2008 ongeveer evenveel doden 30 dagen tellen, maar het aantal letselgevallen, lichtgewonden en zwaargewonden is telkens een 40%-tal hoger in het Vlaams Gewest.

Een opvallende vaststelling is dat het ongevalrisico op autosnelwegen (ongevallen/voertuigkilometers) volkomen vergelijkbaar is in Vlaanderen en Wallonië (tabel 4). Het overlidensrisico per voertuigkilometer verschilt dan weer. Dit verschil is dus verbonden aan de ernst van de ongevallen die groter is in het zuiden dan in het noorden van het land.

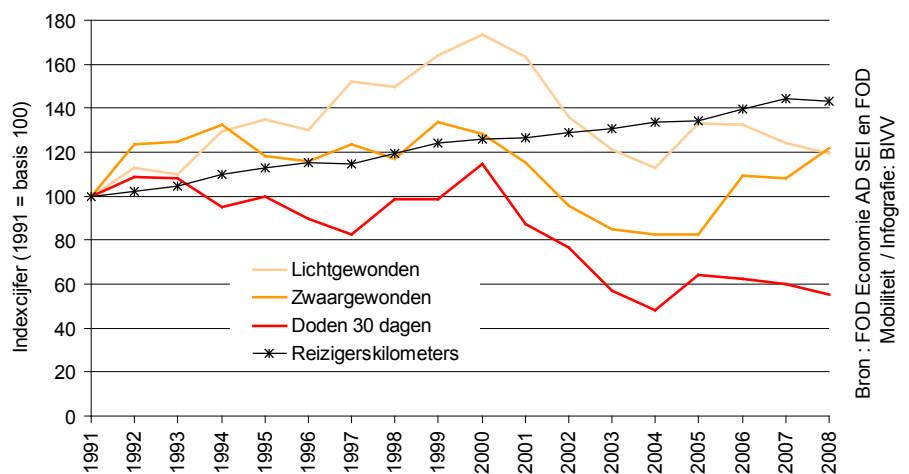
BHG	Zwaargewonden			Lichtgewonden			Ernst		
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG
5	524	422	19	2276	1351	97	69	62	61
4	646	375	19	2575	1326	88	65	48	52
	654	452	12	2504	1522	123	64	59	0
5	693	379	10	2948	1467	101	51	59	56
6	621	384	17	3064	1500	128	54	62	61
6	607	382	13	2957	1408	102	49	65	65
4	648	414	22	3461	1511	218	39	61	23
7	613	449	18	3402	1565	185	47	61	47
3	699	476	9	3726	1652	130	43	56	28
1	671	473	12	3949	1792	161	47	58	8
5	604	465	10	3721	2037	120	39	48	47
	501	366	11	3101	1678	93	40	49	0
1	446	299	6	2764	1464	76	32	51	16
2	433	276	8	2564	1533	99	29	50	26
2	434	315	7	3024	1564	89	35	60	27
3	573	290	11	3012	1673	67	32	59	52
2	567	378	6	2830	1587	85	32	55	31
3	639	399	9	2718	1670	54	30	48	58
3	640	400	9	2726	1677	54	30	47	58
4	661	466	13	3692	1670	159	45	58	28
3	593	356	9	2853	1643	69	31	54	47
-27%	-10%	-24%	-33%	-23%	-2%	-57%	-31%	-7%	+68%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Tabel 4:
Evolutie van de voertuigkilometers, de reizigerskilometers, de wegennetlengte en het ongevals- en overlijdensrisico op autosnelwegen (niet-gewogen cijfers)

	Voertuigkilometers (in miljard voertuigkms)			Ongevalsrisico (aantal o miljard voertuigkms)	
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
1991	14,1	7,9	0,3	129,4	142,7
1992	14,5	8,4	0,3	145,3	134,8
1993	15,0	8,7	0,4	140,0	147,0
1994	15,8	9,0	0,4	148,0	140,4
1995	16,4	9,2	0,4	141,4	132,2
1996	16,8	9,6	0,4	137,8	128,1
1997	16,9	9,6	0,4	156,0	132,0
1998	17,9	10,2	0,4	146,4	136,4
1999	18,8	10,9	0,4	153,4	133,3
2000	19,3	10,9	0,4	158,1	142,4
2001	19,4	11,4	0,4	144,3	145,0
2002	19,7	11,7	0,4	121,7	120,3
2003	19,8	11,8	0,4	113,2	106,2
2004	20,3	11,9	0,4	100,4	104,9
2005	20,5	12,2	0,4	112,5	103,5
2006	21,3	12,4	0,4	116,0	112,0
2007	22,0	13,4	0,4	106,9	102,1
2008	21,9	13,4	0,4	105,1	105,0
2008 gewogen cijfers				105,5	105,3
Gemiddelde 1998-2000	18,7	10,6	0,4	152,6	137,3
Gemiddelde 2006-2008	21,7	13,1	0,4	109,4	106,3
Evolutie	+16%	+23%	+11%	-28%	-23%

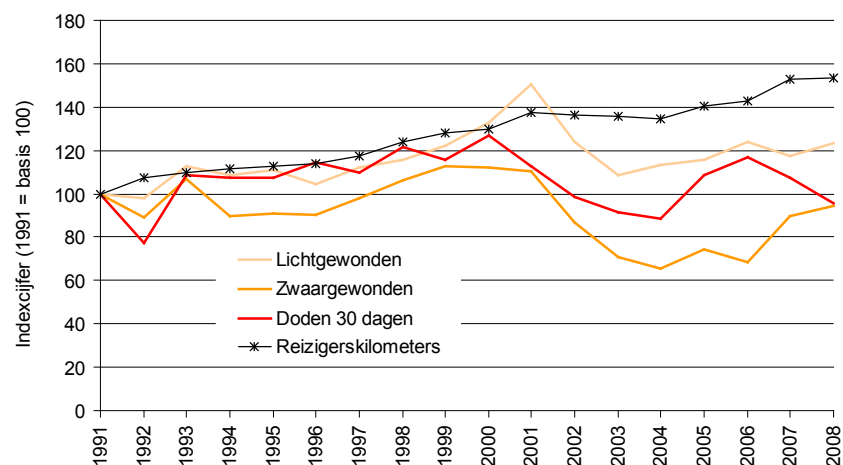
Grafiek 4:
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen, het Vlaams Gewest



Aangevallen / (kms)	Reizigerskilometers (in miljard reizigerskms)			Overlijdensrisico (aantal doden / miljard reizigerskms)			Lengte wegennet (km)		
	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
245,0	22,1	13,0	0,5	5,7	5,4	10,0	841	813	13
220,8	22,6	14,0	0,5	6,0	3,9	7,4	809	830	11
260,0	23,2	14,2	0,5	5,8	5,3	0,0	816	831	11
245,7	24,3	14,5	0,5	4,9	5,2	9,1	823	831	11
265,3	24,9	14,7	0,5	5,0	5,1	11,0	823	831	11
247,5	25,5	14,8	0,6	4,4	5,4	10,8	823	840	11
456,8	25,3	15,2	0,5	4,1	5,1	7,4	828	840	11
383,9	26,4	16,1	0,6	4,7	5,3	12,3	831	840	11
280,8	27,4	16,6	0,5	4,5	4,9	5,5	838	842	11
306,9	27,9	16,9	0,6	5,1	5,3	1,8	849	866	11
267,9	28,0	17,9	0,6	3,9	4,4	8,9	849	867	11
174,0	28,6	17,7	0,6	3,4	3,9	0,0	849	869	11
152,5	28,9	17,6	0,6	2,5	3,6	1,7	849	869	11
187,2	29,5	17,5	0,6	2,0	3,5	3,4	867	869	11
174,7	29,7	18,3	0,6	2,7	4,2	3,4	867	869	11
139,8	30,8	18,6	0,6	2,5	4,4	5,1	883	869	11
148,6	31,9	19,9	0,6	2,3	3,8	3,3	883	869	11
119,5	31,7	20,0	0,6	2,2	3,4	4,9	883	869	11
119,5									
323,9	27,2	16,5	0,6	4,8	5,1	6,6	839	849	11
136,0	31,5	19,5	0,6	2,4	3,8	4,4	883	869	11
-58%	+16%	+18%	+9%	-51%	-25%	-33%	+5%	+2%	0%

Bron : FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie : BVW

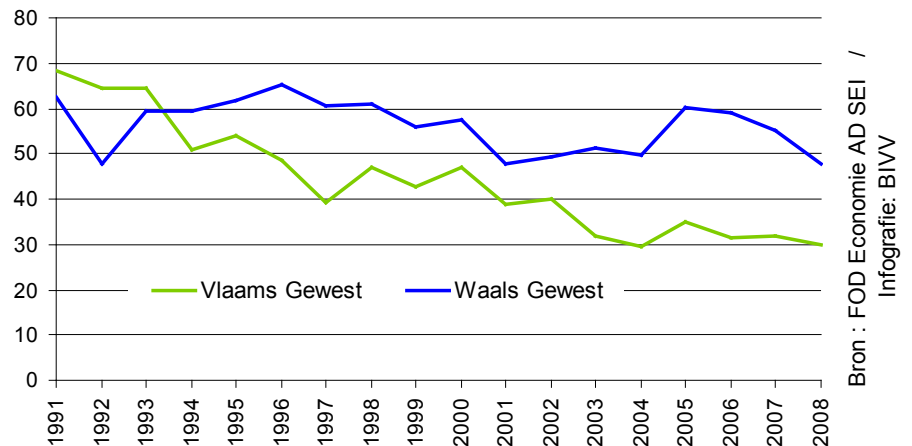
Grafiek 5:
Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen, het Waals Gewest¹



Bron : FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit , Infografie: BVW

1. Wegens het lage aantal kilometers autosnelwegen (met name 11 km) op het Brussels grondgebied en het daarmee gepaard gaande lage aantal reizigerskilometers, vallen er weinig doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden op autosnelwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze lage aantallen brengen curves met grote, procentuele schommelingen voort, waar geen trends in te herkennen vallen. Daarom zijn er voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen grafieken die evoluties weergeven in dit themarapport.

Grafiek 6:
Evolutie van de ernst van de
letselgevallen op autosnelwegen
per gewest¹



Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie: BIVV

Terwijl de ernst van de letselgevallen in het begin van de jaren '90 in het Vlaams en het Waals Gewest een gelijkaardig niveau bedroeg, heeft de ernst voor beide gewesten zich sindsdien van elkaar verwijderd. Het aantal letselgevallen is van 1991 tot 2008 in gelijke mate toegenomen voor beide gewesten, maar het aantal doden 30 dagen is met 45% afgenomen in het Vlaams Gewest en met slechts 4% afgenomen in het Waals Gewest, met een uiteenlopende evolutie van de ernst van -56% in Vlaanderen en -24% in Wallonië tot gevolg. Onder de factoren die ons helpen dit verschil te begrijpen, moeten wij kijken naar het gedrag van de weggebruikers (bv. hogere snelheid, veiligheidsgordel minder vaak gedragen (geconstateerd tijdens gedragsmetingen door het BIVV) enz.), naar de infrastructuur (bv. wegen waarop rijfouten sneller afgestraft worden, meer heuvelachtige wegen, enz.) en eventueel naar de voertuigen (bv. minder veilige voertuigen in het zuiden van het land). Ook hier verhindert een tekort aan cijfermatige gegevens dat wij hierover sluitende conclusies kunnen trekken. Complementair onderzoek is dus nog vereist.

In 2008 bedraagt de ernst 47 doden op 1000 letselgevallen in het Waals Gewest en 30 doden op 1000 letselgevallen in het Vlaams Gewest. Het aandeel letselgevallen en verkeersdoden bevindt zich in het Vlaams Gewest iets lager dan het nationaal gemiddelde en in het Waals iets erboven. Dit betekent dat de verkeersveiligheidsproblematiek op autosnelwegen iets hoger is in het zuidelijke landsgedeelte (zie onderstaande tabel).

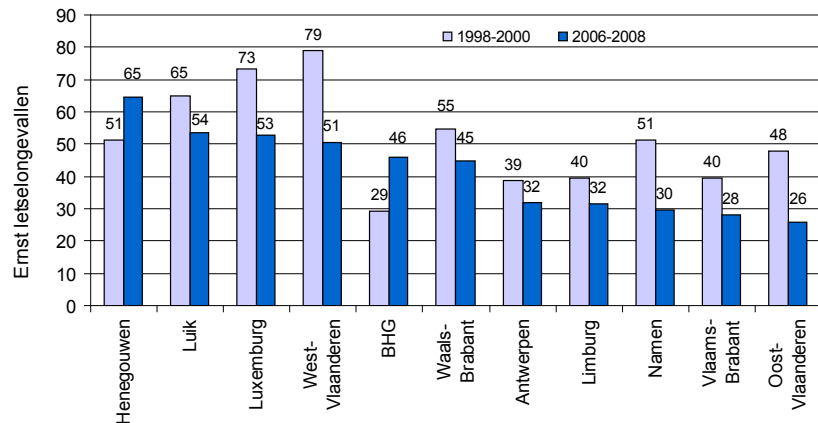
Tabel 5:

Het aantal letselgevallen, doden 30 dagen en de ernst van letselgevallen in de 3 gewesten, op autosnelwegen en op alle wegen (2008; gewogen cijfers). Het aandeel (%) van de hoofdindicatoren op autosnelwegen ten opzichte van alle wegen samen.

	Letselgevallen			Doden 30 dagen			Ernst	
	Autosnelwegen	Alle wegen	%	Autosnelwegen	Alle wegen	%	Autosnelwegen	Alle wegen
Vlaams Gewest	2306	31341	7%	69	495	14%	30	16
Waals Gewest	1413	13489	10%	67	414	16%	47	31
BHG	52	3997	1%	3	35	9%	58	9
België	3771	48827	8%	139	944	15%	37	19

Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV

Grafiek 7:
 Evolutie van de ernst van de
 letselongevallen per provincie en
 voor het Brussels Hoofdstedelijk
 Gewest



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De rangschikking volgens de ernst per provincie en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stond in de periode 1998-2000 gelijk aan een indeling van de drie gewesten: de vijf Waalse provincies kenden toen de hoogste ernst, en werden gevolgd door vier Vlaamse provincies. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sloot het rijtje. De uitzondering op deze gewestelijke rangschikking was West-Vlaanderen die de lijst aanvoerde met de hoogste ernst van alle Belgische provincies. Ook in 2006-2008 zien we nog grotendeels een groepering van de provincies volgens het gewest waar ze toe behoren. De ernst van letselongevallen is in West-Vlaanderen sterk gezakt waardoor deze provincie nu de vierde plaats in het rijtje bekleedt. Enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Henegouwen heeft een stijging van de ernst plaats gevonden ten opzichte van 1998-2000, waardoor deze laatste provincie nu de hoogste ernst kent van alle provincies.

3.3 Evolutie op Europees vlak

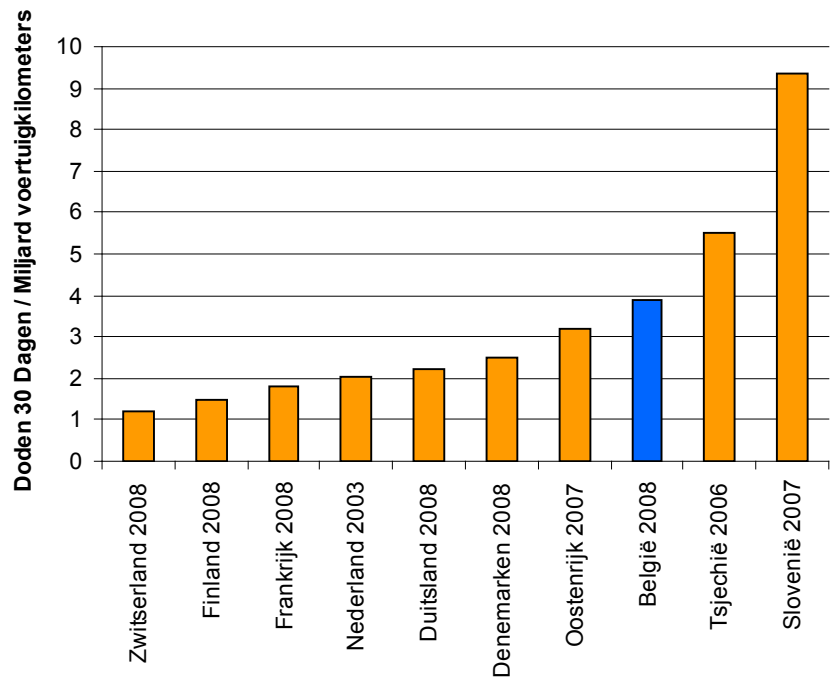
Binnen de EU15, de eerste vijftien landen die tot de EU zijn toegetreden, lijkt België het minst goed te presteren op het vlak van verkeersveiligheid op autosnelwegen. Van alle landen van de EU15 waarvoor de cijfers gekend zijn heeft België het hoogste overlijdensrisico (hier uitzonderlijk uitgedrukt als het aantal doden 30 dagen op een miljard voertuigkilometers in plaats van reizigerskilometers) het hoogste aantal doden per miljoen inwoners en het hoogste aantal doden per duizend kilometer autosnelweg. En met een aandeel van 15% verkeersdoden op autosnelwegen laat België enkel Luxemburg (17%) achter zich.

De slechte prestatie van België kan mede veroorzaakt zijn door de volgende kenmerken van het Belgische autosnelwegennet: het hoge aantal opritten en afritten per kilometer autosnelweg; de hoge verkeersintensiteit; het hoge aantal vrachtwagens die België als transitland gebruiken. Om uitsluitel te geven over deze mogelijke beïnvloedende factoren zijn er niet genoeg gegevens over buitenlandse autosnelwegen gekend. Dit zijn echter interessante onderzoekspistes voor de toekomst.

Omdat het overlijdensrisico in het verkeer in België echter niet alleen op autosnelwegen, maar eigenlijk op alle wegen samen, een van de hoogste is van de EU15, moeten we de slechte score op autosnelwegen echter ook buiten de kenmerken, die eigen zijn aan autosnelwegen, zoeken. Mogelijk kan de aard van de repressiemiddelen, het rijgedrag van de Belgische autobestuurders etc. deze slechte resultaten verklaren.

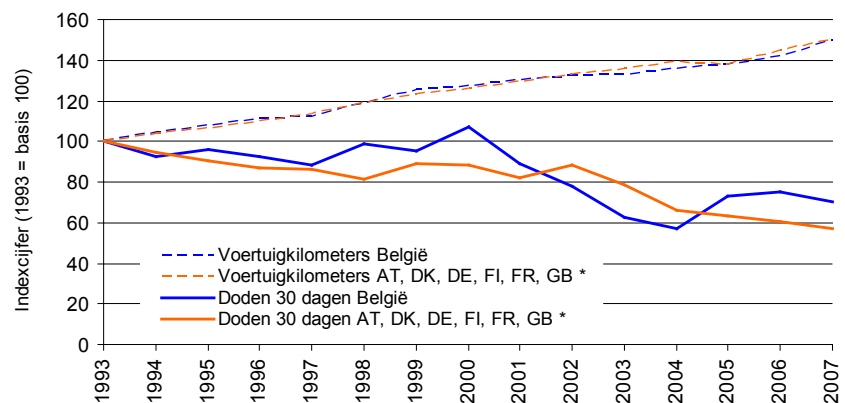
Als België zijn positie binnen de EU15 wil verbeteren, moet het aantal doden 30 dagen op Belgische autosnelwegen sneller dalen dan de doden 30 dagen in de andere Europese landen. Dit zou echter een breuk met het verleden betekenen, want sinds 1991 evolueert België niet sneller in de goede richting dan de optelsom van de landen (zie grafiek nr 9).

Grafiek 8:
Overlijdensrisico op autosnelwegen
(uitzonderlijk uitgedrukt als aantal
doden 30 dagen op een miljard
voertuigkilometers) in verschillende
Europese landen



Bronnen : FOD Economie AD SEI & IRTAD / Infographie : BIVV

Grafiek 9:
Evolutie van de doden 30 dagen
en de voertuigkilometers op
autosnelwegen in België in
vergelijking met andere Europese
landen



Bron: IRTAD / Infographie: BIVV

* AT: Oostenrijk; DK: Denemarken; DE: Duitsland; FI: Finland; FR: Frankrijk; GB: Groot-Brittannië

Tabel 6:

Een vergelijking tussen de landen van de EU15*

Het aantal doden 30 dagen en letselongevallen op autosnelwegen.

Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen per miljoen inwoners en per duizend km autosnelwegenlengte, en het aandeel doden 30 dagen op autosnelwegen.²

Autosnelwegen	2008	2008	2008	2008	2008
	CARE	CARE	CARE en Eurostat	CARE en Eurostat	CARE
	Doden 30 dagen	Letsel-ongevallen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per duizend km autosnelwegenlengte	% doden 30 dagen op autosnelwegen
Oostenrijk	71	1687	9	42	10%
België	139	3836	13	79	15%
Denemarken	31	212	6	NA	8%
Finland	9	169	2	12	3%
Frankrijk	233	4224	4	NA	5%
Duitsland	495	18269	6	39	11%
Griekenland	120	630	11	NA	8%
Ierland	2	93	0	NA	1%
Italië	452	12372	8	68	10%
Luxemburg	6	122	12	41	17%
Nederland**	86	NA	5	20	13%
Portugal	96	2501	9	NA	11%
Spanje	109	2236	2	8	4%
Zweden	18	1460	2	10	5%
Verenigd Koninkrijk	160	7380	3	45	6%

Bron : CARE en Eurostat / Infografie : BWV

*EU15: de eerste 15 landen die tot de Europese Unie zijn toegetreden.

** De cijfers voor het aantal doden 30 dagen en het aantal kilometer autosnelwegen voor Nederland zijn niet afkomstig van CARE of Eurostat maar van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV (databank Cognos).

2. Door een tekort aan expositiegegevens of blootstellingsgegevens in de databank van CARE en Eurostat is het niet mogelijk in deze tabel het overlijdensrisico en ongevalsrisico per land weer te geven.



4. Betrokkenen en slachtoffers in/van letselongevallen op autosnelwegen

Inhoudstabel

4. Betrokkenen en slachtoffers in/van letselongevallen op autosnelwegen.....	22
4.1. Evolutie van het aantal slachtoffers bij de verschillende weggebruikerstypes...	23
4.2. Geslacht, leeftijd en weggebruikerstype	33
4.3. Land van inschrijving van de betrokken voertuigen	36

4.1 Evolutie van het aantal slachtoffers bij de verschillende weggebruikerstypes³

Het overgrote deel van de verkeersslachtoffers op autosnelwegen zijn auto-inzittenden. Grafiek 11 illustreert, hebben auto-inzittenden een aandeel van 80% in het totaal aantal verkeersslachtoffers. Zij worden gevolgd door inzittenden van lichte vrachtwagens met 9%, inzittenden van vrachtwagens met 5% en motorfietsers met 4%. Een restcategorie van ongeveer 2% blijft over. Dit overwicht van auto-inzittenden is al van 1991 aanwezig en is sindsdien nauwelijks geëvolueerd, want toen bedroeg het aandeel auto-inzittenden onder de verkeersslachtoffers ook reeds 82%. Het overwicht bij auto-inzittenden verklaart waarom in grafiek 10 de curve voor auto-inzittenden samenvalt met de curve voor alle weggebruikers.

Het totaal aantal slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) is sinds 1991 met 15% toegenomen. Het aantal slachtoffers onder auto-inzittenden is aangegroeid met 12%. Het aantal motorfietsers en het aantal inzittenden van lichte vrachtwagens is in de jaren '90 zeer sterk toegenomen en is daarna gestabiliseerd. Ten opzichte van 1991 zijn er in 2008 ongeveer driekwart meer slachtoffers bij motorfietsers en de helft meer slachtoffers bij inzittenden van lichte vrachtwagens. De evolutie van slachtoffers bij inzittenden van vrachtwagens wijkt weinig af van deze van auto-inzittenden. Het aantal aangereden voetgangers ten slotte is gedaald, maar gezien het lage aantal slachtoffers bij voetgangers is de evolutie van dit weggebruikerstype aan sterke schommelingen onderhevig.



3. Afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens (zoals voertuigkilometers) en het relatieve aandeel van elk weggebruikerstype wordt bepaald of een bepaald weggebruikerstypes wel of niet in een tabel/grafiek wordt opgenomen.

Tabel 7:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen op autosnelwegen per
weggebruikerstype (niet-gewogen
cijfers)

	Voetganger	Motorfiets	Personenauto
1991	9	3	164
1992	12	0	157
1993	14	8	173
1994	10	8	160
1995	11	9	162
1996	12	8	160
1997	5	10	145
1998	5	10	167
1999	10	9	162
2000	8	7	186
2001	7	8	145
2002	5	8	128
2003	4	6	106
2004	1	4	94
2005	2	5	118
2006	10	9	126
2007	5	9	104
2008	4	9	99
2008 gewogen cijfers	4	9	99
Gemiddelde 1998-2000	7,7	8,7	171,7
Gemiddelde 2006-2008	6,3	9,0	109,7
Evolutie	-17%	+4%	-36%

Tabel 8:
Evolutie van het aantal
zwaargewonden op
autosnelwegen per
weggebruikerstype (niet-gewogen
cijfers)

	Voetganger	Motorfiets	Personenauto
1991	17	32	786
1992	16	44	840
1993	5	33	970
1994	13	44	890
1995	9	45	812
1996	8	49	791
1997	25	55	834
1998	14	42	868
1999	6	59	944
2000	8	52	900
2001	9	51	854
2002	3	46	666
2003	7	62	553
2004	3	35	542
2005	6	49	539
2006	8	51	664
2007	9	55	720
2008	3	52	834
2008 gewogen cijfers	3	52	835
Gemiddelde 1998-2000	9	51	904
Gemiddelde 2006-2008	7	53	739
Evolutie	-29%	+3%	-18%

Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere	Onbekend	Totaal
13	9	0	2	0	200
10	9	4	2	0	194
6	6	2	2	0	211
6	13	0	2	0	199
12	10	0	1	1	206
4	9	1	4	0	198
9	12	1	2	0	184
17	11	1	4	0	215
11	14	0	1	0	207
17	14	0	1	0	233
9	21	0	3	0	193
13	9	0	1	1	165
8	11	0	1	0	136
7	13	1	4	0	124
21	12	0	0	0	158
8	10	0	0	0	163
13	17	0	4	0	152
11	14	1	0	1	139
11	14	1	0	1	139
15,0	13,0	0,3	2,0	0,0	218,3
10,7	13,7	0,3	1,3	0,3	151,3
-29%	+5%	0%	-33%		-31%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW

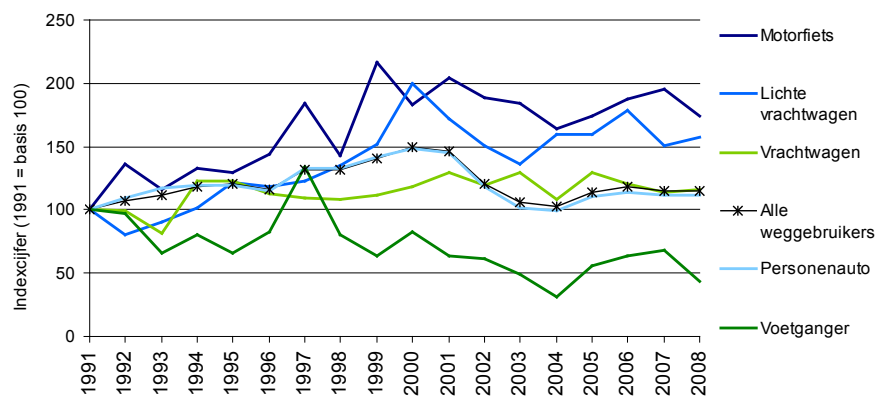
Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere	Onbekend	Totaal
61	50	1	17	1	965
51	62	15	11	1	1040
41	51	3	13	2	1118
52	60	2	21	0	1082
57	68	15	15	1	1022
61	64	2	27	0	1002
61	74	1	33	1	1084
70	59	1	26	0	1080
98	59	1	17	0	1184
114	55	2	25	0	1156
74	69	1	21	0	1079
82	63	0	17	1	878
54	62	5	8	0	751
69	49	1	16	2	717
81	67	4	8	2	756
66	63	2	16	4	874
80	53	3	14	17	951
86	49	7	11	5	1047
86	49	7	11	5	1048
94	58	1	23	0	1140
77	55	4	14	9	957
-18%	-5%	+200%	-40%		-16%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW

Tabel 9:
Evolutie van het aantal
lichtgewonden op autosnelwegen
per weggebruikerstype (niet-
gewogen cijfers)

	Voetganger	Motorfiets	Personenauto
1991	15	75	3075
1992	12	106	3383
1993	8	87	3554
1994	10	94	3776
1995	7	88	3840
1996	14	101	3696
1997	25	138	4355
1998	14	105	4315
1999	10	170	4579
2000	18	142	4879
2001	10	166	4852
2002	17	153	3951
2003	9	134	3435
2004	9	141	3356
2005	15	137	3786
2006	8	146	3785
2007	14	151	3674
2008	11	130	3566
2008 gewogen cijfers	11	131	3578
Gemiddelde 1998-2000	14	139	4591
Gemiddelde 2006-2008	11	142	3675
Evolutie	-21%	+2%	-20%

Grafiek 10:
Evolutie van het aantal
verkeersslachtoffers per
weggebruikerstype (inzittenden)

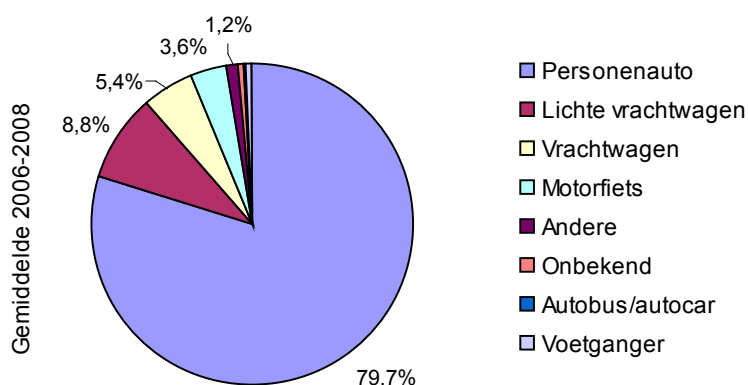


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere	Onbekend	Totaal
234	202	48	75	0	3724
186	187	37	75	3	3989
231	155	47	65	2	4149
255	247	62	70	2	4516
304	243	134	76	0	4692
298	221	16	118	3	4467
307	199	11	155	0	5190
329	214	37	136	2	5152
357	217	64	105	6	5508
484	239	18	122	0	5902
445	249	31	125	0	5878
370	241	48	91	1	4872
356	265	41	62	2	4304
417	222	16	32	3	4196
391	260	12	75	1	4677
476	243	15	64	15	4752
370	226	9	31	27	4502
386	241	37	57	14	4442
387	241	37	57	14	4457
390	223	40	121	3	5521
411	237	20	51	19	4565
+5%	+6%	-49%	-58%	+600%	-17%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Grafiek 11:
Verdeling van de slachtoffers
(inzittenden) op autosnelwegen,
voor de periode 2006-2008 (niet-
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie: BIV

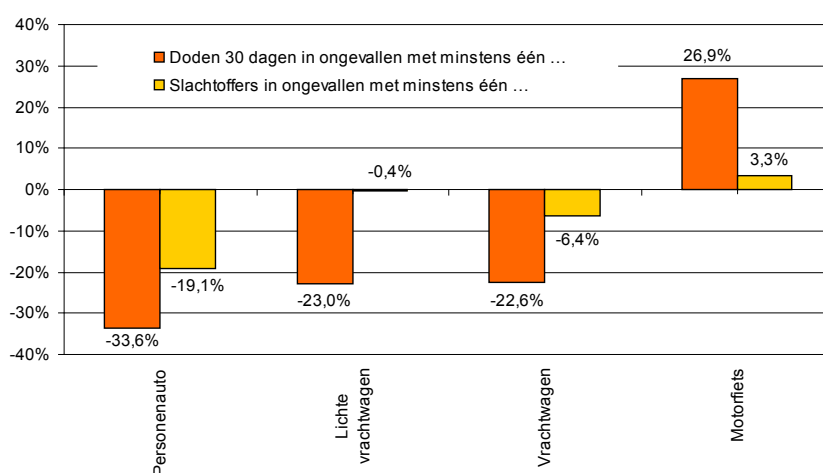
De evolutie van de slachtoffers bij de inzittenden van voertuigen alleen, verklaart voor sommige voertuigen betrokken bij letselongevallen niet het hele plaatje, in het bijzonder voor lichte vrachtwagens en vrachtwagens. In letselongevallen met deze voertuigen vallen gewoonlijk ook veel slachtoffers bij andere weggebruikerstypes. Bij ongevallen met lichte vrachtwagens vallen er ongeveer evenveel doden 30 dagen bij de inzittenden van de lichte vrachtwagen(s) als bij andere weggebruikerstypes. Bij ongevallen met vrachtwagens vallen er dubbel zoveel doden 30 dagen bij ongevalsbetrokkenen die geen inzittende van een vrachtwagen zijn.

Tabel 10:
Evolutie van het aantal doden 30 dagen in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens, opgesplitst naar inzittenden van deze voertuigen en andere weggebruikerstypes betrokken bij het letselongeval (niet-gewogen cijfers)

	Lichte vrachtwagen		Vrachtwagen	
	Inzittenden	Andere	Inzittenden	Andere
1991	13	7	9	54
1992	10	4	9	40
1993	6	8	6	31
1994	6	7	13	38
1995	12	14	10	47
1996	4	20	9	44
1997	9	17	12	49
1998	17	12	11	50
1999	11	20	14	25
2000	17	10	14	54
2001	9	6	21	28
2002	13	9	9	33
2003	8	3	11	21
2004	7	5	13	21
2005	21	8	12	43
2006	8	13	10	35
2007	13	8	17	32
2008	11	14	14	22
Gemiddelde 1998-2000	15	14	13	43
Gemiddelde 2006-2008	11	12	14	30
Evolutie	-29%	-17%	+5%	-31%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 12:
Evolutie (de periode 2006-2008 t.o.v. de periode 1998-2000) van het aantal doden 30 dagen en het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één ...



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Tabel 11:
Evolutie van het aantal letselongevallen, met minstens één voetganger, motorfietser, auto-inzittende, enz. (1991-2008, niet-gewogen cijfers)

	Voetganger	Motorfiets	Personenauto
1991	38	91	2671
1992	39	118	2903
1993	25	107	3101
1994	30	118	3227
1995	27	121	3194
1996	30	136	3180
1997	50	180	3575
1998	30	151	3664
1999	24	213	3915
2000	30	181	4111
2001	23	202	3988
2002	27	184	3303
2003	18	185	2980
2004	13	168	2893
2005	23	177	3064
2006	29	198	3356
2007	29	200	3259
2008	23	178	3201
2008 gewogen cijfers	23	179	3211
Gemiddelde 1998-2000	28	182	3897
Gemiddelde 2006-2008	27	192	3272
Evolutie	-4%	+6%	-16%

Tabel 12:
Aandeel van de ongevallen met minstens één voetganger, één motorrijder, één automobilist enz. bij alle letselongevallen op autosnelweg(2008, gewogen cijfers)

Ongevallen met minstens één...	Aandeel van alle ongevallen
Voetganger	0,6%
Motor	5%
Wagen	85%
Lichte vrachtwagen	15%
Vrachtwagen	23%
Autobus of autocar	0,5%
Andere	0,1%
Totaal	100%

Bron: FOD Economie-AD SEI / Infografie: BIW

Bij de grote meerderheid van de ongevallen op autosnelwegen is ten minste één automobilist betrokken. Niettegenstaande de belangstelling vaak uitgaat naar vrachtwagenongevallen en vaak verondersteld wordt dat vrachtwagens

Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere	Totaal
317	644	24	9	3029
293	657	36	6	3309
301	611	16	4	3467
334	743	27	4	3688
362	741	22	2	3628
399	745	17	21	3628
404	775	19	60	4075
446	839	29	44	4167
535	882	32	6	4446
631	964	21	8	4713
547	935	19	5	4557
507	861	19	12	3870
475	811	26	12	3555
508	742	19	7	3363
545	886	16	2	3638
616	931	19	4	3919
574	869	19	8	3783
577	850	19	3	3759
578	851	19	3	3771
537	895	27	19	4442
589	883	19	5	3820
+10%	-1%	-30%	-74%	-14%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

de meeste ongevallen veroorzaken⁴, zijn zij betrokken bij minder dan een vierde van de ongevallen. Wij wijzen er ook op dat de betrokkenheid bij een ongeval niets zegt over de verantwoordelijkheid voor een ongeval. Het VOF staat trouwens niet toe de verantwoordelijkheid voor de ongevallen te bepalen. Bij 15 % van de ongevallen is een lichte vrachtwagen betrokken.

4. Volgens de respondenten van de "Verkeersveiligheidsenquête op autosnelweg" van de Federale Politie (2007), vormen de vrachtwagens het type voertuig dat de meeste ongevallen veroorzaakt (72,4%), gevolgd door de wagens (51,6%), de lichte vrachtwagens (29,2%) en de motorfietsen (25%).

Tabel 13:

De opponenten van de slachtoffers volgens het weggebruikerstype van het slachtoffer (2008; gewogen cijfers)*

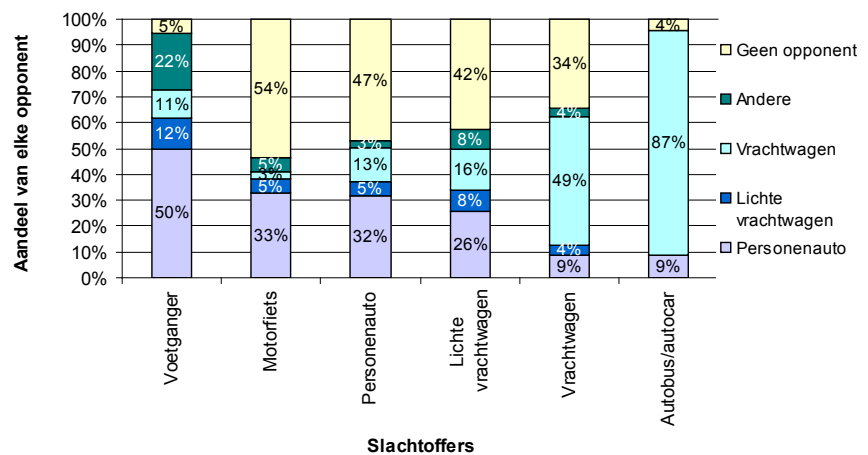
		Slachtoffers					
		Voetganger	Motorfiets	Personen- auto	Lichte vracht- wagen	Vracht- wagen	Autobus/ autocar
Opponenten	Personenauto	9	64	1440	124	27	4
	Lichte vrachtwagen	2	10	236	39	12	0
	Vrachtwagen	2	5	589	76	150	39
	Andere**	4	10	134	39	11	0
	Geen opponent	1	104	2114	205	104	2
	Totaal	18	193	4512	484	304	45

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

* het betreft hier de partijen bij de eerste aanrijding.

**Andere: Voetgangers, motorfietsers, autobussen/autocars, fietsers en nog andere weggebruikerstypes zijn hierin inbegrepen.

Grafiek 13:
De opponenten van de slachtoffers volgens het weggebruikerstype van het slachtoffer (2008; gewogen cijfers)



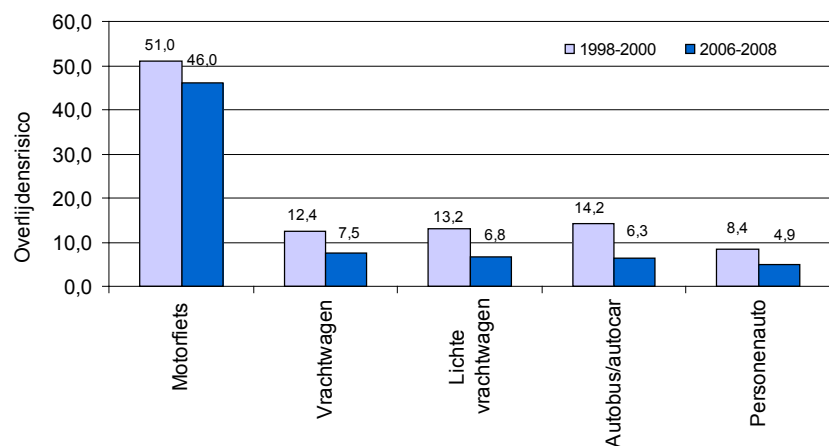
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Als we kijken naar de botsingspartners/opponenten van elk weggebruikerstype dan is de eerste vaststelling dat voor vele slachtoffers vaak geen sprake is van een opponent. Voor motorfietsers en inzittenden van personenauto's en lichte vrachtwagens is dit zelfs de meest voorkomende situatie. Ook in ongevallen met slachtoffers bij vrachtwageninzittenden ontbreekt er vaak een opponent, maar een botsing met een andere vrachtwagen bekleedt hier toch de eerste plaats. Slechts voor één weggebruikerstype blijken personenauto's de voornaamste botsingspartner te zijn, namelijk voor voetgangers. Voor slachtoffers van autobussen en autocars ten slotte, was de botsingspartner in 2008 bijna altijd een vrachtwagen.

Bij een vergelijking van het “totale overlijdensrisico”⁵ per weggebruikerstype torent het overlijdensrisico in motorfietsongevallen ver boven alle andere overlijdensrisico's uit. Het overlijdensrisico in een motorfietsongeval is negen maal hoger dan het overlijdensrisico in een personenauto-ongeval en is zes maal hoger dan het overlijdensrisico in een vrachtwagenongeval⁶. Opmerkelijk is dat het overlijdensrisico voor motorfietsers op alle wegen samen echter nog eens dubbel zo hoog is als op autosnelwegen alleen.

Het overlijdensrisico in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens blijkt niet veel van elkaar te verschillen.

Grafiek 14:
Het overlijdensrisico, voor
inzittenden en opponenten samen,
per miljard voertuigkilometers per
weggebruikerstype



Bron : FOD Economie AD SEI; FOD Mobiliteit /
Infografie: BIVV

4.2 Geslacht, leeftijd en weggebruikerstype

Het aantal slachtoffers per weggebruikerstype en leeftijdscategorie weerspiegelt in sterke mate het gebruik van elk voertuigtype door de verschillende leeftijdscategorieën, net zoals het aantal slachtoffers per weggebruikerstype en geslacht het gebruik van elk voertuigtype door elk geslacht weerspiegelt.

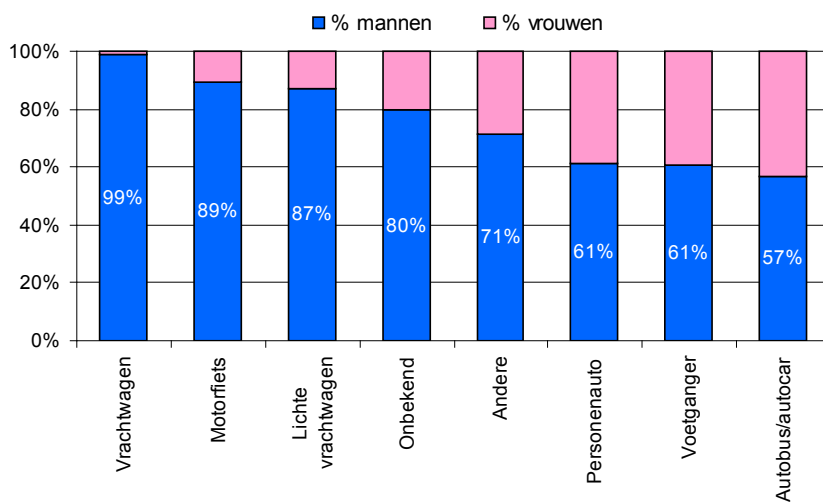
Slachtoffers bij vrachtwageninzittenden zijn, een enkele uitzondering daar gelaten, steeds mannen, en vertonen een piek bij 35 tot 44-jarigen. Ook motorfietsers zijn in negen op de tien gevallen mannen en zij vertonen eveneens een piek op middelbare leeftijd (van 30 tot 49 jaar). Slachtoffers bij inzittenden van lichte vrachtwagens vertonen geen piek in een bepaalde leeftijdscategorie. Ook zij zijn in hoofdzaak mannen (87%). Slachtoffers bij inzittenden van personenwagens zijn voor ongeveer 60% mannen. De piekleeftijd bij deze weggebruikerscategorie bevindt zich bij 18 tot 29-jarigen, bij de jongste en minst ervaren leeftijdsgroep.

5. Totale overlijdensrisico van weggebruikerstype X= aantal doden in ongevallen met weggebruikerstype X (zowel bij weggebruikerstype X zelf als bij zijn opponenten) gedeeld door het aantal reizigerskilometers gereden door weggebruikerstype X
6. Casteels, Y, Martensen H, Themarapport motorrijders 2000-2007, BIVV, 2009

Tabel 14:
Aantal slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) op autosnelwegen, per leeftijdscategorie en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers)

	Voetganger	Motorfiets	Personenauto
0 - 4	0	0	68
5 - 9	0	0	49
10 - 14	0	1	35
15 - 19	2	3	180
20 - 24	2	12	702
25 - 29	0	21	672
30 - 34	1	32	492
35 - 39	2	25	387
40 - 44	2	32	340
45 - 49	1	34	247
50 - 54	3	12	201
55 - 59	0	6	156
60 - 64	1	3	100
65 - 69	1	1	56
70 - 74	1	0	47
75 en ouder	2	2	59
Onbekend	0	7	719
Totaal	18	193	4512

Grafiek 15:
Aandeel mannen en vrouwen binnen het totaal aantal slachtoffers op autosnelwegen per weggebruikertype (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar	Andere	Onbekend	Totaal
0	0	0	2	0	70
2	0	0	3	0	54
7	0	0	3	0	46
23	8	11	9	0	236
64	26	1	9	2	818
61	29	3	3	1	790
46	38	5	8	2	624
54	48	1	4	0	521
60	49	0	4	1	489
50	29	1	4	0	367
23	29	0	1	1	270
24	23	0	4	1	215
11	11	0	1	0	127
5	4	0	2	0	69
1	0	0	1	2	52
3	2	1	1	0	70
49	8	22	9	10	824
484	304	45	68	20	5644

Bron : FOD Economie-AD SEI / Infografie : BIVV



4.3 Land van inschrijving van de betrokken voertuigen

17% van de bestuurders betrokken bij een letselongeval heeft een voertuig dat in een ander land dan België is ingeschreven. In 75% van alle vrachtwagenongevallen met dodelijke afloop is minstens één vrachtwagen betrokken die in België is ingeschreven.

Tabel 15:
Land van inschrijving van het voertuig van de betrokken bestuurders (2008; gewogen cijfers), alle voertuigen toegelaten op autosnelwegen inbegrepen

	Aantal	Percentage
België	5589	83%
Nederland	347	5%
Frankrijk	253	4%
Duitsland	207	3%
Polen	67	1%
Luxemburg	65	1%
Onbekend	46	1%
Verenigd Koninkrijk	48	1%
Tsjechië	23	0%
Overige landen	103	2%
Totaal	6749	100%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 16:
Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen op autosnelwegen volgens het land van inschrijving van de vrachtwagen (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden
België	27	126	427
Nederland	4	33	112
Duitsland	4	22	88
Portugal	4	4	11
Polen	3	22	44
Frankrijk	2	7	26
Tsjechië	2	4	19
Bulgarije	1	3	7
Onbekend	1	7	19
Luxemburg	0	7	20
Verenigd Koninkrijk	0	7	12

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Slachtoffers in vrachtwagenongevallen met meer dan één vrachtwagen en waarbij die vrachtwagens in een verschillend land zijn ingeschreven, zijn dubbel geteld. De lijst met landen is voor zwaargewonden en lichtgewonden niet volledig.



5. Type van de eerste botsing op autosnelwegen

Inhoudstabel

5. Type van de eerste botsing op autosnelwegen.....	37
5.1. Eenzijdige letselongevallen	40
5.2. Ongevallen langs achteren (of naast elkaar)	41
5.3. Specifieke letselongevallen op autosnelwegen	42

Het is frappant dat 56 % van de dodelijke slachtoffers en 49 % van de ongevallen op autosnelwegen het gevolg zijn van een eenzijdig ongeval (tegen een obstakel op/naast de weg of ongeval zonder obstakel). Heel wat zeldzamer maar met een hogere ernst zijn de ongevallen met een voetganger (wegarbeider of weggebruiker met panne bijvoorbeeld) en de ongevallen met frontale aanrijding (onder andere met een spookrijder). Deze ongevallen hebben een ernst die 5 à 6 keer hoger is dan de ernst van de andere ongevallen op autosnelwegen. Een derde van de ongevallen op autosnelwegen zijn ongevallen tussen twee voertuigen, die elkaar langs achteren of naast elkaar raken.

Tabel 17:
Hoofdindicatoren per type van de eerste botsing (2008; gewogen cijfers)

		Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ernst* (1999-2008)
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	98	3	35	204	47
	Frontale botsing (of bij 't kruisen)	38	10	22	50	211
	Langs achteren (of naast elkaar)	1276	38	352	1762	32
	Langs opzij	438	5	125	511	26
Met voetganger		15	4	3	14	250
Tegen obstakel	Op rijbaan	81	7	26	85	56
	Buiten rijbaan	1566	62	425	1554	49
Geen obstakel en geen opponent		177	8	41	190	25
Andere/onbekend		81	2	18	88	24
Totaal		3771	139	1048	4457	42

*Ernstberekening 1999-2008, niet-gewogen cijfers

Tabel 18:
Hoofdindicatoren per type van de eerste botsing, percentages (2008; gewogen cijfers)

		Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	3%	2%	3%	5%
	Frontale botsing (of bij 't kruisen)	1%	7%	2%	1%
	Langs achteren (of naast elkaar)	34%	27%	34%	40%
	Langs opzij	12%	4%	12%	11%
Met voetganger		0%	3%	0%	0%
Tegen obstakel	Op rijbaan	2%	5%	2%	2%
	Buiten rijbaan	42%	45%	41%	35%
Geen obstakel en geen opponent		5%	6%	4%	4%
Andere/onbekend		2%	1%	2%	2%
Totaal		100%	100%	100%	100%

Tabel 19:

Aantal ongevallen met minstens één voetganger, minstens één motorfiets, minstens één personenauto, enz. volgens het type van de eerste botsing* (2008; gewogen cijfers)

		Voetganger	Motorfiets	Personenauto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	0	0	91	33	33	0
	Frontale botsing (of bij 't kruisen)	0	1	34	6	5	0
	Langs achteren (of naast elkaar)	0	45	1127	257	434	14
	Langs opzij	0	32	399	74	211	4
Met voetganger		15	1	11	2	2	0
Tegen obstakel	Op rijbaan	0	9	60	12	13	0
	Buiten rijbaan	1	37	1321	163	121	0
Geen obstakel en geen opponent		0	46	99	19	18	0
Andere/onbekend		7	8	70	11	14	1
Totaal		23	179	3211	578	851	19

*Niet alle weggebruikerstypes zijn opgenomen in de tabel. Ongevallen waarbij meerdere weggebruikerstypes betrokken zijn (bijvoorbeeld: een lichte vrachtwagen en een personenauto), zijn in meerdere kolommen geteld.

Tabel 20:

Aantal ongevallen met minstens één voetganger, minstens één motorfiets, minstens één personenauto, enz. volgens het type van de eerste botsing, percentages (2008; gewogen cijfers)

		Voetganger	Motorfiets	Personenauto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/autocar
Tussen bestuurders	Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	0%	0%	3%	6%	4%	0%
	Frontale botsing (of bij 't kruisen)	0%	1%	1%	1%	1%	0%
	Langs achteren (of naast elkaar)	0%	25%	35%	45%	51%	74%
	Langs opzij	0%	18%	12%	13%	25%	21%
Met voetganger		66%	1%	0%	0%	0%	0%
Tegen obstakel	Op rijbaan	0%	5%	2%	2%	2%	0%
	Buiten rijbaan	4%	21%	41%	28%	14%	0%
Geen obstakel en geen opponent		0%	26%	3%	3%	2%	0%
Andere/onbekend		30%	4%	2%	2%	2%	5%
Totaal		100%	100%	100%	100%	100%	100%

52 % van de ongevallen waarbij een motorfiets is betrokken, zijn ongevallen met een motorfiets alleen. In één geval op twee valt de motorrijder dus alleen zonder in aanrijding te komen met een obstakel of een andere weggebruiker. In 41 % van de auto-ongevallen is het voertuig in aanrijding gekomen met een obstakel naast de weg en in 35 % betreft het een aanrijding langs

achteren of naast elkaar. Laatstgenoemde botsingen (langs achteren of naast elkaar) komen vaak voor bij ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens (respectievelijk in 45 % en 51 % van de gevallen) en heel vaak bij de ongevallen met autobussen en autocars (in 3 ongevallen op 4). Deze ongevallen zijn vaak het gevolg van een niet-nageleefde veiligheidsafstand.

Aangezien het aantal eenzijdige ongevallen (tegen een obstakel op de weg, tegen een obstakel naast de weg, of zonder obstakel) en de ongevallen langs achteren (of naast elkaar) aanzienlijk is, wijden wij een gedeelte van dit rapport aan de karakteristieken van deze twee soorten van ongevallen.

5.1 Eenzijdige letselongevallen

De eenzijdige ongevallen doen zich vaker dan de andere ongevallen voor 's nachts of bij dageraad/schemering, of wanneer de rijomstandigheden moeilijk zijn (ijzel, sneeuw, nat wegdek). Het zijn ook ongevallen die zich vaker voordoen tijdens het weekend (42 % van de eenzijdige ongevallen gebeuren het weekend tegenover 26 % van de andere ongevaltypes) en met name tijdens de weekendnachten. In 9 eenzijdige ongevallen op 10 werd de controle over het stuur verloren. Overdreven snelheid is een van de mogelijkheden die het controleverlies kunnen verklaren, evenals vermoeidheid, verstrooidheid (GSM, eten achter het stuur enz.), of het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie.

Tabel 21:
Aantal en percentage
eenzijdige letselongevallen
per weggebruikerstype (2008;
gewogen cijfers)

	Aantal eenzijdige ongevallen	Percentage eenzijdige ongevallen op alle letselongevallen
Motorfiets	92	52%
Personenauto	1480	46%
Lichte vrachtwagen	194	34%
Vrachtwagen	152	18%
Autobus/autocar	0	0%

Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BVW

Tabel 22:
Kenmerken van eenzijdige
ongevallen

	Eenzijdige ongevallen	Alle letselongevallen
Geen daglicht: bij donker/schemering/dageraad	45%	35%
Ijzel, sneeuw (staat van de weg)	5%	2%
Nat, plassen (staat van de weg)	41%	27%
Nacht (22.00u tot 05.59u)	28%	18%
Weekend (vrijdag 22.00 tot maandag 5.59u)	42%	26%
Weekendnacht	16%	11%
Regenval (weersomstandigheden)	13%	8%
Controleverlies over het stuur	88%	57%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie :
BVW

Tabel 23:
Kenmerken van betrokken bestuurders in eenzijdige ongevallen

	Eenzijdige ongevallen	Alle letselongevallen
Vrouwen	30%	24%
Leeftijd van 15 tot en met 29 jaar	44%	33%
≥ 0,5‰ alcohol	19%	11%

Bron : FOD Economie
AD SEI / Infografie :
BIW

Bij de eenzijdige ongevallen zijn vrouwelijke bestuurders oververtegenwoordigd, net als jonge bestuurders en bestuurders onder invloed van alcohol.

Wanneer er sprake is van een obstakel op de rijbaan dan is de volgorde van meest voorkomende obstakels: voorwerp of lading op de rijbaan (31%), een boordsteen of verkeerseiland (30%), werken of signalisatie van werken (22%) of een loslopend dier (10%).

Wanneer een obstakel buiten de rijbaan wordt geraakt, is dat in volgorde van frequentie: vangrails die niet zijn overschreden (53%), een muur/gebouw (9%), vangrails die wel zijn overschreden (8%), een boom (7%), een paal maar geen verlichtingspaal (6%) of een gracht (6%).

5.2 Ongevallen langs achteren (of naast elkaar)

De aanrijdingen langs achteren of naast elkaar doen zich vaker dan de andere ongevallen voor op weekdagen. Vaak heeft een van de weggebruikers de veiligheidsafstanden niet nageleefd en vaak volgt het ongeval op een ander ongeval of een file.

De betrokken bestuurders in ongevallen langs achteren (of naast elkaar) zijn iets vaker van het mannelijk geslacht (80% tegen 74% voor bestuurders in andere letselongevallen). Deze ongevallen worden gekenmerkt door bestuurders van 35 tot 59 jaar (60 % van de bestuurders die betrokken zijn bij een aanrijding langs achteren of naast elkaar tegenover 42 % van de andere bestuurders).

Het weer is vaker normaal dan bij een ander ongeval (90% tegen 85%) en ook de weg is vaker droog dan bij andere ongevallen (71% tegen 58%).

Ongevallen langs achteren (of naast elkaar) wijken niet af van andere ongevallen als het gaat over rijden onder invloed en de lichtgesteldheid.

Tabel 24:
Aantal en percentage ongevallen langs achteren (of naast elkaar) (2008; gewogen cijfers)

	Aantal	Percentage
Motorfiets	45	25%
Personenauto	1 127	35%
Lichte vrachtwagen	257	45%
Vrachtwagen	434	51%
Autobus/autocar	14	74%

Bron : FOD Economie AD
SEI / Infografie : BIW

Deze tabel bevat enkel informatie over het aantal keer een weggebruikertype in een ongeval langs achteren (of naast elkaar) betrokken is geraakt. Het is niet mogelijk te specificeren of het weggebruikertype de aanrijder of de aangeredene is.

Tabel 25:
Kenmerken van ongevallen langs
achteren (of naast elkaar) (2008;
gewogen cijfers)

	Ongevallen langs achteren (of naast elkaar)	Andere letsel- ongevallen
Overdag tijdens de week	64%	53%
Er werd geen afstand tussen de Weggebruikers gehouden	61%	25%
Er wordt ingereden op een file; of het ongeval volgt op een ander ongeval	18%	9%

Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIWV

5.3 Specifieke letselongevallen op autosnelwegen

Sommige ongevallen zijn min of meer specifiek voor autosnelwegen, zoals ongevallen na filevorming, ongevallen ter hoogte van wegwerkzaamheden, ongevallen in tunnels, en ongevallen met spookrijders. De databank van de letselongevallen staat ons toe informatie te verzamelen over die ongevallen, al leiden de gebruikte variabelen heel vaak tot een onderschatting van het geanalyseerde verschijnsel⁷.

Tabel 26:
Hoofdindicatoren van enkele
specifieke letselongevaltypes op
autosnelwegen (1999-2008;
niet-gewogen cijfers)

	Letse- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ernst
Alle letselongevallen op de autosnelweg	39603	1670	9393	49033	42
In een file of volgend op een ander ongeval	3432	121	645	5487	35
Met wegwerk- zaamheden	1550	82	370	2015	53
Met aquaplaning	837	33	185	1052	39
In een tunnel	619	16	111	823	26
Met een spookrijder	220	52	97	307	236

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

De verschillende specifieke letselongevaltypes zijn noch wederzijds uitsluitend noch exhaustief. Het aantal ongevallen vermeld in deze tabel is een onderschatting.

Tabel 27:
Hoofdindicatoren van enkele
specifieke letselongevaltypes
op autosnelwegen (1999-
2008; niet-gewogen cijfers).
Percentages van elk specifiek
ongeval ten opzichte van het
totaal aantal letselongevallen

	Letse- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden
Alle letselongevallen op de autosnelweg	100%	100%	100%	100%
In een file of volgend op een ander ongeval	9%	7%	7%	11%
Met wegwerkzaamheden	4%	5%	4%	4%
Met aquaplaning	2%	2%	2%	2%
In een tunnel	2%	1%	1%	2%
Met een spookrijder	1%	3%	1%	1%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie :
BIWV

De verschillende specifieke letselongevaltypes zijn noch wederzijds uitsluitend noch exhaustief. Het aantal ongevallen vermeld in deze tabel is een onderschatting.

7. Als een ongeval volgt op een ander ongeval, kan deze informatie vermeld worden in de rubriek "ongevalsfactoren" of de rubriek "varia" op het VOF. Op dezelfde manier, kan een agent in verschillende rubrieken signaleren dat het een ongeval ter hoogte van wegwerkzaamheden betreft: nl. in de rubrieken "andere plaatselijke karakteristieken", "ongevalsfactoren" en "verloop van het ongeval" (hindernissen). Aquaplaning kan aangeduid worden in de ruime rubriek "varia". Dat het ongeval zich heeft afgespeeld in een tunnel kan aangeduid worden in "andere plaatselijke karakteristieken". Of een spookrijder in het spel is, wordt afgeleid uit de rubriek "beweging/inzicht van de weggebruiker" (een van de betrokken bestuurders moet in tegengestelde richting rijden).

9 % van de ongevallen en 7 % van de doden 30 dagen doen zich voor in een ongeval volgend op een file of een ander ongeval. Het betreft in de meeste gevallen een probleem met betrekking tot de niet-nageleefde veiligheidsafstand of van verstrooidheid. De ongevallen die verband houden met wegwerkzaamheden zijn tweemaal minder frequent (4 % van alle ongevallen op de autosnelweg), maar hebben heel wat vaker een dodelijke afloop aangezien zij per 1000 ongevallen 53 doden veroorzaken. De ongevallen in een tunnel of ongevallen die verbonden zijn aan aquaplaning komen heel wat minder vaak voor (elk 2 % van alle ongevallen op autosnelwegen) en hebben een betrekkelijk lagere ernst. De ongevallen waarbij spookrijders betrokken zijn, zijn gelukkig heel zeldzaam, maar zij hebben een ernst die 6 maal hoger ligt dan van andere ongevallen.

Tabel 28:
Evolutie van de specifieke letselongevaltypes (niet-gewogen cijfers)

	In een file of volgend op een ander ongeval	Met Wegwerk- zaamheden	Met aquaplaning	In een tunnel	Met een spookrijder
1991	346	145	125	44	36
1992	365	76	160	57	26
1993	331	120	169	61	37
1994	410	185	151	52	28
1995	428	157	118	56	12
1996	394	133	78	52	28
1997	512	222	103	80	35
1998	431	152	165	86	34
1999	429	160	126	101	28
2000	487	179	147	73	20
2001	498	198	139	61	19
2002	373	213	81	49	30
2003	192	167	57	57	23
2004	210	160	44	49	24
2005	263	168	49	75	25
2006	300	111	64	56	15
2007	342	77	69	52	22
2008	338	117	61	46	14
2008 gewogen cijfers	339	117	62	46	14
Gemiddelde 1998-2000	449	164	146	87	27
Gemiddelde 2006-2008	327	102	65	51	17
Evolutie	-27%	-38%	-56%	-41%	-38%

De verschillende specifieke letselongevaltypes zijn noch wederzijds uitsluitend noch exhaustief.

Het aantal ongevallen vermeld in deze tabel is een onderschatting. Dit geldt in het bijzonder voor het aantal ongevallen met aquaplaning.

De vijf soorten specifieke ongevallen die hier worden geanalyseerd, kennen grotere dalingen dan het geheel van de ongevallen op autosnelwegen tussen het gemiddelde van 1998 tot 2000 en het gemiddelde van 2006 tot 2008. De ongevallen die verband houden met aquaplaning werden gehalveerd, die in een tunnel verminderden met 41 %, de ongevallen waarbij een spookrijder betrokken was en de ongevallen ter hoogte van wegwerkzaamheden verminderden met 38 % en de ongevallen die verband houden met een file of een ander ongeval zakten met 27 %.



6. Factoren van de letselongevallen

Inhoudstabel

6. Factoren van de letselongevallen	44
6.1. Ongevallen met minstens één bestuurder onder invloed van alcohol	45
6.2. Andere ongevalsfactoren	49

6.1 Ongevallen met minstens één bestuurder onder invloed van alcohol

Tabel 29:

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

	Bestuurders onder invloed van alcohol	Geteste bestuurders	Bestuurders betrokken bij een letselongeval	% bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders
1991	200	2349	5521	8,5%	42,5%
1992	222	2283	5970	9,7%	38,2%
1993	236	2396	6090	9,8%	39,3%
1994	228	2544	6609	9,0%	38,5%
1995	276	2427	6692	11,4%	36,3%
1996	271	2389	6620	11,3%	36,1%
1997	311	2285	7416	13,6%	30,8%
1998	332	2403	7583	13,8%	31,7%
1999	371	2733	8048	13,6%	34,0%
2000	392	2950	8391	13,3%	35,2%
2001	350	2911	8141	12,0%	35,8%
2002	387	2948	6852	13,1%	43,0%
2003	306	2972	6034	10,3%	49,3%
2004	325	3098	5857	10,5%	52,9%
2005	355	3662	6553	9,7%	55,9%
2006	373	3551	7114	10,5%	49,9%
2007	426	3938	6801	10,8%	57,9%
2008	463	4358	6874	10,6%	63,4%
2008 gewogen cijfers	465	4369	6893	10,6%	63,4%
Gemiddelde 1998-2000	365	2695	8007	13,5%	33,7%
Gemiddelde 2006-2008	421	3949	6930	10,7%	57,0%
Evolutie	15%	47%	-13%	-21,3%	69,3%

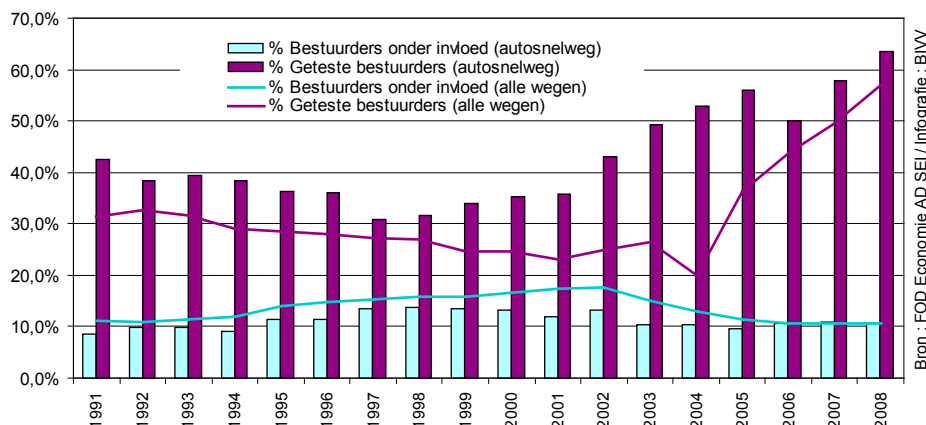
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De Federale politie test steeds vaker de bestuurders die betrokken zijn bij een letselongeval op het rijden onder invloed van alcohol. In 2008 werd 65 % van de bestuurders getest. Omdat steeds meer bestuurders getest worden, wordt de bias op de selectie van te testen bestuurders steeds kleiner. De toename van de geteste bestuurders doet tegelijkertijd het aantal positief geteste bestuurders (betrokken bij een letselongeval) stijgen, en het percentage van de positief geteste bestuurders dalen. De laatste drie jaren wordt 50 % of meer van de bestuurders getest. Daarbij is ongeveer 10,5 % van de bestuurders onder invloed. Een andere bias is het gevolg van het niet kunnen afleggen van een alcoholtest door omgekomen of te ernstig gewonde bestuurders. Nationale⁸ en internationale⁹ literatuur wijst er ons er namelijk op dat het percentage bestuurders onder invloed betrokken van bestuurders betrokken in ernstige letselongevallen eerder naar de 25% gaat.

8. De studie Belgian Toxicology and Trauma Study van 1996 toont aan dat 28% van de bestuurders die na een letselongeval op de spoeddiensten worden opgenomen, een alcoholpromillage boven de toegelaten limiet had.

9. Schattingen van het Europees Observatorium van Verkeersveiligheid bevestigen dat een kwart van de bestuurders betrokken in een dodelijk ongeval onder invloed zijn.

Grafiek 16:
Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg en op het geheel van het wegennet (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Het percentage geteste bestuurders is en was (sinds 1991 in ieder geval) hoger op de autosnelwegen dan op de rest van het wegennet. Daardoor is het percentage van bestuurders onder invloed logischerwijs (selectiebias) ook hoger op gewest- en gemeentewegen. Wij stellen trouwens vast dat sinds het percentage geteste bestuurders hoger is dan 50 % op alle wegen (sinds 2007) het percentage positieve bestuurders hetzelfde is op autosnelwegen als op andere wegen. Het percentage positieve bestuurders evolueert op autosnelwegen niet meer sinds 2003 en sinds 2006 ook niet meer op andere wegen. Over evoluties voor 2003 kunnen we geen conclusies trekken wegens het te lage aantal geteste bestuurders.

Tabel 30:

Evolutie van de ongevallen waarbij minstens één bestuurder onder invloed van alcohol betrokken is en evolutie van het aantal slachtoffers van deze ongevallen - 1991-2008 (niet-gewogen cijfers)

Jaar	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	10	67	258	199	50
1992	10	68	280	216	46
1993	10	64	302	234	43
1994	10	79	289	226	44
1995	14	80	377	272	51
1996	12	74	337	267	45
1997	6	77	415	304	20
1998	23	92	419	329	70
1999	17	88	526	367	46
2000	4	94	484	383	10
2001	6	78	433	345	17
2002	10	85	497	379	26
2003	7	53	357	295	24
2004	5	61	423	322	16
2005	5	59	458	347	14
2006	4	60	465	361	11
2007	10	72	540	418	24
2008	9	104	546	452	20
2008 gewogen cijfers	9	104	549	454	20
Gemiddelde 1998-2000	15	91	476	360	42
Gemiddelde 2006-2008	8	79	517	410	18
Evolutie	-48%	-14%	+9%	+14%	-57%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

In 2008 werden 9 doden 30 dagen op de autosnelweg geregistreerd in ongevallen waarbij minstens één betrokken bestuurder onder invloed was. Dit cijfer is een onderschatting aangezien de zwaar gewonde en omgekomen bestuurders maar heel zelden worden getest. Afgezien van deze 9 doden, werden er 104 anderen zwaar en 564 licht gewond. Ook al houdt dit verband met de stijging van het aantal geteste bestuurders, toch dient te worden benadrukt dat het aantal zwaar- en lichtgewonden nooit zo hoog was.

Tabel 31:
Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens het voertuigtype – 2008 (gewogen cijfers)

Type gebruiker	Bestuurders onder invloed van alcohol	Geteste bestuurders	Bestuurders betrokken bij een letselongeval	% bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders
Voetgangers	0	1	24	0,0%	4,1%
Fietsen	0	0	1	NA	0,0%
Bromfietsen	0	1	2	0,0%	50,0%
Motorfietsen	8	82	182	9,7%	45,2%
Wagens	416	3087	4794	13,5%	64,4%
Lichte vrachtwagens	35	429	640	8,2%	67,1%
Autobussen of autocars	0	13	19	0,0%	68,4%
Vrachtwagens	5	731	1069	0,7%	68,4%
Andere	1	23	49	4,3%	46,7%
Onbekend	0	0	112		0,0%
Totaal	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIV

De autobestuurders rijden duidelijk het vaakst onder invloed. Het betreft 13,5 % van de autobestuurders tegenover minder dan 10 % voor de motorrijders en de bestuurders van lichte vrachtwagens en cijfers lager dan 1 % voor de bestuurders van autobussen, autocars en vrachtwagens

Tabel 32:
Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens leeftijd – 2008 (gewogen cijfers)

Leeftijd	Bestuurders onder invloed van alcohol	Geteste bestuurders	Bestuurders betrokken bij een letselongeval	% bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders
Van 18 tot 24 jaar	95	737	1082	12,9%	68,1%
Van 25 tot 29 jaar	85	704	1031	12,1%	68,3%
Van 30 tot 34 jaar	59	558	850	10,6%	65,7%
Van 35 tot 39 jaar	62	551	801	11,2%	68,9%
Van 40 tot 44 jaar	62	533	784	11,6%	68,0%
Van 45 tot 49 jaar	37	415	632	8,9%	65,7%
Van 50 tot 54 jaar	31	305	456	10,3%	66,9%
Van 55 tot 59 jaar	17	256	383	6,7%	66,7%
Van 60 tot 64 jaar	11	126	195	8,7%	64,8%
65 jaar en ouder	1	138	263	0,7%	52,3%
Onbekend	4	42	402	9,5%	10,4%
Totaal	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIV

Het percentage bestuurders onder invloed bij de bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval vertoont van 18 tot 54 jaar maar geringe verschillen. Het vermindert weliswaar met de leeftijd, maar het verschil tussen de jongeren (13 % voor de 18-24-jarigen) en de bestuurders van 50 tot 54 jaar is gering (10 %). De percentages zakken daarentegen boven de 55 jaar en nog meer boven de 65 jaar.

Tabel 33:
Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens het geslacht – 2008 (gewogen cijfers)

Geslacht	Bestuurders onder invloed van alcohol	Geteste bestuurders	Bestuurders betrokken bij een letselongeval	% bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders
Man	425	3398	5013	12,5%	67,8%
Vrouw	40	968	1568	4,2%	61,8%
Totaal	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

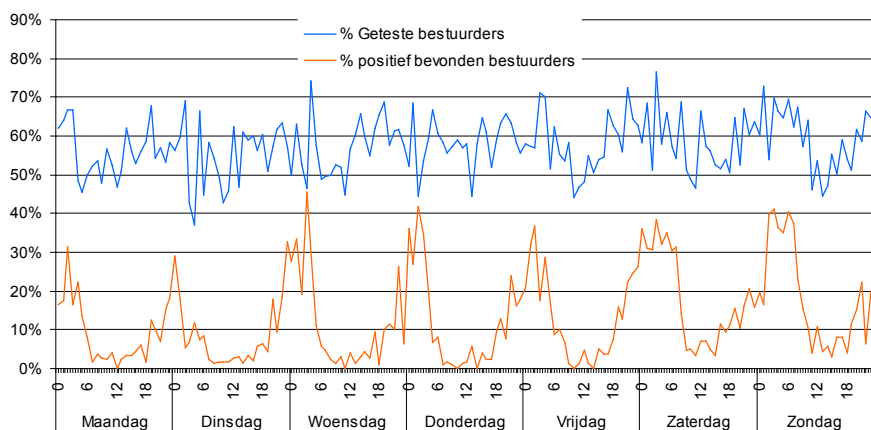
12,5 % van de mannen die bij een letselongeval op de autosnelweg op alcohol werden getest, hadden een positief resultaat, dat is heel wat meer dan de vrouwen aangezien “slechts” 4,2 % van hen onder invloed waren.

Tabel 34:
Aantal en percentage geteste en positief bevonden chauffeurs op de autosnelweg volgens de periode van de week – 2008 (gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed van alcohol	Geteste bestuurders	Bestuurders betrokken bij een letselongeval	% bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders
Week overdag	127	2680	4267	4,8%	62,8%
Week 's nachts	80	346	571	23,2%	60,6%
W-E overdag	99	802	1266	12,4%	63,4%
W-E 's nachts	158	541	790	29,3%	68,4%
Totaal	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

Grafiek 17:
Percentage van geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens dag en uur – 2006 à 2008 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

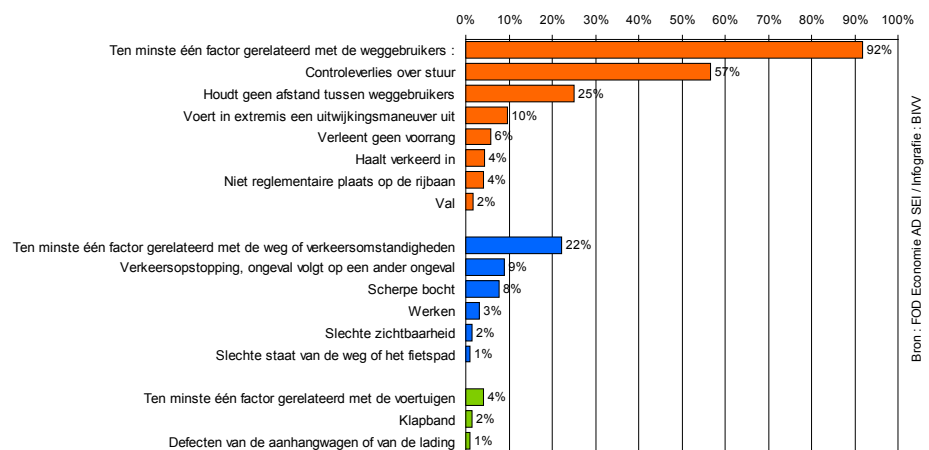
Het percentage bestuurders onder invloed evolueert de hele week door heel sterk. Van maandag tot vrijdag van 6.00 u tot 18.00 u: het percentage positieve bestuurders is kleiner dan 5 %. Na 19.00 u stijgt dit percentage vaak boven de 10 % en overschrijdt zelfs geregeld de 30 % tussen 23.00 u en 6.00 u. Van vrijdag 21.00 u tot zaterdagochtend 7.00 u is meer dan één bestuurder op 5 die bij een ongeval is betrokken onder invloed en van middernacht tot 7.00 u is zelfs meer dan 1 bestuurder op 3 positief. Op zaterdag zakken de percentages opnieuw maar vanaf 16.00 u is meer dan 10 % van de bestuurders onder invloed. Van 23.00 u tot zondagochtend 8.00 u stijgt dat cijfer tot meer dan 20 %, met pieken van meer dan 30 % van 2.00 u tot 7.00 u.

6.2 Andere ongevalsfactoren

Het formulier dat door de politieagenten bij een letselongeval wordt ingevuld, geeft hen de mogelijkheid in een vooraf opgestelde lijst de factoren “die naar uw mening een rol hebben gespeeld” aan te kruisen. Aangezien de verbaliserende agent de mogelijkheid heeft per weggebruiker (voertuig of weg) en per ongeval meer dan één factor aan te kruisen, is het totaal van de factoren groter dan 100 %.

In 9 ongevallen op 10 heeft de politieagent minstens één aan de weggebruikers verbonden factor vermeld, die een rol heeft gespeeld in de totstandkoming van het ongeval. Bij 1 op 5 werd een factor aangekruist die verband houdt met de weg of de verkeersomstandigheden en in 4 % van de ongevallen werd een factor geciteerd die verband houdt met de voertuigen of de lading. De factor die veruit het vaakst wordt vermeld, is het verlies van de controle over het voertuig door een weggebruiker (57 % van de ongevallen). De niet-naleving van de afstanden komt op de tweede plaats met 1 ongeval op 4. Het koptrio wordt afgesloten met “een weggebruiker die in extremis een uitwijkingsmanoeuvre uitvoert (onverwachte hindernis)”: 10%. In respectievelijk 9 en 8 % houdt het ongeval verband met een file/een ander ongeval en een scherpe bocht.

Grafiek 18:
Factoren die worden vermeld als factoren die een rol hebben gespeeld in de ongevallen op de autosnelweg (2008, niet-gewogen cijfers)

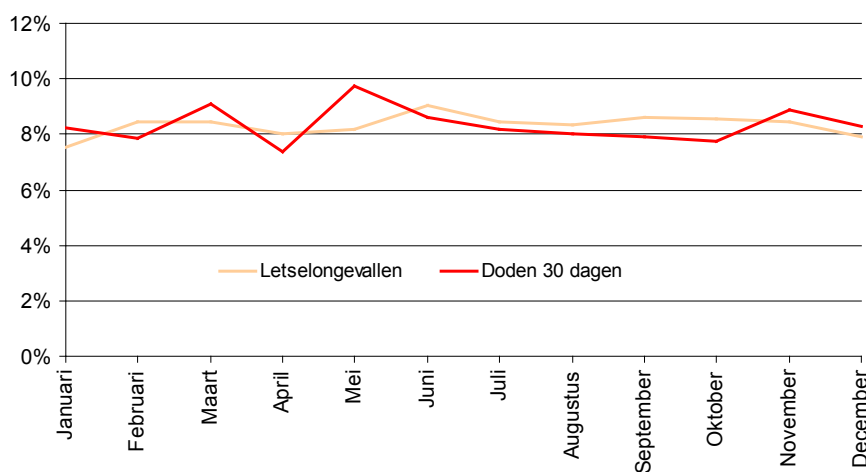


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

7. Letselongevallen volgens tijdstip

Er is een gelijkmatige maandelijkse verdeling van de doden 30 dagen en de ongevallen over de verschillende maanden van het jaar.

Grafiek 19:
Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar (1999-2008; niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Bij de berekening van de percentages is gecorrigeerd naar het aantal dagen in een maand. Februari heeft met andere woorden geen lager aandeel doden dan mei omwille van een kleiner aantal dagen in die maand.

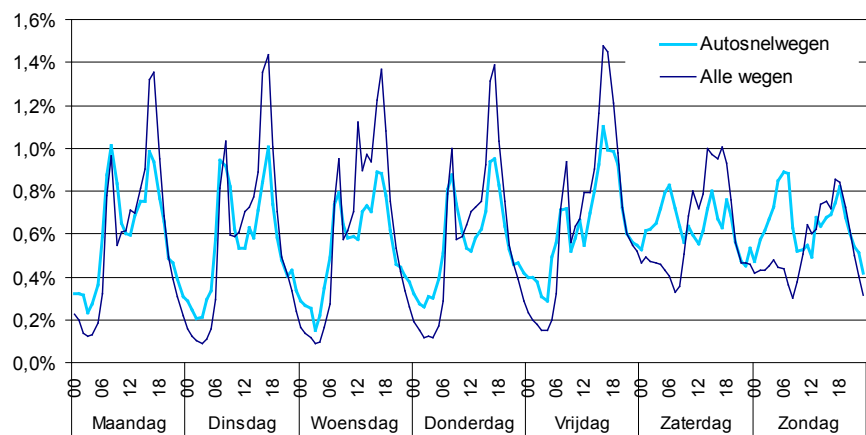
Tabel 35:

Hoofdindicatoren van letselongevallen volgens de periode van de week (2008; gewogen cijfers)

		Letselongevallen		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
Week	Dag	2139	57%	61	44%	504	48%	2579	58%	29
Week	Nacht	355	9%	20	14%	114	11%	373	8%	56
Weekend	Dag	774	21%	31	22%	268	26%	904	20%	40
Weekend	Nacht	502	13%	27	19%	161	15%	601	13%	54
Totaal		3771	100%	139	100%	1048	100%	4457	100%	37

Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV

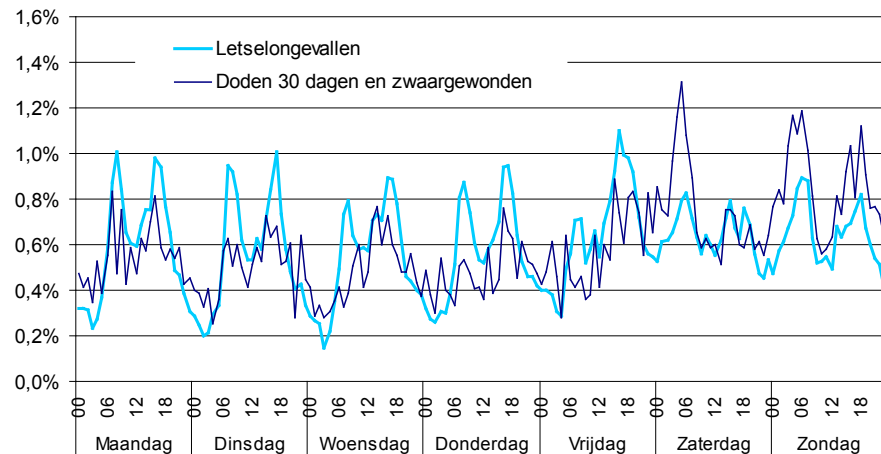
Grafiek 20:
Verdeling van de letselongevallen over elk uur van de dag en alle dagen van de week (1999-2008; niet-gewogen cijfers): autosnelwegen vergeleken met alle wegen



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tijdens de week zijn er weinig verschillen in de verdeling van de ongevallen op en buiten de autosnelwegen, afgezien van minder grote uitschieters op autosnelwegen (minder pieken op de spitsuren maar minder uitgesproken dalen 's nachts). Voor de tweede helft van de weekendnachten onderscheiden we wel belangrijke verschillen. Op de autosnelwegen neemt men een piek waar omstreeks 6.00 u 's ochtends, die buiten de autosnelwegen niet bestaat. De ongevallenpiek van de zondagochtend is derwijze dat dit het tijdstip van het weekend is met de meeste ongevallen.

Grafiek 21:
Verdeling van de letselongevallen enerzijds en doden 30 dagen en zwaargewonden anderzijds over elk uur van de dag en alle dagen van de week (1999-2008; niet-gewogen cijfers) op autosnelwegen

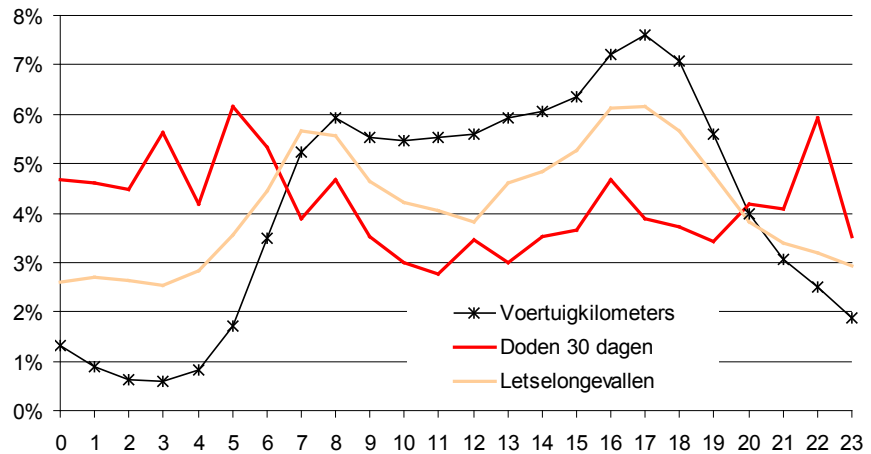


Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Het verschil tussen de verdeling van de ongevallen en de verdeling van de doden 30 dagen en zwaargewonden maakt het mogelijk de perioden van de week te

lokalisieren met de ongevallen met de hoogste ernst. Tijdens de tweede helft van zaterdag- en zondagnacht is de ernst van de ongevallen het hoogst. De andere nachten van de week kennen eveneens vrij zware ongevallen, alsook de zondag die de hele dag door een vrij hoge ernstgraad van ongevallen kent.

Grafiek 22:
Verdeling van de letselongevallen, doden 30 dagen en voertuigkilometers¹⁰ over de uren van een gemiddelde dag (1999-2008 niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

In de bovenstaande grafiek vertegenwoordigt de zwarte lijn de verdeling van de voertuigkilometers op de autosnelwegen tijdens een gemiddelde dag. Wij kunnen gemakkelijk de ochtendspits en vooral de avondspits onderscheiden. De lichtroze lijn geeft de verdeling van de letselongevallen weer volgens de uren. Deze verdeling volgt min of meer de structuur van de voertuigkilometers, maar wij stellen gemakkelijk vast dat het ongevalrisico per voertuigkilometer kleiner is tussen 8 en 19u en groter is tussen 22 en 6u 's ochtends.

De laatste lijn vertegenwoordigt de verdeling per uur van de doden 30 dagen. Deze verdeling verschilt sterk van de twee vorige. De doden zijn ruimschoots oververtegenwoordigd in vergelijking met de voertuigkilometers tussen 21 en 6u. De bijzonder kritieke uren zijn 22 u en 3 tot 6u 's ochtends. Op die tijdstippen is het overlijdensrisico per voertuigkilometer immers heel wat groter dan op de andere uren.

¹⁰. Estimatie van het FOD Mobiliteit van 2005



8. Conclusie

Europese richtlijn

Het themarapport autosnelwegen kadert in de voorbereidingen van de implementatie van de Europese richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur waarbij procedures voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits op het trans-Europees wegennetwerk, dienen te worden opgesteld. Daartoe dienen alle lidstaten gegevens betreffende dodelijke ongevallen op het trans-Europees wegennetwerk te verzamelen.

België binnen de EU

Binnen de EU15, de 15 lidstaten die het eerst tot de EU zijn toegetreden, presteert België slecht op het vlak van verkeersveiligheid op autosnelwegen. Op zo goed als alle parameters in functie van het aantal doden 30 dagen, zoals het overlijdensrisico of het aandeel doden op autosnelwegen, is België de hekkensluiter. Daarenboven zien we dat het aantal doden 30 dagen in België sinds 1991 zeker niet sneller afneemt dan in andere landen van de EU15, terwijl dit toch een vereiste zal zijn in de toekomst als we niet langer de laatste plaats willen bekleden.

Het hoge aantal opritten en afritten, de hoge verkeersintensiteit, en de hoge concentratie aan vrachtwagenverkeer zijn maar enkele mogelijke verklaringen voor de slechte rangschikking van België. Omdat België echter niet alleen op autosnelwegen maar eigenlijk op alle wegen samen een van de hoogste overlijdensrisico's kent binnen de EU15, houdt de slechte prestatie van België op autosnelwegen ook verband met kenmerken die niet enkel eigen zijn aan autosnelwegen. Een diepgaandere studie is noodzakelijk om dit allemaal te toetsen.

Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid (SGVV)

De SGVV hanteert een ambitieuze doelstelling van -50% doden 30 dagen in het jaar 2010 ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000. Vanaf deze referentieperiode tot 2008 is het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen afgenomen met -31%. Deze daling is nagenoeg gelijk aan

de evolutie buiten autosnelwegen (-29%), maar de doelstelling van de SGVV lijkt, zowel op als buiten autosnelwegen, niet meer haalbaar.

Autosnelwegen wijken echter zo sterk af van andere wegen dat een extrapolatie van de algemene doelstelling van de SGVV naar autosnelwegen niet vanzelfsprekend is. Autosnelwegen onderscheiden zich van andere wegen door een hogere snelheidslimiet, de afwezigheid van zwakke weggebruikers en een bijzondere verkeersinrichting zoals het ontbreken van kruispunten en een scheiding van de twee rijrichtingen. Daardoor komen bepaalde ongevaltypes ook meer voor op autosnelwegen, zoals de eenzijdige ongevallen.

Basisstatistieken

In 2008 bedroeg de slachtoffertol op de Belgische autosnelwegen: 139 doden 30 dagen en circa 1050 zwaargewonden en 4450 lichtgewonden. Deze slachtoffers waren de tol van 3750 letselongevallen. Het aandeel doden 30 dagen op autosnelwegen binnen het totaal aantal verkeersdoden bedraagt 15%; het aandeel letselongevallen is gelijk aan 8%. Het aandeel doden 30 dagen en ongevallen op autosnelwegen is sinds 1991 sterk toegenomen, respectievelijk met ongeveer een kwart en de helft.

Deze evolutie reflecteert dat in de loop van de afgelopen 18 jaar het aantal doden en letselongevallen op autosnelwegen minder snel afgenomen is afgenomen dan buiten autosnelwegen.

Het groeiend aandeel letselongevallen en doden 30 dagen op autosnelwegen is uitsluitend aan negatieve ontwikkelingen in de jaren '90 te wijten, want de procentuele dalingen sinds 2000 op autosnelwegen en buiten autosnelwegen komen dicht bij elkaar in de buurt. Naast doden 30 dagen en letselongevallen geldt dit ook voor lichtgewonden. Enkel de evolutie van zwaargewonden is afwijkend en daarom ook het meest zorgwekkend. Terwijl het aantal zwaargewonden sinds 1991 buiten autosnelwegen met bijna 70% is gedaald, is het aantal zwaargewonden op autosnelwegen met bijna 10% gestegen.

Reizigerskilometers

Het groeiend aandeel doden 30 dagen en ongevallen op autosnelwegen houdt verband met de reizigerskilometers die op autosnelwegen sinds 1991 met maar liefst 47% zijn toegenomen en buiten autosnelwegen met "maar" 19%.

De periode 2000-2004

De meest opvallende periode op autosnelwegen is de periode 2000-2004. Nadat het aantal slachtoffers op autosnelwegen een decennium lang is blijven stijgen, zien we in de periode 2000-2004 een spectaculaire daling van alle slachtoffertypes: -48% voor de doden 30 dagen, -38% voor de zwaargewonden en -29% voor de lichtgewonden. Voor elk slachtoffertype is deze indrukwekkende daling die slechts op vijf jaar plaats vond, een betere prestatie dan de ontwikkeling die op 18 jaar heeft plaats gevonden, nl. van 1991 tot en met 2008, want daar bedragen de procentuele evoluties: -31% voor de doden 30 dagen, +8% voor de zwaargewonden en +19% voor de lichtgewonden.

De periode 2000-2004 valt samen met het eerste actieplan (2000-2004) van de Federale politie. In dit actieplan werden duidelijke, kwantificeerbare en ambitieuze doelstellingen vooropgesteld met betrekking tot controles op snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, enz. Deze aanpak is ruim aan bod gekomen in de media. Het rijgedrag van de weggebruikers is hierdoor mogelijk beïnvloed, maar cijfers om deze hypothese te staven zijn niet voor handen.

Ernst, overlijdensrisico en ongevalsrisico

Autosnelwegen kenmerken zich door een hoge ernst van de letselongevallen, een laag ongevalsrisico en een laag overlijdensrisico. Deze kenmerken spreken

elkaar niet tegen. Er gebeuren zes keer minder letselongevallen per gereden kilometer op autosnelwegen dan erbuiten, en er vallen zeker drie keer minder doden per reizigerskilometer, maar in het geval er wel een ongeval gebeurt, dan is de kans twee maal groter dat er verkeersdoden vallen.

Het aantal letselongevallen en doden 30 dagen is van 1991 tot en met 2008 respectievelijk met 24% toegenomen en met 31% afgenomen, wat resulteert in een afname van de ernst met 44%. Het ongevalsrisico is met bijna een kwart afgenomen; en het overlijdensrisico is gehalveerd.

Het Vlaams en het Waals Gewest

In het Waals Gewest is het verkeer op autosnelwegen sneller aangegroeid dan in het Vlaams Gewest. De nationale aangroei van het aantal reizigerskilometers op autosnelwegen met 47% sinds 1991 is het resultaat van een stijging van iets meer dan 40% in het Vlaams Gewest en een toename van bijna 60% in het Waals Gewest.

Het is opmerkelijk dat dit niet tot een sterkere toename van het aantal letselongevallen in Wallonië heeft geleid. Beide gewesten kennen een toename met een kwart van de letselongevallen. Er treedt wel een verschil op met betrekking tot het aantal doden 30 dagen, waarbij de nationale afname met 31% een combinatie is van een daling met 45% in het Vlaams Gewest en een daling met 4% in het Waals Gewest. De rollen worden echter omgekeerd als het gaat over de zwaargewonden. Deze kennen sinds 1991 een stijging van 22% in het Vlaams Gewest en een daling van 5% in het Waals Gewest. Deze cijfers wijzen op een eigen dynamiek binnen elk gewest, zonder dat men echter aan het ene gewest een betere evolutie kan toeschrijven dan aan het andere gewest. Een studie naar de oorzaken van de minder goede evolutie van de zwaargewonden dan van de doden 30 dagen in Wallonië en van het omgekeerde fenomeen in Vlaanderen, zou inzichten over de specifieke dynamiek van elk gewest aan het licht kunnen brengen. Over het algemeen zien we in het Vlaams Gewest grotere schommelingen doorheen de tijd dan in het Waals Gewest. De daling van het aantal doden 30 dagen tijdens de periode 2000-2004 met 58% in Vlaanderen die "beperkt" wordt tot een daling van 30% in het Waals gewest is hier het beste voorbeeld van.

Ernst, overlijdensrisico en ongevalsrisico in de gewesten

De gelijkaardige evolutie van de letselongevallen, maar de veel sterkere daling van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest dan in het Waals Gewest, leiden tot een sterkere afname van de ernst in het Vlaams Gewest. Begin de jaren '90 was de ernst van de letselongevallen in beide gewesten nog min of meer gelijk; anno 2008 ligt deze in Vlaanderen ruim een derde lager.

Dit verschil in ernst verklaart ook waarom in 2008 het ongevalsrisico in beide gewesten zo goed als gelijk is terwijl het overlijdensrisico in Vlaanderen iets meer dan een derde lager ligt.

Weggebruikerstype van de slachtoffers

De volgorde van de slachtoffers per weggebruikerstype, is als volgt: auto-inzittenden (80%), inzittenden van lichte vrachtwagens (9%), vrachtwageninzittenden (5%) en motorfietsers (4%) en een restcategorie met onder andere voetgangers (2%). Dit overwicht bij auto-inzittenden was ook reeds in 1991 aanwezig. Voor twee voertuigtypen zien we sterke procentuele stijgingen sinds dat jaar: een toename van slachtoffers in lichte vrachtwagens met ongeveer de helft en een aangroei van ongeveer driekwart van de slachtoffers bij motorfietsers.

In ongevallen met lichte vrachtwagens vallen evenveel doden in de lichte vrachtwagen(s) als bij de andere betrokken partijen; in vrachtwagenongevallen

zijn er voor elk dode in de vrachtwagencabine zelfs twee doden bij de andere betrokken partijen.

De opponent per type weggebruiker

Eerst en vooral valt op dat voor veel slachtoffers in letselgevallen op autosnelwegen een opponent ontbreekt en er dus sprake is van een eenzijdig letselgeval. Voor motorfietsers, inzittenden van personenwagens en van lichte vrachtwagens is dit zelfs de meest voorkomende situatie. Ook voor een derde van de slachtoffers in vrachtwagens is dit het geval. Het is niet verbazend dat voor deze laatstgenoemde slachtoffers en voor slachtoffers in autobussen/autocars de vrachtwagen de meest voorkomende opponent is, aangezien motorfietsers en personenwagens vaak een te kleine massa hebben en te laag zijn om een bedreiging te vormen voor de inzittenden van vrachtwagens en autobussen/autocars.

Leeftijd, geslacht en land van inschrijving van het voertuig

Een kijk op de leeftijd en het geslacht van de slachtoffers biedt weinig verrassingen. Het aantal slachtoffers per weggebruikerstype en leeftijdscategorie weerspiegelt waarschijnlijk het gebruik van elk voertuigtype door de leeftijdscategorieën, net zoals het aantal slachtoffers per weggebruikerstype en geslacht het gebruik van elk voertuigtype door elk geslacht weerspiegelt. Voor personenwagens bevindt de piekleeftijd bij de slachtoffers zich tussen 18 en 29 jaar. Zes op tien slachtoffers in personenwagens zijn mannen.

17% van de betrokken bestuurders heeft een voertuig dat niet in België is ingeschreven.

Type van de eerste aanrijding

De eerste aanrijding is natuurlijk doorslaggevend om het ongevalstype te bepalen. Op de autosnelweg zijn twee types van eerste aanrijding goed voor 83 % van alle ongevallen: de eenzijdige ongevallen en de ongevallen met twee voertuigen die elkaar langs achteren/naast elkaar aanrijden.

De eenzijdige ongevallen

Bij 42 % van de ongevallen betreft de eerste aanrijding een eenzijdig ongeval met een obstakel naast de rijweg. Telt men daarbij de eenzijdige ongevallen met een obstakel op de rijweg en de eenzijdige ongevallen zonder obstakel (bv. val), dan is bijna 1 letselgeval op 2 op de autosnelweg een eenzijdig ongeval. Deze ongevallen hebben trouwens een hogere ernst dan andere ongevallen aangezien zij 56 % van de doden op de autosnelwegen veroorzaken. Deze ongevallen zijn frequenter bij de motorrijders (52 % van de ongevallen met motorfietsen) en de automobilisten (46 %) dan bij de bestuurders van lichte vrachtwagens (34 %) of van vrachtwagens (18 %). Zij doen zich vaker voor 's nachts, tijdens het weekend, en wanneer de verkeersomstandigheden moeilijk zijn (ijzel, sneeuw, nat wegdek). Het is niet verwonderlijk dat in de overgrote meerderheid van deze ongevallen (90 %) de controle over het voertuig wordt verloren. Wat de kenmerken van de bij deze ongevallen betrokken bestuurders betreft, stellen wij een oververtegenwoordiging vast van de jonge bestuurders (18-29 jaar), alsook van de bestuurders die onder invloed van alcohol rijden, en van vrouwen.

De niet overschreden vangrail is het obstakel waarmee men buiten de rijweg het vaakst in aanrijding komt (53 %), op een aanzienlijke afstand gevolgd door een muur of een bouwwerk (9 %), een overschreden vangrail (8 %) en een boom (7 %). Op de rijweg is het meeste frequente obstakel een "gevalen voorwerp of lading" (31 %), een verkeerseiland of een boordsteen (30 %), werken of signalisatie van werken (22 %) en een loslopend dier (10 %).

De aanrijdingen langs achteren of naast elkaar

De ongevallen die beginnen met een aanrijding langs achteren of naast elkaar vertegenwoordigen 34 % van de letselongevallen en 27 % van de doden 30 dagen. In tegenstelling tot eenzijdige ongevallen, zijn in ongevallen langs achteren of naast elkaar heel wat vaker autobussen en autocars (74 % van de ongevallen waarbij autobussen en autocars zijn betrokken), vrachtwagens (51 %) en lichte vrachtwagens (45 %) betrokken dan wagens (35 %) en motorfietsen (25 %). Bijgevolg zijn de bestuurders bij dergelijke ongevallen vaker beroepsactieve mannen. In 61 % van de gevallen werden de veiligheidsafstanden niet geëerbiedigd en in 18 % (tegenover 9 % voor de andere ongevallen) volgt het ongeval op een file of op een ander ongeval.

Specifieke ongevallen

Sommige specifieke ongevallen zijn eerder kenmerkend voor autosnelwegen. Het betreft de ongevallen die het gevolg zijn van een file of van een ander ongeval, de ongevallen ter hoogte van wegwerkzaamheden, de ongevallen in tunnels, de ongevallen met aquaplaning en de ongevallen met spookrijders waaraan in de media veel aandacht wordt besteed. Laatstgenoemde, gelukkig maar heel zeldzaam, hebben de hoogste ernst. De ongevallen ter hoogte van wegwerkzaamheden hebben een hogere ernst dan de andere ongevallen op autosnelwegen; alle andere "specifieke" ongevaltypes zijn minder ernstig.

Rijden onder invloed van alcohol

Net zoals op het secundaire wegennet worden de bestuurders die betrokken zijn bij een letselongeval op de autosnelwegen hoe langer hoe vaker getest op het alcoholgehalte in het bloed. De laatste drie jaar wordt 50 % of meer van de bestuurders getest. Daarbij is ongeveer 10,5 % van de bestuurders onder invloed. In 2008 werd een tiental doden, een honderdtal zwaargewonden en meer dan 500 lichtgewonden in ongevallen met minstens één bestuurder onder invloed geregistreerd. Deze cijfers zijn een onderschatting, aangezien het alcoholgehalte van de te ernstig gewonde of omgekomen bestuurders niet gekend is. De autobestuurders zijn het vaakst onder invloed (13,5 %), vóór de motorrijders (9,7 %) en de bestuurders van lichte vrachtwagens (8,2 %). De bestuurders van vrachtwagens, autobussen en autocars worden maar uitzonderlijk positief bevonden.

Het percentage positief bevonden jonge bestuurders is lichtjes hoger dan dat van de ouderen, maar tot 55 jaar zijn de verschillen gering. Het rijden onder invloed is daarentegen duidelijk een mannelijk probleem en komt veel meer 's nachts voor dan overdag en meer tijdens het weekend dan in de week.

Andere ongevalfactoren

Bij 9 ongevallen op 10 werd melding gemaakt van een factor die verbonden is aan de weggebruikers. De twee belangrijkste factoren zijn het verlies van de controle over het voertuig (57 %) en de niet-naleving van de afstanden tussen weggebruikers (25 %). Bij 1 ongeval op 5 werd melding gemaakt van een factor die verband houdt met de weg of met de verkeersomstandigheden. 9 % van de ongevallen volgde na een file of een ander ongeval en in 8 % speelde een scherpe bocht een rol in het ongeval.

De ongevallen per maand, dag en uur

De verdeling van de ongevallen en van de doden is vrij homogeen gespreid over de seizoenen en vertoont minder schommelingen over de verschillende dagen in de week en de uren van de dag dan buiten autosnelwegen. Van maandag tot vrijdag vindt men een verdeling die verbonden is aan de verkeerspieken van de spitsuren. Tijdens de weekends zijn de nachten (s zaterdags van middernacht tot 6 u s ochtends en s zondags van middernacht tot 7 u) bijzonder gevaarlijk. Op die tijdstippen telt men enorm veel ongevallen (evenveel als op sommige

spitsuren tijdens de week!) en nog meer doden. Dit zijn duidelijk perioden waarnaar bijzondere aandacht moet uitgaan en waarvan een specifieke analyse moet worden gemaakt met betrekking tot de ongevaltypes die zich voordoen (snelheid, vermoeidheid, alcohol en drugs zijn bij deze ongevallen vermoedelijk sleutelementen).

Nog te verkennen onderzoekspistes

De gegevens betreffende de politieactiviteit op autosnelwegen kunnen mogelijk bepaalde opmerkelijke evoluties kunnen verklaren. Tot dusver beschikken we echter niet over voldoende gedetailleerde gegevens om dergelijke analyses uit te voeren.

De formulieren voor de aangifte van letselongevallen maken het niet mogelijk de precieze oorzaken van de ongevallen te bepalen. Met het oog op nauwkeurige aanbevelingen is een diepteanalyse van de ongevallen nodig.

De manoeuvres die worden uitgevoerd door de voertuigen die bij de ongevallen betrokken zijn, kunnen met behulp van het huidige formulier niet duidelijk worden geïdentificeerd. Ook hier is een meer specifieke analyse nodig.

Een analyse van de processen-verbaal van dodelijke ongevallen in 2008 wordt momenteel uitgevoerd. Deze zal hopelijk interessante informatie opleveren waarop preventie van ongevallen kan worden gestoeld en over de manier waarop ongevallen worden geregistreerd.



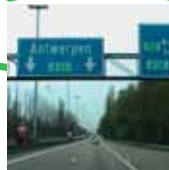
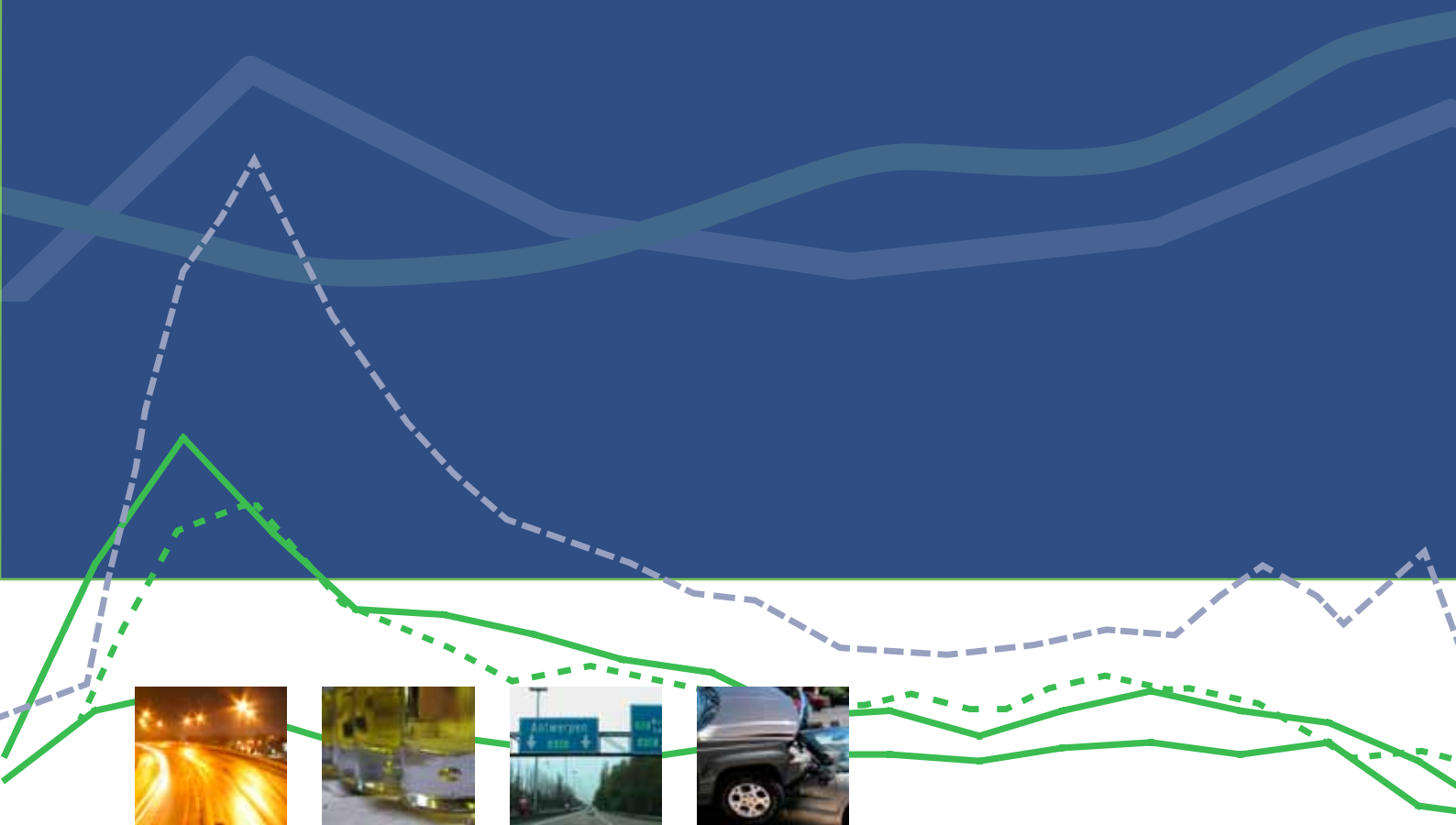
TABELLEN

Tabel 1:	Evolutie van de hoofdindicatoren op autosnelwegen (niet-gewogen cijfers).....	10
Tabel 2:	Evolutie van de voertuigkilometers, de reizigerskilometers, de wegennet- lengte en het ongevals- en overlijdensrisico op en buiten autosnelwegen (niet-gewogen cijfers)	10
Tabel 3:	Evolutie van de hoofdindicatoren op autosnelwegen per gewest (niet- gewogen cijfers).....	14
Tabel 4:	Evolutie van de voertuigkilometers, de reizigerskilometers, de wegennet- lengte en het ongevals- en overlijdensrisico op autosnelwegen (niet- gewogen cijfers).....	16
Tabel 5:	Het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en de ernst van letsel- ongevallen in de 3 gewesten, op autosnelwegen en op alle wegen (2008; gewogen cijfers). Het aandeel (%) van de hoofdindicatoren op autosnelwegen ten opzichte van alle wegen samen.	18
Tabel 6:	Een vergelijking tussen de landen van de EU15 Het aantal doden 30 dagen en letselongevallen op autosnelwegen. Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen per miljoen inwoners en per duizend km autosnelwegenlengte, en het aandeel doden 30 dagen op autosnelwegen.	21
Tabel 7:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen per weg- gebruikerstype (niet-gewogen cijfers).....	24
Tabel 8:	Evolutie van het aantal zwaargewonden op autosnelwegen per weg- gebruikerstype (niet-gewogen cijfers).....	24
Tabel 9:	Evolutie van het aantal lichtgewonden op autosnelwegen per weg- gebruikerstype (niet-gewogen cijfers).....	26
Tabel 10:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens, opgesplitst naar inzittenden van deze voertuigen en andere weggebruikerstypes betrokken bij het letselongeval (niet-gewogen cijfers)	28
Tabel 11:	Evolutie van het aantal letselongevallen, met minstens één voetganger, motorfietser, auto-inzittende, enz. (1991-2008, niet-gewogen cijfers)	30
Tabel 12:	Aandeel van de ongevallen met minstens één voetganger, één motorrijder, één automobilist enz. bij alle letselongevallen op autosnelweg(2008, gewogen cijfers).....	30
Tabel 13:	De opponenten van de slachtoffers volgens het weggebruikerstype van het slachtoffer (2008; gewogen cijfers)	32
Tabel 14:	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden) op autosnelwegen, per leeftijdscategorie en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers).....	34
Tabel 15:	Land van inschrijving van het voertuig van de betrokken bestuurders (2008; gewogen cijfers), alle voertuigen toegelaten op autosnelwegen inbegrepen	36
Tabel 16:	Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen op autosnelwegen volgens het land van inschrijving van de vrachtwagen (2008; gewogen cijfers).....	36
Tabel 17:	Hoofdindicatoren per type van de eerste botsing (2008; gewogen cijfers).....	38
Tabel 18:	Hoofdindicatoren per type van de eerste botsing, percentages (2008; gewogen cijfers).....	38
Tabel 19:	Aantal ongevallen met minstens één voetganger, minstens één motorfiets, minstens één personenauto, enz. volgens het type van de eerste botsing (2008; gewogen cijfers).....	39
Tabel 20:	Aantal ongevallen met minstens één voetganger, minstens één motorfiets, minstens één personenauto, enz volgens het type van de eerste botsing, percentages (2008; gewogen cijfers)	39
Tabel 21:	Aantal en percentage eenzijdige letselongevallen per weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers).....	40
Tabel 22:	Kenmerken van eenzijdige ongevallen	40

Tabel 23: Kenmerken van betrokken bestuurders in eenzijdige ongevallen	41
Tabel 24: Aantal en percentage ongevallen langs achteren (of naast elkaar) (2008; gewogen cijfers)	41
Tabel 25: Kenmerken van ongevallen langs achteren (of naast elkaar) (2008; gewogen cijfers).....	42
Tabel 26: Hoofdindicatoren van enkele specifieke letselongevaltypes op autosnelwegen (1999-2008; niet-gewogen cijfers).....	42
Tabel 27: Hoofdindicatoren van enkele specifieke letselongevaltypes op autosnelwegen (1999-2008; niet-gewogen cijfers). Percentages van elk specifiek ongeval ten opzichte van het totaal aantal letselongevallen.....	42
Tabel 28: Evolutie van de specifieke letselongevaltypes (niet-gewogen cijfers).....	43
Tabel 29: Evolutie van het aantal en van het percentage van geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelwegen (niet-gewogen cijfers)	45
Tabel 30: Evolutie van de ongevallen waarbij minstens één bestuurder onder invloed van alcohol betrokken is en evolutie van het aantal slachtoffers van deze ongevallen - 1991-2008 (niet-gewogen cijfers)	46
Tabel 31: Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens het voertuigtype – 2008 (gewogen cijfers)	47
Tabel 32: Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens leeftijd – 2008 (gewogen cijfers)	47
Tabel 33: Aantal en percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens het geslacht – 2008 (gewogen cijfers).....	48
Tabel 34: Aantal en percentage geteste en positief bevonden chauffeurs op de autosnelweg volgens de periode van de week– 2008 (gewogen cijfers)	48
Tabel 35: Hoofdindicatoren van letselongevallen volgens de periode van de week (2008; gewogen cijfers).....	51

GRAFIEKEN

Grafiek 1:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen.....	12
Grafiek 2:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers buiten autosnelwegen.....	12
Grafiek 3:	Evolutie van de ernst van letselongevallen, op en buiten autosnelwegen (niet-gewogen cijfers).....	13
Grafiek 4:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen, het Vlaams Gewest.....	16
Grafiek 5:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en de reizigerskilometers op autosnelwegen, het Waals Gewest.....	17
Grafiek 6:	Evolutie van de ernst van de letselongevallen op autosnelwegen per gewest	18
Grafiek 7:	Evolutie van de ernst van de letselongevallen per provincie en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	19
Grafiek 8:	Overlijdensrisico op autosnelwegen (uitzonderlijk uitgedrukt als aantal doden 30 dagen op een miljard voertuigkilometers) in verschillende Europese landen.....	20
Grafiek 9:	Evolutie van de doden 30 dagen en de voertuigkilometers op autosnelwegen in België in vergelijking met andere Europese landen.....	20
Grafiek 10:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers per weggebruikerstype (inzittenden).....	26
Grafiek 11:	Verdeling van de slachtoffers (inzittenden) op autosnelwegen, voor de periode 2006-2008 (niet-gewogen cijfers).....	27
Grafiek 12:	Evolutie (de periode 2006-2008 t.o.v. de periode 1998-2000) van het aantal doden 30 dagen en het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één.....	28
Grafiek 13:	De opponenten van de slachtoffers volgens het weggebruikerstype van het slachtoffer (2008; gewogen cijfers).....	32
Grafiek 14:	Het overlijdensrisico, voor inzittenden en opponenten samen, per miljard voertuigkilometers per weggebruikerstype.....	33
Grafiek 15:	Aandeel mannen en vrouwen binnen het totaal aantal slachtoffers op autosnelwegen per weggebruikertype (2008; gewogen cijfers).....	34
Grafiek 16:	Evolutie van het percentage geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg en op het geheel van het wegennet (niet-gewogen cijfers).	46
Grafiek 17:	Percentage van geteste en positief bevonden bestuurders op de autosnelweg volgens dag en uur – 2006 à 2008 (gewogen cijfers).....	48
Grafiek 18:	Factoren die worden vermeld als factoren die een rol hebben gespeeld in de ongevallen op de autosnelweg (2008, niet-gewogen cijfers).....	49
Grafiek 19:	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar (1999-2008; niet-gewogen cijfers).....	50
Grafiek 20:	Verdeling van de letselongevallen over elk uur van de dag en alle dagen van de week (1999-2008; niet-gewogen cijfers): autosnelwegen vergeleken met alle wegen.....	51
Grafiek 21:	Verdeling van de letselongevallen enerzijds en doden 30 dagen en zwaargewonden anderzijds over elk uur van de dag en alle dagen van de week (1999-2008; niet-gewogen cijfers) op autosnelwegen.....	51
Grafiek 22:	Verdeling van de letselongevallen, doden 30 dagen en voertuigkilometers over de uren van een gemiddelde dag (1999-2008 niet-gewogen cijfers).....	52



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid