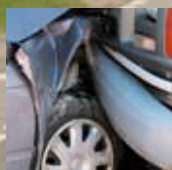
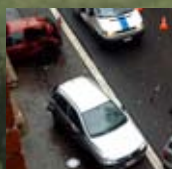


BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

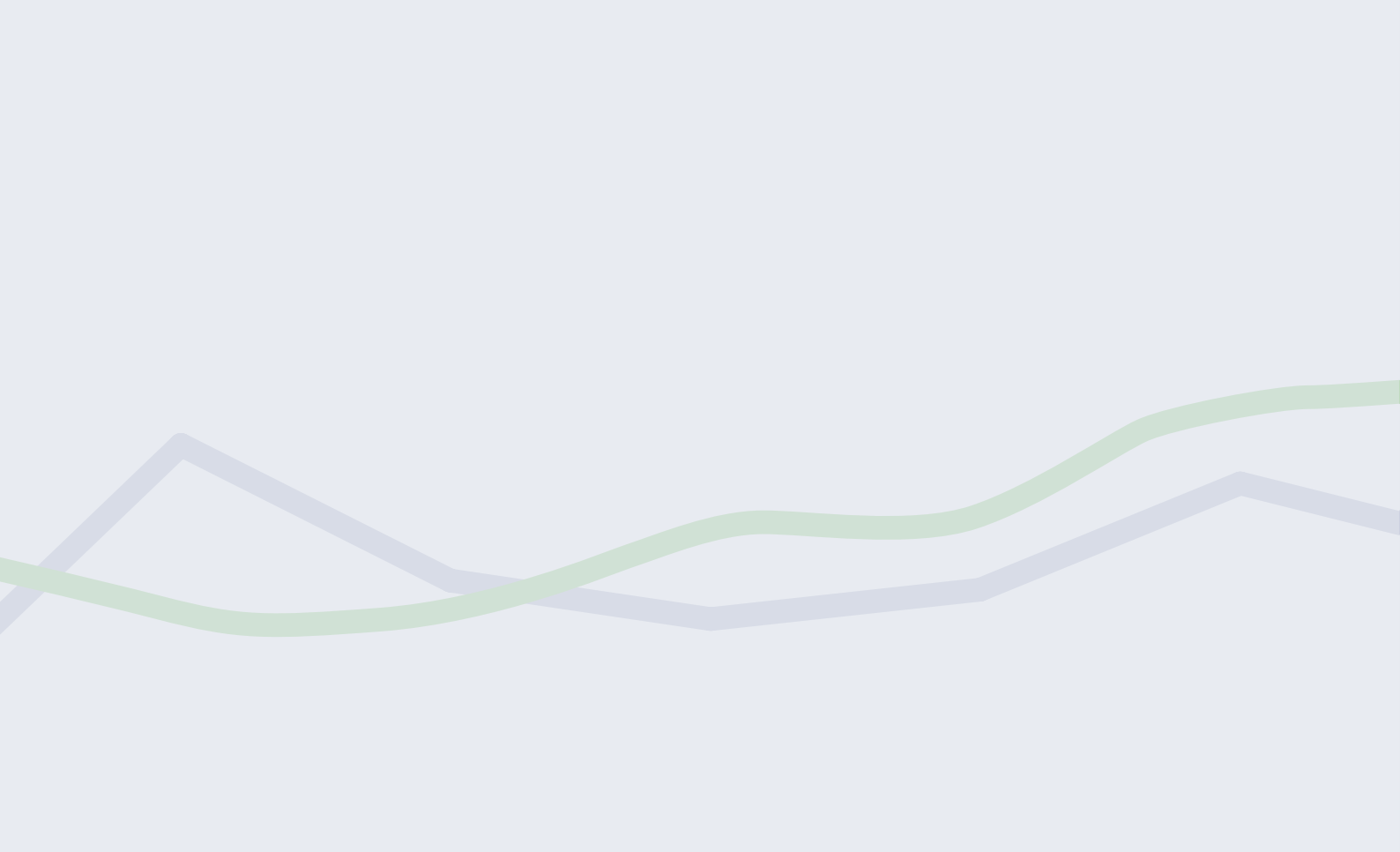
Evolutie van de verkeersveiligheid in België 2000-2007



ikbenvoor.be



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Auteur: Y.Casteels

Verantwoordelijke uitgever: M. Van Houtte

© BIW, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009

Table of contents

Samenvatting.....	4
1. Definities en bronnen.....	6
1.1. Definities.....	7
1.2. Bronnen.....	8
2. Algemene evolutie van de verkeersongevallen en slachtoffers in België	11
2.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid	18
2.1.1. Ongevallen per maand	18
2.1.2. Ongevallen per tijdstip van de week.....	21
2.2. Verkeersongevallen per plaats.....	23
2.2.1. Ongevallen per gewest	23
2.2.2. Ongevallen per provincie	24
2.2.3. Ongevallen op en buiten de autosnelweg.....	25
2.2.4. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (ongevallen op de autosnelweg niet meegeteld)	25
2.2.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten.....	26
2.2.6. Ongevallen per snelheidsregime	27
2.3. De slachtoffers van verkeersongevallen	28
2.3.1. Slachtoffers per voertuigcategorie.....	28
2.3.2. Slachtoffers per voertuigcategorie en leeftijd.....	33
2.3.3. Slachtoffers per leeftijd en geslacht Leeftijds-categorieën	39
2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen.....	40
2.4.1. Types aanrijdingen	40
2.5. Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden.....	41
2.6. Alcoholgerelateerde verkeersongevallen.....	42
Figuren.....	44
Tabellen	45



Samenvatting

Met 1067 doden 30 dagen (amper 2 minder dan het jaar voordien), is 2007 op verkeersveiligheidsvlak een jaar van stagnatie. Wanneer we kijken naar de evolutie van het aantal lichtgewonden (+3,1%), zwaargewonden (+2,3%) en ongevallen (+3,4%), kunnen we zelfs gewag maken van een stijging. 2007 is alleszins een verloren jaar gebleken in de race tegen de klok die België aanging op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) van 2001. België heeft zich toen voorgenomen om tussen het referentiegemiddelde voor de jaren 1998-1999-2000 en 2010 het aantal verkeersdoden met 50 % te verminderen, wat betekent dat tegen 31 december 2010 nog maar maximaal 750 verkeersdoden mogen worden geteld. Op de tweede Staten-Generaal in 2007 werd zelfs beslist om de inspanningen voort te zetten tot 2015, zodat tegen dan het aantal van 500 verkeersdoden niet meer wordt overschreden. Daarom is het belangrijk om te weten waar en wanneer de ongevallen zich voordoen, welke partijen erbij betrokken raken, en hoe de ongevallen verliepen. Alleen als we over dergelijke gedetailleerde gegevens over de verkeersongevallen beschikken, kunnen we aangepaste en doeltreffende maatregelen voorstellen. Dit rapport geeft de sleutelementen weer van de accidentologische gegevens van 2007.

Sommige maanden (van januari tot april) in het begin van 2007 kenden meer ongevallen dan het gemiddelde voor de 5 jaren ervoor. Wat de zwaarste (dodelijke) ongevallen betreft, springen vooral april, november en december in het oog. Als we kijken rond welke tijdstippen het verkeer het gevaarlijkst is, blijken de weekendnachten per tijdseenheid nog steeds risicovoller dan de andere tijdstippen van de week, tijdens weeknachten is het gevaar minder groot.

Wanneer we kijken naar de evolutie sinds de referentieperiode 1998-2000, stellen we vast dat de daling van het aantal letselongevallen in Vlaanderen ongeveer even groot is als in Wallonië, maar in het Vlaams Gewest neemt het aantal doden 30 dagen sterker af dan in

het Waals Gewest. De provincies Antwerpen en West-Vlaanderen hebben de grootste vooruitgang geboekt. In het Waals Gewest noteerden de provincies Luxemburg en Waals-Brabant de grootste dalingen van het aantal doden 30 dagen.

Tussen 2006 en 2007 is het aantal doden 30 dagen licht gedaald op autosnelwegen en wegen buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde daarentegen merken we een toename. Toch is het net binnen de bebouwde kom dat de daling ten opzichte van het referentiegemiddelde (98-2000) het grootst is; de dalingen buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg bedragen respectievelijk -29,6% en -30,4%.

Wanneer we de risicozones nader bestuderen, blijken buiten een kruispunt gelegen wegsegmenten het gevaarlijkst, vermits hier 81 % van de dodelijke ongevallen plaatsvinden. 90 km/u-wegen kennen de grootste dodentol (29,2%), gevolgd door 50 km/u-wegen (27,9%) en 70 km/u-wegen (20,1%). Toch moeten we opmerken dat het overlijdenspercentage op 90 km/u-wegen fors daalt, terwijl het op 70 km/u-wegen eerder in stijgende lijn ligt. Deze tegenovergestelde tendensen zijn te wijten aan het feit dat op heel wat wegen de maximumsnelheid van 70 km/u werd opgetrokken naar 90 km/u (vooral in Vlaanderen was dit het geval).

Drie weggebruikerscategorieën hebben de doelstellingen van de SGW reeds gehaald: het aantal bromfietzers klasse A en B en het aantal overleden auto-inzittenden is tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2007 meer dan gehalveerd. Andere weggebruikerscategorieën (o.a. inzittenden van minibussen, inzittenden van bussen en autocars, automobilisten, bestuurders van motoren met een vermogen onder de 400cc, fietsers en voetgangers) zijn op de goede weg, vermits ze allemaal dalingen laten optekenen van 32,5 % of meer. Maar bij de inzittenden van bestel- en vrachtwagens, en bij de bestuurders van motoren met een vermogen van 400 cc of meer, is het aantal doden respectievelijk toegenomen met 9,7 %, 36,4 % en 15,0 %.

In termen van de leeftijd van de weggebruikers zijn de voornaamste risicogroepen voetgangers jonger dan 20 jaar en ouder dan 70 jaar, fietsers van 10-19 jaar en van 60 jaar en ouder, bromfietzers van 16 tot 19 jaar, motorrijders van 20 tot 50 jaar (de risicoleeftijdsgroep bij motorrijders wordt steeds uitgebreider) en autobestuurders en -passagiers van 15 tot 29 jaar.

Botsingen langs opzij en langs achter komen het vaakst voor, maar botsingen waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan belandt, frontale botsingen en botsingen met één voetganger zijn het gevaarlijkst.

Tot slot blijft de problematiek van rijden onder invloed nog altijd bijzonder belangrijk aangezien 15 % van de autobestuurders die bij een letselongeval op alcohol getest werden, positief bleek. Dit percentage varieert sterk naargelang van het tijdstip van de week, zo ligt het op weekdays onder de 10 %, maar komt het tijdens week- of weekendnachten boven de 35 % uit. Het zou onterecht zijn om uitsluitend de jongeren hiervoor met de vinger te wijzen, want bij alle leeftijdsgroepen treffen we gelijkaardige percentages aan.



1. Definities en bronnen

Inhoudstabel

1. Definities en bronnen.....	6
1.1. Definities.....	7
1.2. Bronnen.....	8

1.1. Definities

Voor een goed begrip van de voorgestelde statistieken en analyses, worden hieronder enkele definities, in alfabetische volgorde weergegeven.

Dag

In tegenstelling tot de nacht, wordt de dag (overdag) gedefinieerd als de periode van 6.00 am tot 21.59 pm.

Dodelijk gewonde

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overleed aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of vóór de ziekenhuisopname is gestorven.

Doden 30 dagen

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke gedood wordt, overlijdt vóór zijn ziekenhuisopname, of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Doden ter plaatse

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke gedood wordt of overlijdt vóór zijn ziekenhuisopname.

Ernst van de ongevallen

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

Letselongevallen

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 privé-terrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels).

Lichtgewonde

Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, voor wie de definitie van dodelijk gewonde of zwaargewonde niet van toepassing is.

Nacht

In tegenstelling tot de dag, duurt de nacht van 22.00 pm tot 5.59 am van de volgende dag.

Reizigerskilometers

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

Slachtoffers

Licht- of zwaargewonden of doden 30 dagen.

Voertuigkilometers

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

Week

In tegenstelling tot het weekend, duurt de week van maandag 6.00 am tot vrijdag 21.59 pm.

Weekend

In tegenstelling tot de week, duurt het weekend van vrijdag 22.00 pm tot maandag 5.59 am.

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.

1.2. Bronnen

De in dit rapport opgenomen letselongevallengegevens zijn afkomstig van de Federale Overheidsdienst Economie, Middenstand en Energie, AD Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie AD SEI). Daarnaast werden ook andere gegevensbronnen gebruikt, waaronder de gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer, EUROSTAT, de CARE-database en de IRTAD-database.

Net als in de meeste Europese landen, wordt de informatie over letselongevallen in België geregistreerd door de politiediensten. Na de vaststelling van een letselongeval stelt de politie een proces-verbaal op. Op basis daarvan, wordt deels automatisch en deels manueel, een “analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden” (VOF of verkeersongevallenformulier) ingevuld. Deze vragenlijst, die een grote hoeveelheid informatie over het ongeval bevat, maakt het mogelijk een databank met ongevallengegevens aan te maken. Hiervoor worden de gegevens die via de VOF werden ingezameld, verstuurd naar de FOD Economie AD SEI, waar ze worden verbeterd, aangevuld met de doden 30 dagen die door de parketten gemeld worden en gevalideerd. Vervolgens worden deze gegevens voor verdere analyse doorgegeven aan verschillende instellingen, waaronder het BIVV en de regionale overheden. Deze procedure garandeert (als alles goed gaat) de beschikbaarheid van betrouwbare gegevens zes maanden na de afsluiting van de dataverzameling.

Betrouwbaarheid

Van 2000 tot 2002 vond de politiehervorming plaats. Deze had een aanzienlijke weerslag op de continuïteit van het invullen van het aantal verkeersongevallenformulieren in bepaalde politiezones. Om deze abnormale daling te corrigeren, heeft het toenmalige NIS beslist om de gegevens vanaf 2002 te wegen door het toepassen van een coëfficiënt (kalibratie) die gebaseerd is op het aantal processen-verbaal van letselongevallen dat door de politiediensten geregistreerd worden.

De kalibratie berekent de verhouding tussen het aantal ongevallen zonder doden per politiezone afkomstig uit het PV-register en het aantal ongevallen zonder doden per politiezone afgeleid uit de detailregistraties (VOF).

Een kalibratie- of wegingscoëfficiënt wordt berekend per politiezone en vervolgens toegepast op de variabelen van de ongevallen zonder doden (dit om te vermijden dat er doden zouden “bijgecreëerd” worden voor deze politiezone). Met andere woorden: alle ongevallen zonder doden (en dus alle variabelen van deze ongevallen) worden gewogen met deze coëfficiënt.

Concreet betekent dit dat een verkeersongeval met 3 lichtgewonden na berekening van een kalibratiecoëfficiënt van 1,2 voor deze politiezone, zal geëxtrapoleerd worden naar 3,6 lichtgewonden. Of het aantal ongevallen bij regenweer, binnen de bebouwde kom, in een scherpe bocht... wordt “opgewaardeerd” of gewogen met de berekende kalibratie-coëfficiënt¹.

De weging is geëvolueerd tussen 2002 en 2005. Voor 2002 was het de bedoeling om de cijfers te corrigeren voor de politiezones die door de politiehervorming abnormale dalingen vertoonden. De weging werd dan ook niet doorgevoerd voor alle politiezones. Doorheen de jaren werden alle politiezones in het systeem opgenomen.

De tabel hierna geeft het aantal gewogen zones weer per jaar. We stellen vast dat alle 196 politiezones werden gekalibreerd sinds 2005.

1. Toelichting afkomstig van de FOD Economie AD SEI.

Tabel 1 :
Aantal gewogen zones per jaar

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Politiezones met kalibratie	0	123	182	189	196	196	196
Politiezones zonder kalibratie	196	73	14	7	0	0	0
Totaal van de politiezones	196	196	196	196	196	196	196

Bron : FOD Economie AD
SEI / Infografie : BVV

Wanneer we proberen om de evolutie van een fenomeen over meerdere jaren heen in kaart te brengen, worden onze conclusies vertekend door het gebruik van een wegingscoëfficiënt.

Daarom werd er in onderstaande analyse voor geopteerd om bij de analyse van de evoluties geen gewogen gegevens te gebruiken. Toch geven we ter informatie telkens ook de gewogen gegevens zodat de lezer een zo transparant mogelijk beeld krijgt van de verkeersveiligheidssituatie in België. Daarenboven dient men er rekening mee te houden dat de cijfers van 2001 tot en met 2004 vertekend kunnen zijn door de gevolgen van de politiehervorming en van de nieuwe registratie en centralisatieprocedure.

Wanneer de gemaakte analyses betrekking hebben op één jaar in het bijzonder worden de gewogen gegevens gebruikt.

Voor de analyse van de doden 30 dagen of van de dodelijke ongevallen kan de analyse zowel uitgevoerd worden op gewogen als op ongewogen gegevens aangezien dodelijke ongevallen niet gewogen worden (of meer bepaald een wegingscoëfficiënt gelijk aan 1 krijgen).

Onderregistratie

Zoals in alle andere landen met verkeersongevallenstatistieken wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie. Er zijn verschillende oorzaken voor deze onderregistratie, een gedeelte ervan is vooralsnog onbekend in België: we weten dat een deel van de letselongevallen niet geregistreerd worden, eenvoudigweg omdat de betrokken weggebruikers de ordediensten niet oproepen. Het komt ook voor dat de politie niet ter plaatse raakt, of dat het VOF niet ingevuld wordt of zoek raakt... Er bestaat in België geen diepgaand onderzoek hieromtrent. We gaan er echter van uit dat het aantal niet-geregistreerde ongevallen afhangt van de ernst van de ongevallen (hoe erger het ongeval, hoe groter de kans dat het geregistreerd wordt), het aantal betrokken weggebruikers (hoe meer weggebruikers, hoe groter de registratiekans), de betrokken weggebruikerscategorie(ën) (fietsongevallen worden minder vaak geregistreerd dan ongevallen waarbij een auto betrokken raakt), de leeftijd van de betrokken weggebruikers, etc.

Volgens Belgische en internationale studies, wordt 90% van de dodelijke ongevallen geregistreerd. Voor slachtoffers die naar het ziekenhuis worden afgevoerd ligt de registratiegraad rond de 50%, en voor personen met onschuldige verwondingen (niet in het ziekenhuis opgenomen), ligt dit cijfer lager dan 20%.

Het aantal doden 30 dagen is de meest betrouwbare indicator aangezien de informatie van de politie over de doden ter plaatse aangevuld wordt op basis van de melding van de parketten dat een dodelijk gewonde overleden is binnen de 30 dagen na het ongeval.

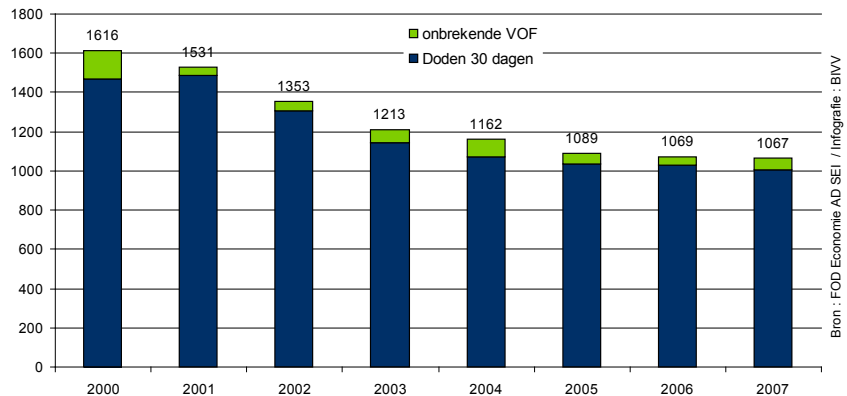
Indien er voor dat ongeval nog geen VOF in de databank zit, wordt de vaststellende eenheid gecontacteerd met de vraag om voor dat ongeval alsnog een VOF in te vullen. Totaal sluitend is dit systeem nog niet maar het



DEFINITIES EN BRONNEN

aantal “ontbrekende VOF” is in de loop van de voorbije jaren afgenomen wat er op wijst dat de betrouwbaarheid van dit cijfer toeneemt. Er dient evenwel opgemerkt dat deze ontbrekende aantallen sinds 2002 opgenomen worden in het totaal aantal doden 30 dagen die door het voormalige NIS werden gepubliceerd. Daarvoor gebeurde dit niet waardoor voor het jaar 2000 146 doden 30 dagen en voor het jaar 2001 45 doden 30 dagen ontbreken in de officiële statistieken. Indien we deze gegevens toch mee in rekening zouden brengen, betekent dit dat het aantal doden 30 dagen tussen 2007 en 2000 afgenomen is met 34,0%.

Grafiek 1 :
Evolutie van het aantal doden
30 dagen tussen 2000 en 2007



Specifieke problemen

De politiezone Brussel-Elsene kent op haar beurt een specifiek probleem. Bij de overgang naar het elektronische ongevallenregistratiesysteem kende de politiezone technische problemen die de statistieken vertekenden. Bij de analyse van de evolutie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houden we dus geen rekening met 2002.

In sommige grafieken in de rapporten werden bepaalde jaren (2001, 2002 of 2003) in het grijs weergegeven, om aan te tonen dat ze niet in aanmerking komen voor analyse. De reden hiervoor is dat ze afwijkende resultaten vertonen. Deze abnormale resultaten zijn dus eerder toe te schrijven aan de structurele gevolgen dan aan werkelijke tendenswijzigingen op het vlak van de verkeersveiligheid.



2. Algemene evolutie van de verkeersongevallen en slachtoffers in België ²

Table of contents

2. Algemene evolutie van de verkeersongevallen en slachtoffers in België	11
2.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid	18
2.1.1. Ongevallen per maand	18
2.1.2. Ongevallen per tijdstip van de week.....	21
2.2. Verkeersongevallen per plaats.....	23
2.2.1. Ongevallen per gewest	23
2.2.2. Ongevallen per provincie	24
2.2.3. Ongevallen op en buiten de autosnelweg.....	25
2.2.4. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (ongevallen op de autosnelweg niet meegeteld)	25
2.2.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten.....	26
2.2.6. Ongevallen per snelheidsregime	27
2.3. De slachtoffers van verkeersongevallen	28
2.3.1. Slachtoffers per voertuigcategorie.....	28
2.3.2. Slachtoffers per voertuigcategorie en leeftijd.....	33
2.3.3. Slachtoffers per leeftijd en geslacht Leeftijds-categorieën	39
2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen.....	40
2.4.1. Types aanrijdingen	40
2.5. Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden.....	41
2.6. Alcoholgerelateerde verkeersongevallen.....	42

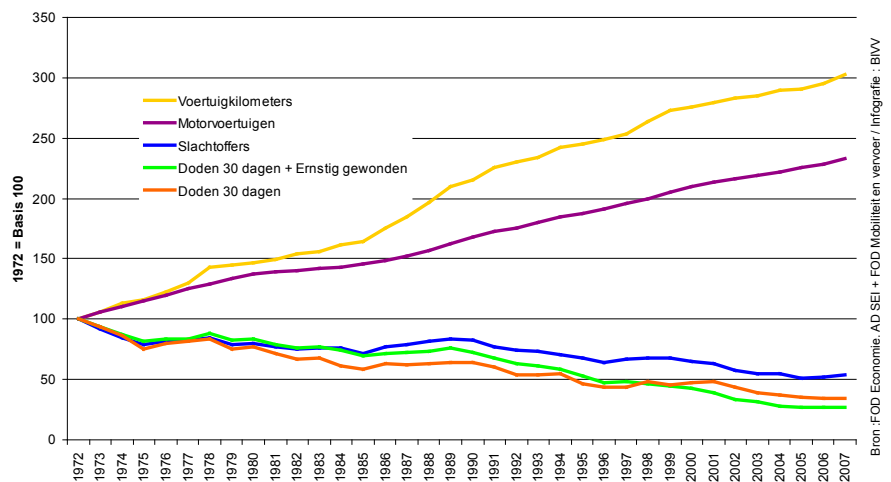
2. Deze cijfers komen uit de gegevensbank van de FOD Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie, AD SEI) en stemmen overeen met de toestand op het moment dat dit document gedrukt werd. Normaalgesproken zijn deze gegevens definitief, maar in de toekomst zijn wijzigingen mogelijk in functie van eventuele correcties door de FOD Economie DG SEI.

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

In de jaren 70 telden we in België jaarlijks meer dan 3000 verkeersdoden. In 1973, één jaar nadat we een droef record vestigden van 3101 verkeersdoden, werden naar aanleiding van de oliecrisis de snelheidsbeperkingen ingevoerd. 1974 was het jaar van de definitieve invoering van de maximumsnelheden van 120 km/u op de autosnelweg en 90 km/u op de andere wegen. Dit was het begin van een hele resem maatregelen om het verkeer veiliger te maken. In 1984 telden we voor het eerst terug opnieuw minder dan 2000 doden en in 1995 telden we er minder dan 1500.

Sinds de jaren 70 werden enorme vooruitgang geboekt op verkeersveiligheidsvlak. Het jaarlijkse aantal doden is 3 keer kleiner geworden en het aantal zwaargewonden is nu 4 keer kleiner dan vroeger. Deze positieve evolutie is des te opmerkelijk omdat het aantal voertuigen in deze periode meer dan verdubbeld is, en het aantal reizigerskilometers verdriedubbeld is. Het overlijdensrisico per reizigerskilometer is dus bijna 9 keer kleiner geworden.

Grafiek 2 :
Algemene evolutie van
slachtoffers, motorvoertuigen
en afgelegde kilometers



Tabel 2 : Algemene evolutie van slachtoffers, motorvoertuigen en afgelegde kilometers

Jaar	Doden 30 dagen ³		Doden 30 dagen + ernstig gewonden ⁴		Slachtoffers (doden 30 dagen + gewonden)		Motorvoertuigen (op 1 augustus) ⁵		Voertuigenkilometers (in miljard)	
1950	1051		4174		20351		±558000			
1955	1059		10515		51185		±880000			
1960	1782		14991		79747		±1160000			
1965	2441		19239		100786					
1970	3070		26129		107777				29,35	
1971	3082	Index	24816	Index	99502	Index			30,77	Index
1972 ⁶	3101	100	26711	100	106.538	100	2.732.677	100	32,69	100
1973 ⁷	2915	94,0	25109	94,0	97.660	91,7	2.886.607	105,6	34,74	106,3
1974	2665	85,9	23319	87,3	90.486	84,9	3.015.626	110,4	37,09	113,5
1975	2346	75,7	21735	81,4	84.478	79,3	3.136.909	114,8	38,01	116,3
1976	2488	80,2	22301	83,5	86.551	81,2	3.273.438	119,8	40,03	122,5

3. Tot in 1972: statistieken op basis van overlijdensoorzaken (overlijdensverklaring).

Vóór 1964: Belgen + vreemdelingen ingeschreven in de bevolkingsregisters.

Vanaf 1964: idem + vreemdelingen in doortocht in ons land.

Vanaf 1973: de cijfers van de dodelijk gewonden worden door de parketten aan het NIS bezorgd.

4. Zwaargewonden: nieuwe definitie op 1-1-1971: hospitalisatie >24 u (deze definitie werd reeds officieus gebruikt in 1970).

5. Motorvoertuigen: bromfietsen niet meegerekend.

6. 1972: laatste jaar vóór de energiecrisis en de invoering van ingrijpende maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid.

7. Nieuw systeem voor de registratie van ongevallen ingevoerd op 1-1-1973.

Jaar	Doden 30 dagen ³		Doden 30 dagen + ernstig gewonden ⁴		Slachtoffers (doden 30 dagen + gewonden)		Motorvoertuigen (op 1 augustus) ⁵		Voertuigenkilometers (in miljard)	
1977	2522	81,3	22286	83,4	88.340	82,9	3.422.158	125,2	42,64	130,4
1978	2589	83,5	23500	88,0	89.863	84,3	3.532.485	129,3	46,78	143,1
1979	2326	75,0	22129	82,8	84.105	78,9	3.654.738	133,7	47,42	145,1
1980	2396	77,3	22325	83,6	84.700	79,5	3.753.745	137,4	47,96	146,7
1981	2216	71,5	21191	79,3	81.804	76,8	3.794.534	138,9	48,81	149,3
1982	2064	66,6	20377	76,3	79.757	74,9	3.827.004	140,0	50,38	154,1
1983	2090	67,4	20693	77,5	81.487	76,5	3.869.822	141,6	50,88	155,6
1984	1893	61,0	19912	74,5	81.571	76,6	3.916.518	143,3	52,68	161,2
1985	1801	58,1	18533	69,4	76.315	71,6	3.970.866	145,3	53,64	164,1
1986	1951	62,9	19190	71,8	81.812	76,8	4.049.882	148,2	57,42	175,7
1987	1922	62,0	19283	72,2	83.856	78,7	4.158.127	152,2	60,29	184,4
1988	1967	63,4	19571	73,3	86.818	81,5	4.291.946	157,1	64,42	197,1
1989	1993	64,3	20301	76,0	88.669	83,2	4.439.889	162,5	68,45	209,4
1990 ⁸	1976	63,7	19455	72,8	88.160	82,7	4.594.058	168,1	70,28	215,0
1991	1873	60,4	18205	68,2	82.528	77,5	4.730.774	173,1	73,65	225,3
1992	1672	53,9	16753	62,7	78.781	73,9	4.801.076	175,7	75,23	230,1
1993	1660	53,5	16290	61,0	77.675	72,9	4.912.994	179,8	76,56	234,2
1994	1692	54,6	15695	58,8	75.030	70,4	5.046.228	184,7	79,25	242,4
1995	1449	46,7	14166	53,0	71.754	67,4	5.136.342	188,0	80,26	245,5
1996	1356	43,7	12577	47,1	68.259	64,1	5.230.589	191,4	81,42	249,1
1997	1364	44,0	12796	47,9	70.907	66,6	5.340.996	195,4	83	253,9
1998	1500	48,4	12409	46,5	72.260	67,8	5.454.046	199,6	86,07	263,3
1999	1397	45,0	11818	44,2	72.543	68,1	5.596.273	204,8	89,11	272,6
2000	1470	47,4	11317	42,4	69.431	65,2	5.735.034	209,9	90,04	275,4
2001 ⁹	1486	47,9	10435	39,1	66.780	62,7	5.836.594	213,6	91,47	279,8
2002	1353	43,6	9000	33,7	60.932	57,2	5.913.747	216,4	92,68	283,5
2003	1213	39,1	8308	31,1	58.538	54,9	5.980.429	218,8	93,08	284,7
2004	1162	37,5	7393	27,7	57.976	54,4	6.061.825	221,8	94,56	289,3
2005	1089	35,1	7164	26,8	54.699	51,3	6.158.742	225,4	94,94	290,4
2006	1069	34,5	7091	26,5	55.684	52,3	6.251.428	228,8	96,41	294,9
2007	1067	34,4	7230	27,1	57.327	53,8	6.362.161	232,8	98,79	302,2
2007 gewo- gen cijfers ¹⁰			8118	30,4	66.917	62,8				

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

8. Nieuw systeem voor de registratie van ongevallen ingevoerd op 1-7-1990.

9. Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1-7-2001.

10. Voor het gebruik van wegingscoëfficiënten, zie deel 1: "Definities en bronnen".

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Tabel 3 :
Evolutie van de slachtoffers en de
ongevallen t.o.v. het jaar ervoor

Jaar	Doden		Dodelijk gewonden ¹¹		Doden 30 dagen ¹²	
1972 ¹³	1829		1272		3101	
1980	1790	-2,1%	606	-52,4%	2.396	-22,7%
1981	1734	-3,1%	482	-20,5%	2.216	-7,5%
1982	1628	-6,1%	436	-9,5%	2.064	-6,9%
1983	1653	+1,5%	437	+0,2%	2.090	+1,3%
1984	1506	-8,9%	387	-11,4%	1.893	-9,4%
1985	1431	-5,0%	370	-4,4%	1.801	-4,9%
1986	1596	+11,5%	355	-4,1%	1.951	+8,3%
1987	1518	-4,9%	404	+13,8%	1.922	-1,5%
1988	1606	+5,8%	361	-10,6%	1.967	+2,3%
1989	1658	+3,2%	335	-7,2%	1.993	+1,3%
1990	1739	+4,9%	237	-29,3%	1.976	-0,9%
1991	1661	-4,5%	212	-10,5%	1.873	-5,2%
1992	1496	-9,9%	176	-17,0%	1.672	-10,7%
1993	1486	-0,7%	174	-1,1%	1.660	-0,7%
1994	1543	+3,8%	149	-14,4%	1.692	+1,9%
1995	1338	-13,3%	111	-25,5%	1.449	-14,4%
1996	1238	-7,5%	118	+6,3%	1.356	-6,4%
1997	1257	+1,5%	107	-9,3%	1.364	+0,6%
1998	1373	+9,2%	127	+18,7%	1.500	+10,0%
1999	1269	-7,6%	128	+0,8%	1.397	-6,9%
2000	1364	+7,5%	106	-17,2%	1.470	+5,2%
2001	1394	+2,2%	92	-13,2%	1.486	+1,1%
2002	1234	-11,5%	119	+29,3%	1.353	-9,0%
2003	1097	-11,1%	116	-2,5%	1.213	-10,3%
2004	1009	-8,0%	153	+31,9%	1.162	-4,2%
2005	959	-5,0%	130	-15,0%	1.089	-6,3%
2006	940	-2,0%	129	-0,8%	1.069	-1,8%
2007	954	+1,5%	113	-1,2%	1067	-0,2%
2007 gewogen cijfers						
Evolutie tss. referentiegemid- delde 98-2000 en 2007		-28,6%		-6,1%		-26,7%

11. Vanaf 1973 bezorgden de Parketten informatie door over de dodelijk gewonden aan het NIS. De forse dalingen, gevolgd door sterke stijgingen van het aantal dodelijk gewonden doen soms twijfel ontstaan over de betrouwbaarheid van deze gegevens, hoewel de voortdurende verbetering van de eerstehulpdiensten ongetwijfeld ook een rol speelde.

12. De doden waarvoor geen enkel formulier werd ingevuld werden vanaf 2002 in de gegevensbank opgenomen.

13. Laatste jaar vóór de energiecrisis en vóór de invoering van ingrijpende veiligheidsmaatregelen (snelheidsbeperkingen, verplichte gordeldracht, ...).

Zwaargewonden		Lichtgewonden		Slachtoffers		Letselongevallen	
23610		79827		106538		75883	
19929	-15,6%	62375	-21,9%	84700	-20,5%	60758	-19,9%
18975	-4,8%	60613	-2,8%	81804	-3,4%	59024	-2,9%
18313	-3,5%	59380	-2,0%	79757	-2,5%	57407	-2,7%
18603	+1,6%	60794	+2,4%	81487	+2,2%	58778	+2,4%
18019	-3,1%	61659	+1,4%	81571	+0,1%	58659	-0,2%
16732	-7,1%	57782	-6,3%	76315	-6,4%	54826	-6,5%
17239	+3,0%	62622	+8,4%	81812	+7,2%	58515	+6,7%
17361	+0,7%	64573	+3,1%	83856	+2,5%	59669	+2,0%
17604	+1,4%	67247	+4,1%	86818	+3,5%	61756	+3,5%
18308	+4,0%	68368	+1,7%	88669	+2,1%	62982	+2,0%
17479	-4,5%	68705	+0,5%	88160	-0,6%	62446	-0,9%
16332	-6,6%	64323	-6,4%	82528	-6,4%	58223	-6,8%
15081	-7,7%	62028	-3,6%	78781	-4,5%	55438	-4,8%
14630	-3,0%	61385	-1,0%	77675	-1,4%	54933	-0,9%
14003	-4,3%	59335	-3,3%	75030	-3,4%	53018	-3,5%
12717	-9,2%	57588	-2,9%	71754	-4,4%	50744	-4,3%
11221	-11,8%	55682	-3,3%	68259	-4,9%	48750	-3,9%
11432	+1,9%	58111	+4,4%	70907	+3,9%	50078	+2,7%
10909	-4,6%	59851	+3,0%	72260	+1,9%	51167	+2,2%
10421	-4,5%	60725	+1,5%	72543	+0,4%	51601	+0,8%
9847	-5,5%	58114	-4,3%	69431	-4,3%	49065	-4,9%
8949	-9,1%	56345	-3,0%	66780	-3,8%	47444	-3,3%
7647	-14,5%	51932	-7,8%	60932	-8,8%	43739	-7,8%
7095	-7,2%	50230	-3,3%	58538	-3,9%	43853	+0,3%
6231	-12,2%	50583	+0,7%	57976	-1,0%	43565	-0,7%
6075	-2,5%	47535	-6,0%	54699	-5,7%	40366	-7,3%
6022	-0,9%	48593	+2,2%	55684	+1,8%	41114	+1,9%
6163	+2,3%	50097	+3,1%	57327	+3,0%	42521	+3,4%
7051		58799		66917		49794	
	-40,7%		-15,9%		-19,7%		-16,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

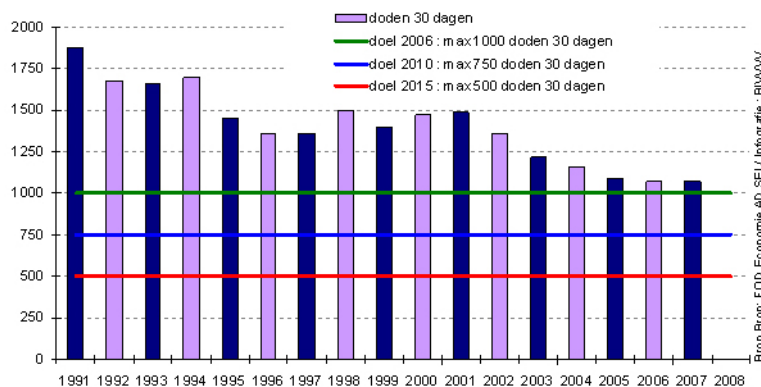
ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

In de periode 2001-2007 merkten we voor het eerst sinds 1980 een vermindering van het aantal doden 30 dagen gedurende 6 opeenvolgende jaren. De daling tussen 2006 en 2007 is echter omzeggens nihil. We stellen ook vast dat het aantal zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen tussen 2006 en 2007 zelfs gestegen is met respectievelijk 2%, 3%, 3,1% en 3,4%. Intussen leren de voorlopige cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer ons dat het aantal ongevallen en slachtoffers tussen 2007 en 2008 opnieuw zou gedaald zijn.

In 2002 werd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een ambitieuze doelstelling vooropgesteld die erin bestaat om tegen 2010 niet meer dan 750 verkeersdoden te tellen in het Belgische verkeer. Op de tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 werd een nieuwe doelstelling vastgelegd: de dodentol in het verkeer nog verder omlaag halen, zodat we in 2015 niet meer dan 500 verkeersdoden tellen.

Ondanks de positieve evoluties van 2000 tot 2006, werd de tussentijdse doelstelling voor 2006 (maximum 1000 doden 30 dagen) niet bereikt. Dit betekent dat er extra inspanningen nodig zijn om de vastgelegde doelstellingen te bereiken.

Grafiek 3 :
Evolutie van de doden 30 dagen
vergeleken met de doelstellingen
van 2006, 2010 en 2015



Tabel 4 :
Evolutie van de doden 30 dagen
en van de zwaargewonden per
miljoen inwoners

Jaar	Doden 30 dagen per 1.000.000 inwoners	Zwaargewonden per 1.000.000 inwoners
1991	187,5	1635,3
1995	143,0	1255,3
2000	143,6	961,7
2001	144,8	871,9
2002	131,2	741,7
2003	117,1	685,1
2004	111,8	599,3
2005	104,3	581,6
2006	101,7	572,9
2007	100,8	582,3
2007 gewogen cijfers		764,8
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-29,3%	-42,8%

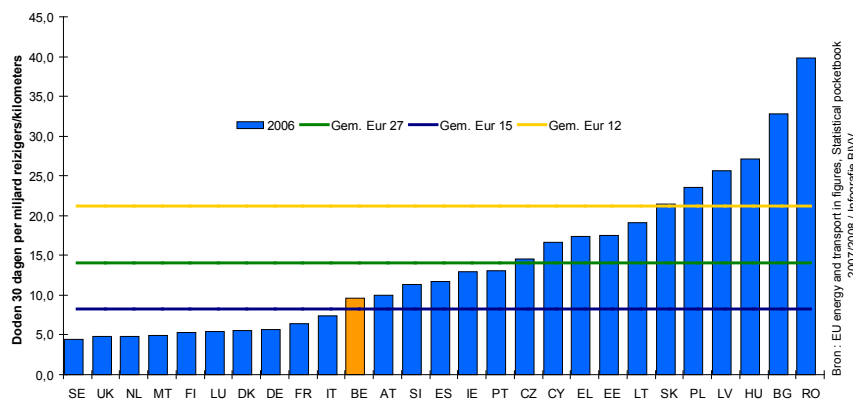
Tabel 5 :
Evolutie van de doden 30 dagen
en van de zwaargewonden per
miljard reizigerskilometers

Jaar	Doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers	Zwaargewonden per miljard reizigerskilometers
1991	20,7	175,3
1995	14,9	128,3
2000	13,8	92,4
2001	13,9	82,9
2002	12,5	70,1
2003	11,1	65,6
2004	10,8	56,7
2005	9,9	55,2
2006	9,7	54,2
2007	9,6	54,2
2007 gewogen cijfers		62,0
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	31,5%	-45,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BWV

Internationale vergelijkingen wijzen uit dat België deel uitmaakt van de landen waar het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2005 het sterkst gedaald is. Ondanks deze positieve evolutie bengelt België binnen het Europa van de 15 nog steeds achteraan als we kijken naar het aantal doden per miljoen inwoners (100,8 in 2007) of per miljard reizigerskilometers (9,6 in 2007).

Grafiek 4 :
Europese vergelijking van de
doden 30 dagen per miljard
afgelegde kilometers - 2006



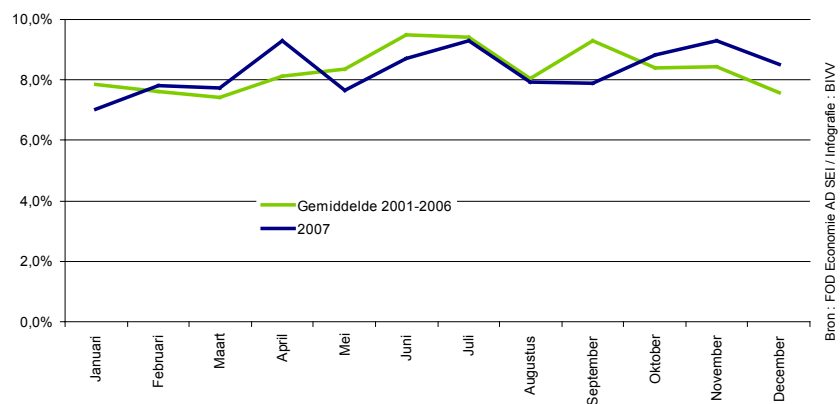
2.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid

2.1.1. Ongevallen per maand

Tabel 6 :
Evolutie van de dodelijke
ongevallen per maand

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei
1991	150	98	134	134	131
1995	100	97	123	99	118
2000	97	124	99	118	111
2001	106	88	95	105	117
2002	92	101	92	111	104
2003	96	63	92	91	102
2004	96	79	90	86	95
2005	92	66	73	85	91
2006	68	84	79	73	78
2007	72	72	79	92	78
Evolutie tussen referentiegemid- delde 98-2000 en 2007	-26%	-27%	-22%	-18%	-37%

Grafiek 5 :
Spreiding van de dodelijke
ongevallen per maand



Nota: bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand.

De opsplitsing van het aantal dodelijke ongevallen per maand leert ons dat het aantal dodelijke ongevallen stijgt in de zomermaanden (juni, juli en september). 2007 onderscheidt zich echter lichtjes doordat de maanden april, november en december gevaarlijker bleken dan het referentiegemiddelde voor 2001-2006.

Juni	Juli	Aug.	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
121	146	154	155	160	142	155	1680
104	103	131	120	113	116	113	1337
121	102	102	115	123	127	117	1356
128	136	128	124	119	128	104	1378
117	129	91	126	106	105	89	1263
105	121	106	94	97	99	76	1142
99	103	100	82	90	82	94	1096
109	88	71	91	86	74	71	997
86	82	69	113	90	83	96	1001
86	95	81	78	90	92	87	1002
-32%	-8%	-27%	-28%	-28%	-22%	-20%	-25%

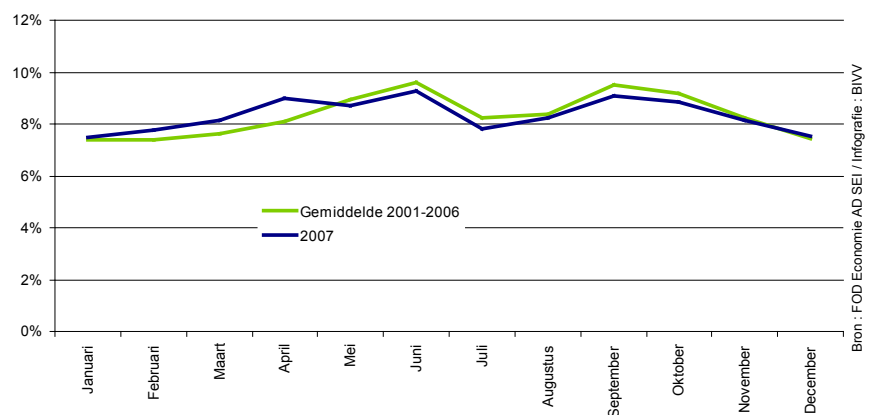
Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Tabel 7 :
Evolutie van de letselongevallen
per maand

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei
1991	4692	3485	4426	4900	4630
1995	3775	3862	4340	3752	4488
2000	3891	3872	3867	3973	4640
2001	3608	3301	3882	3605	4305
2002	3361	3134	3653	3740	4210
2003	3297	2886	3408	3534	3913
2004	3182	2861	3391	3540	4065
2005	3050	2857	2865	3317	3657
2006	3034	2610	2983	3056	3599
2007	3236	3040	3521	3774	3783
2007 gewogen cijfers	3786	3559	4129	4433	4444
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-16%	-16%	-13%	-10%	-21%

Grafiek 6 :
Spreiding van de letselongevallen
per maand



Nota: bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand.

Algemeen gesproken doen zich in het begin van het jaar relatief weinig ongevallen voor, daarna zien we een stijging die in juni een piek bereikt. In juli en augustus volgt een terugval, in september en oktober zien we opnieuw een stijging, en tijdens de wintermaanden doet zich tenslotte weer een afname voor.

Juni	Juli	Aug.	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
5349	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58223
4480	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50744
4538	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49065
4216	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47444
4192	3620	3871	4109	3993	2972	2884	43739
4208	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43853
4098	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43565
3885	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40366
4071	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41114
3882	3396	3576	3810	3843	3406	3254	42521
4547	3975	4182	4469	4515	3966	3789	49794
-18%	-13%	-10%	-17%	-20%	-17%	-18%	-16%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIVV

2.1.2. Ongevallen per tijdstip van de week

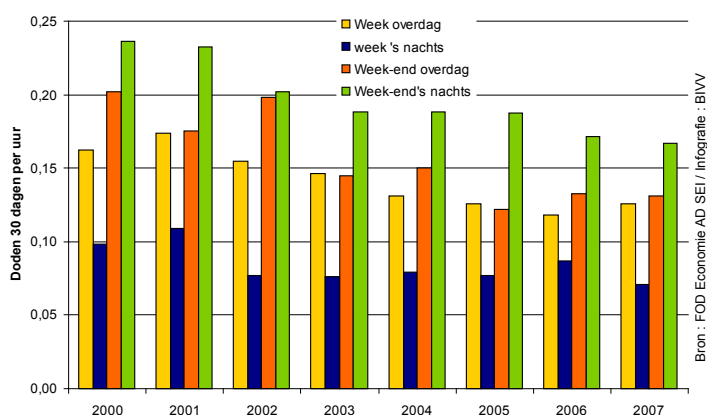
Tabel 8 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per weektijdstip

Jaar	Week dag	Week nacht	Weekend dag	Weekend nacht
1991	944	198	339	392
1995	675	188	322	264
2000	676	163	336	295
2001	723	181	292	290
2002	643	128	330	252
2003	610	127	241	235
2004	545	132	250	235
2005	524	128	203	234
2006	490	144	221	214
2007	523	118	218	208
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-22,6%	-27,6%	-35,1%	-29,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIVV

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Grafiek 7 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per uur, per weektijdstip



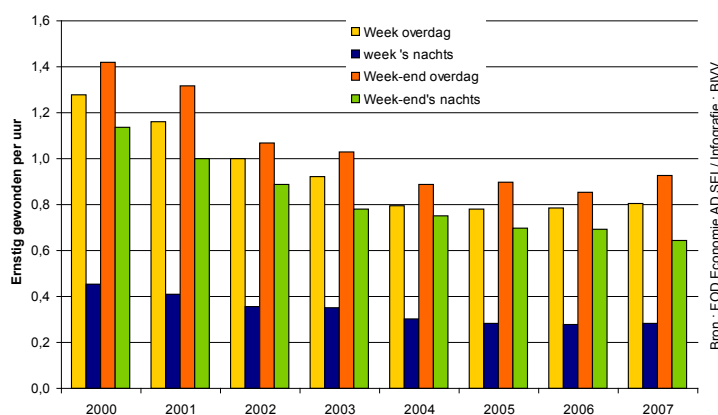
Als we het aantal doden 30 dagen van 2007 vergelijken met het referentiegemiddelde voor 1998, 1999 en 2000, merken we een daling van 26,7%. Deze afname is niet op dezelfde manier gespreid over de week. Voor de weekenddagen bedraagt de daling 35,1%, maar voor weekdays is dit amper 22,6%. De grafiek hierboven illustreert het aantal doden per weektijdstip, en stelt ons dus in staat om te bepalen welke periode het gevaarlijkst is. De weekendnachten blijven het dodelijkst, gevolgd door de weekenddagen, de weekdays en tenslotte de weeknachten.

Tabel 9 :
Evolutie van de zwaargewonden
per weektijdstip

Jaar	Week dag	Week nacht	Weekend dag	Weekend nacht
1991	8526	1196	3850	2760
1995	6998	933	3095	1691
2000	5307	758	2365	1417
2001	4824	685	2192	1248
2002	4167	596	1778	1106
2003	3828	582	1709	977
2004	3311	506	1477	937
2005	3242	470	1492	871
2006	3271	466	1420	865
2007	3343	472	1546	802
2007 gewogen cijfers	3837	532	1763	917
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-37,0%	-37,7%	-34,6%	-43,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIWV

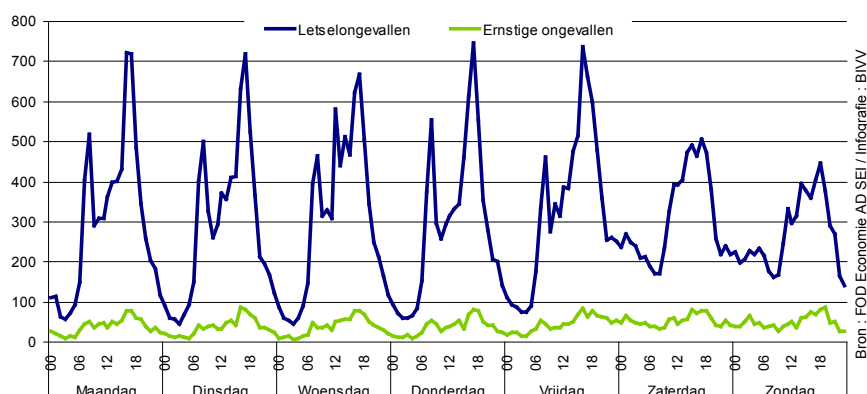
Grafiek 8 :
Evolutie van de zwaargewonden
per uur per weektijdstip



Op weekenddagen merken we het hoogste aantal zwaargewonden per uur, gevolgd door de weekdays, de weekendnachten en de weeknachten.

2.1.3. Ongevallen per dag en per tijdstip

Grafiek 9 :
Letselongevallen en ernstige
ongevallen per dag en per tijdstip



Omdat het aantal ongevallen sterk verbonden is met de mobiliteit, ligt het voor de hand dat we tijdens de ochtend- en avondspits ongevals pieken vaststellen. Merk op dat zich tijdens de avondspits beduidend meer ongevallen voordoen dan tijdens de ochtendspits. Daarnaast zien we een piek op woensdagmiddag, stellen we vast dat het aantal ongevallen heel laag ligt tijdens weeknachten, dat de pieken minder steil zijn in het weekend, maar wel meer verspreid in de tijd (van 10 tot 20 u), dat de weekendminima beduidend hoger liggen dan de minima tijdens weeknachten, en dat de minimumwaarde zich tijdens de week tussen 3 en 4 am situeert, tijdens de week is dit eerder tussen 6 en 7 am.

Als we kijken naar de spreiding van de ernstige ongevallen, merken we een aantal verschillen ten opzichte van de globale spreiding van de letselongevallen. Gelukkig zijn er heel wat minder ernstige ongevallen. Ook hier zien we pieken tijdens de avondspits (tijdens de ochtendspits blijft het aantal ernstige ongevallen beperkt), maar ze zijn minder uitgesproken. We stellen vast dat het aantal ernstige ongevallen daalt tijdens de weeknachten, maar tijdens weekendnachten blijft deze afname beperkt.

2.2. Verkeersongevallen per plaats

2.2.1. Ongevallen per gewest ¹⁴

Tabel 10 :
ongevallen per
gewest

	Dodens 30 dagen			Letselongevallen		
	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
1991	66	1097	710	3701	36909	17613
1995	45	771	633	2762	32487	15495
2000	44	871	555	2707	33023	13335
2001	37	848	601	2231	32073	13140
2002	37	721	595	1554	30594	11591
2003	30	628	556	1887	29070	12896
2004	37	614	511	2267	28682	12616
2005	28	566	495	2403	26168	11795
2006	26	540	503	2633	26761	11720
2007	31	527	509	3016	27523	11982
2007 gewogen cijfers				4082	31920	13791
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-29,5%	-37,6%	-10,3%	3,7%	-18,2%	-14,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

14. Voor een gedetailleerder analyse van de ongevallen per gewest, verwijzen wij naar de dossiers "Ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", "Ongevallen in het Vlaams Gewest" en "Ongevallen in het Waals Gewest", die te downloaden zijn op de website van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Hoewel het aantal doden 30 dagen in 2007 in België met ongeveer -26 % gedaald is ten opzichte van het referentiegemiddelde van 98-2000, was deze daling niet evenwichtig gespreid tussen de gewesten. In het Waals Gewest was de daling drie keer kleiner (-10,3%) dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (-29,5%). In het Vlaams Gewest is het aantal doden 30 dagen zelfs nog sterker gedaald (-37,6%), zodat de doelstelling om tegen 2010 het aantal doden 30 dagen te halveren er dus sneller dichterbij komt dan in de andere gewesten.

De statistieken geven echter een totaal ander beeld wat het aantal ongevallen betreft: zo kennen Vlaanderen en Wallonië gelijkaardige dalingen (respectievelijk -18% en -15%), terwijl het aantal letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 4% toegenomen is.

2.2.2. Ongevallen per provincie

Tabel 11 : Evolutie van de doden 30 dagen per provincie

	1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolutie tussen referentie- gemiddelde 98-2000 en 2007
BHG	66	45	44	37	37	30	37	28	26	31	-29,5%
Vlaams Gewest	1097	771	871	848	721	628	614	566	540	527	-37,6%
Antwerpen	283	180	218	231	167	161	171	140	128	123	-43,5%
Vlaams-Brabant	176	124	128	128	108	80	82	80	80	70	-39,0%
West-Vlaanderen	237	140	186	178	164	153	139	127	126	103	-45,7%
Oost-Vlaanderen	224	192	185	186	175	129	125	114	110	122	-35,0%
Limburg	177	135	154	125	107	105	97	105	96	109	-18,9%
Waals Gewest	710	633	555	601	595	556	511	495	503	509	-10,3%
Waals-Brabant	59	63	48	50	62	61	42	30	47	37	-26,0%
Henegouwen	238	221	192	222	226	206	197	195	182	206	11,2%
Luik	194	148	145	164	134	145	136	95	115	120	-20,0%
Luxemburg	81	100	68	65	67	54	48	74	75	51	-30,1%
Namen	138	101	102	100	106	90	88	101	84	95	-13,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

In het Vlaams Gewest is de daling van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van het referentiegemiddelde voor 1998-2000 relatief gelijk gespreid over de 5 provincies. Met een daling van 19% presteert de provincie Limburg het slechtst, terwijl Antwerpen (-44%) en West-Vlaanderen (-46%) de grootste vooruitgang boekten.

In het Waals Gewest zijn de contrasten groter. Luxemburg (-30%) en Waals-Brabant (-26%) zijn de beste leerlingen van de klas, terwijl deze provincies in 2006 nog een stagnering van het aantal doden 30 dagen kenden ten opzichte van het referentiegemiddelde. Vervolgens komt de provincie Luik (-20%), maar hierbij dient opgemerkt dat het aantal doden er sinds 3 jaar in stijgende lijn ligt. De provincie Namen kent een vrij lichte daling (-13%) en Henegouwen kent na de stijgende tendens van 2002 tot 2006 opnieuw een stijging van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van het referentiegemiddelde 98-2000.

2.2.3. Ongevallen op en buiten de autosnelweg

Tabel 12 : Evolutie van ongevallen en slachtoffers per wegtype

Jaar	Autosnelweg				Buiten de autosnelweg			
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen
1991	200	965	3724	3029	1673	15367	60599	55194
1995	206	1022	4692	3628	1243	11695	52896	47116
2000	233	1156	5902	4713	1237	8691	52212	44352
2001	193	1079	5878	4557	1293	7870	50467	42887
2002	170	880	4879	3875	1183	6767	47053	39864
2003	137	750	4305	3555	1071	6314	45660	40052
2004	124	715	4196	3363	1035	5510	46338	40149
2005	158	756	4677	3638	931	5319	42858	36728
2006	163	874	4752	3919	906	5148	43841	37195
2007	152	1030	4513	3825	915	5133	45584	38696
2007 gewogen cijfers		1034	4527	3838		6017	54272	45956
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-30,4%	-9,6%	-18,3%	-13,9%	-26,1%	-44,5%	-15,7%	-16,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

14% van de verkeersdoden komt om op de autosnelweg. Het aantal doden is op deze wegen met 30,4% gedaald in vergelijking met het referentiegemiddelde voor 1998, 1999 en 2000. Buiten de autosnelweg daalt het aantal zwaargewonden het sterkst: -44,5% tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2007.

2.2.4. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (ongevallen op de autosnelweg niet meegeteld)

Tabel 13 : Evolutie van ongevallen en slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom ¹⁵

Jaar	Bebouwde kom				Buiten de bebouwde kom			
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen
1991	623	7508	37763	34532	1044	7781	22426	20302
1995	409	5027	30461	27447	833	6664	22401	19639
2000	401	3406	28719	24860	836	5285	23492	19491
2001	450	3106	28127	24407	843	4764	22339	18479
2002	372	2864	26314	22904	811	3903	20739	16960
2003	350	2725	26692	23708	648	3582	18925	16232
2004	293	2509	27020	24003	640	2991	19249	15992
2005	255	2321	24965	21774	620	2995	17862	14874
2006	265	2290	25052	21839	601	2855	18771	15303
2007	271	2437	26528	23210	585	2695	19049	15428
2007 gewogen cijfers		2917	32164	28059		3098	22100	17839
Evolutie tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	-33,4%	-35,5%	-12,2%	-11,7%	-29,6%	-50,8%	-20,0%	-22,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

15. In 2007 was voor 59 overlijdens, 1 zwaargewonde, 7 lichtgewonden en 58 ongevallen niet geweten of de slachtoffers binnen of buiten de bebouwde kom vielen.

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

40% van de ongevallen doen zich voor buiten de bebouwde kom, maar 70% van de doden vallen binnen de bebouwde kom.

2.2.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

Tabel 14 : Evolutie van de dodelijke ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten.

Jaar	Op doorlopend weggedeelte	Op kruispunt					Op rotonde	Totaal
		Met bevoegd persoon	Met driekleurige verkeerslichten in werking	Met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	Met voorrang van rechts	Totaal		
1991	75,2%	0,0%	4,8%	16,2%	3,6%	24,6%	0,1%	100,0%
1995	76,7%	0,1%	4,2%	14,7%	3,8%	22,7%	0,6%	100,0%
2000	76,3%	0,0%	5,8%	13,6%	3,6%	23,1%	0,6%	100,0%
2001	74,7%	0,1%	5,2%	16,5%	2,2%	24,1%	1,2%	100,0%
2002	76,2%	0,0%	4,5%	15,3%	2,2%	22,1%	1,7%	100,0%
2003	77,5%	0,2%	3,9%	14,3%	3,1%	21,5%	1,0%	100,0%
2004	81,9%	0,0%	4,0%	10,3%	2,4%	16,8%	1,3%	100,0%
2005	80,0%	0,2%	3,8%	12,1%	2,7%	18,8%	1,2%	100,0%
2006	80,0%	0,1%	3,5%	12,2%	2,7%	18,5%	1,5%	100,0%
2007	81,1%	0,1%	4,2%	11,0%	2,7%	18,0%	0,9%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Dodelijke ongevallen doen zich vaker voor op doorlopende weggedeeltes dan op kruispunten, het gaat hier om een tendens die zich in de loop der jaren steeds duidelijker aftekent. Als we specifiek naar de kruispunten kijken, merken we dat kruispunten met verkeersbord B1 of B5 de meeste dodelijke ongevallen kennen.

Tabel 15 : Evolutie van de letselongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

Jaar	Op doorlopend weggedeelte	Op kruispunt					Op rotonde	Totaal
		Met bevoegd persoon	Met driekleurige verkeerslichten in werking	Met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	Met voorrang van rechts	Totaal		
1991	59,0%	0,1%	7,2%	20,4%	12,7%	40,3%	0,8%	100,0%
1995	60,4%	0,1%	6,9%	19,9%	11,8%	38,7%	1,0%	100,0%
2000	61,9%	0,1%	6,9%	19,7%	9,9%	36,6%	1,5%	100,0%
2001	61,4%	0,1%	7,4%	20,6%	8,9%	36,9%	1,7%	100,0%
2002	61,1%	0,2%	7,2%	21,0%	8,6%	36,9%	2,0%	100,0%
2003	63,6%	0,1%	7,0%	18,6%	8,4%	34,2%	2,3%	100,0%
2004	67,1%	0,1%	7,0%	15,1%	8,2%	30,5%	2,4%	100,0%
2005	64,4%	0,2%	7,1%	16,3%	9,6%	33,1%	2,4%	100,0%
2006	63,8%	0,1%	7,2%	16,3%	10,0%	33,6%	2,6%	100,0%
2007	63,7%	0,1%	7,4%	16,6%	9,7%	33,8%	2,4%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Het aantal ongevallen op doorlopende weggedeeltes ligt in stijgende lijn. Het aantal ongevallen op kruispunten daarentegen is gedaald in de loop der tijd. Daarnaast kunnen we ook opmerken dat het aantal ongevallen op rotondes toeneemt, dit komt natuurlijk omdat er steeds meer rotondes aangelegd worden.

2.2.6. Ongevallen per snelheidsregime

Tabel 16 :
Evolutie van de
dodelijke ongevallen
per snelheidsregime

JAAR	30 km/u of minder	Min. 31 km/u en max. 50 km/u	Min. 51km/u en max. 70 km/u	Min. 71km/u en max. 90 km/u	Meer dan 90 km/u	Auto- snelweg	On- bekend	Totaal
1992	0,3%	29,3%	6,8%	46,0%	3,9%	11,6%	2,2%	100,0%
1996	0,5%	26,3%	12,0%	45,2%	2,5%	13,0%	0,6%	100,0%
2000	0,3%	26,3%	11,6%	43,1%	2,3%	14,5%	1,9%	100,0%
2001	0,4%	28,0%	15,2%	40,3%	2,1%	12,6%	1,5%	100,0%
2002	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
2003	0,4%	25,1%	16,8%	35,1%	1,8%	10,8%	10,1%	100,0%
2004	0,7%	22,6%	15,7%	35,4%	2,0%	10,7%	12,9%	100,0%
2005	0,5%	24,8%	23,0%	29,8%	2,2%	13,9%	5,8%	100,0%
2006	1,9%	23,7%	20,7%	34,1%	1,9%	14,2%	3,6%	100,0%
2007	0,8%	27,9%	20,1%	29,2%	2,7%	13,7%	5,6%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Dodelijke ongevallen doen zich voornamelijk voor in zones 90 (29,2%), zones 50 (27,9%) en zones 70 (20,1%). Merk op dat het aantal ongevallen sterk daalt in zones 90 en fors toeneemt in zones 70. Dit komt ongetwijfeld doordat een groot aantal wegen naar een ander snelheidsregime werden overgeheveld (dit was vooral in Vlaanderen het geval).

Tabel 17 :
Evolutie van de
letselongevallen per
snelheidsregime

JAAR	30 km/u of minder	Min. 31 km/u en max. 50 km/u	Min. 51km/u en max. 70 km/u	Min. 71km/u en max. 90 km/u	Meer dan 90 km/u	Auto- snelweg	On- bekend	Totaal
1992	0,5%	48,9%	9,0%	30,5%	2,0%	6,0%	3,0%	100,0%
1996	0,8%	50,2%	8,2%	25,0%	1,3%	7,4%	7,0%	100,0%
2000	1,0%	47,4%	12,2%	26,4%	1,3%	9,6%	2,0%	100,0%
2001	1,1%	47,9%	12,9%	25,2%	1,4%	9,6%	1,9%	100,0%
2002	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
2003	1,3%	49,8%	14,5%	19,3%	1,1%	7,0%	6,9%	100,0%
2004	1,8%	49,1%	16,2%	17,1%	0,9%	6,9%	8,1%	100,0%
2005	2,8%	52,6%	19,0%	16,1%	0,9%	7,4%	1,2%	100,0%
2006	3,4%	52,6%	19,7%	15,2%	0,9%	8,0%	0,2%	100,0%
2007	3,5%	53,8%	19,8%	14,2%	0,8%	7,7%	0,2%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

De helft van de letselongevallen vindt plaats in een zone 50. 20% van de ongevallen doet zich voor in een zone 70 en een kleine 15% heeft plaats in een zone 90. Let ook op de stijging van het aantal ongevallen in zones 30 en 70, veroorzaakt door de toename van het aantal zones 30 en 70.

2.3. De slachtoffers van verkeersongevallen

2.3.1. Slachtoffers per voertuigcategorie

Tabel 18 :
Evolutie van de doden 30
dagen per voertuigtype

Jaar	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motor <400cc	Motor ≥400cc
1991	280	166	56	45	25	89
1995	149	128	38	33	20	96
2000	142	134	28	36	16	102
2001	158	128	42	21	21	126
2002	132	108	33	33	16	148
2003	113	109	27	18	14	110
2004	101	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	107
2006	122	91	21	14	16	114
2007	103	88	14	12	11	125
Evolutie tussen referentiegemid- delde 98-2000 en 2007	-32,5%	-32,5%	-62,5%	-58,1%	-40,0%	15,0%

Als we het aantal doden 30 dagen onderverdelen per type weggebruiker, merken we dat de grootste dalingen zich voordeden bij bromfietsers en autopassagiers. De doelstelling om tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2010 het aantal doden met 50% terug te dringen, is dus alvast bereikt voor deze twee weggebruikerscategorieën. Ook bij autobestuurders, voetgangers en fietsers is het aantal doden 30 dagen fors afgenomen. Deze dalingen bedragen respectievelijk -35,4% bij de automobilisten en -32,5% bij zowel fietsers als voetgangers. Bij de eigenaars van motoren met een cilinderinhoud van meer dan 400 cc, vrachtwagenchauffeurs en inzittenden van lichte vrachtauto's is de dodentol echter toegenomen.

Auto- bestuurders	Auto- passagiers	Lichte vrachtauto's	Vracht- wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Overige	Onbekend	Totaal
821	317	36	23	5	1	6	3	1873
688	240	30	14	2	1	9	1	1449
697	225	52	20	6	2	9	1	1470
662	237	48	28	6	3	6	0	1486
617	192	41	16	9	1	7	0	1353
532	156	27	15	1	0	6	85	1213
491	132	32	18	3	2	17	135	1162
471	153	44	16	0	0	10	63	1089
467	122	34	16	0	0	11	41	1069
433	112	49	25	3	1	27	64	1067
-35,4%	-51,9%	9,7%	36,4%	-43,8%	-33,3%	326,3%	4166,7%	-26,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Motorrijders vragen een bijzondere aandacht. Ondanks het feit dat het aantal motorfietskilometers (voor motorfietsen boven en onder de 400 cc) met 27% gestegen is ten opzichte van het referentiegemiddelde 98-2000, zijn motorrijders goed voor amper 1,3% van het totale aantal afgelegde kilometers in België, maar hebben ze een aandeel van maar liefst 12,7% in het aantal verkeersdoden. Dit betekent dat het overlijdensrisico per kilometer voor motorrijders 10 keer hoger ligt dan bij andere weggebruikers. Merk ook op dat het aantal doden en zwaargewonden waarvan de voertuigcategorie onbekend was, sterk gestegen is, wat de analyse flink bemoeilijkte.

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLIEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Tabel 19 :
Evolutie van de
zwaargewonden per
voertuigcategorie

Jaar	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motor <400cc	Motor ≥400cc
1991	1461	1702	1015	980	259	645
1995	1024	1428	779	517	180	859
2000	621	971	659	449	134	738
2001	703	872	574	396	130	694
2002	603	833	486	377	104	656
2003	630	831	315	340	120	726
2004	605	718	251	246	97	532
2005	568	769	234	255	114	591
2006	570	763	219	263	111	605
2007	594	787	223	276	104	619
2007 gewogen cijfers	713	926	263	326	126	718
Evolutie tussen referentiegemid- delde 98-2000 en 2007	-19,4%	-25,9%	-68,8%	-39,3%	-32,0%	-14,8%

Tabel 20 :
Evolutie van de slachtoffers per
voertuigcategorie

Jaar	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motor <400cc	Motor ≥400cc
1991	5371	7885	4625	4282	922	2039
1995	4204	7508	4104	2671	753	2820
2000	3642	6789	4718	3331	609	2805
2001	3636	6540	4448	3115	553	2868
2002	3433	6743	4216	3228	563	2911
2003	3971	7109	3361	3037	601	3065
2004	4144	7016	2611	2601	730	2750
2005	3663	6464	2444	2352	680	2775
2006	3649	6460	2260	2369	770	2891
2007	3892	6788	2305	2670	633	2900
2007 gewogen cijfers	4746	8048	2737	3173	764	3407
Evolutie tussen referentiegemid- delde 98-2000 en 2007	-1%	-4%	-54%	-17%	-1%	1%

Auto- bestuurders	Auto- passagiers	Lichte vrachtauto's	Vracht- wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Overige	Onbekend	Totaal
6410	3256	347	126	46	31	48	6	16332
5123	2263	279	125	36	31	67	6	12717
3980	1721	333	130	45	18	45	3	9847
3601	1499	286	115	32	12	34	1	8949
2932	1170	296	122	20	3	45	0	7647
2652	988	228	105	5	7	70	79	7096
2244	920	231	80	22	11	89	185	6231
2109	906	243	105	11	16	102	52	6075
2076	947	212	93	15	17	106	25	6022
1999	1042	220	88	18	12	134	47	6163
2268	1136	241	94	19	14	156	51	7051
-51,9%	-43,1%	-31,6%	-31,6%	-57,5%	-20,0%	211,6%	1075,0%	-12,3%

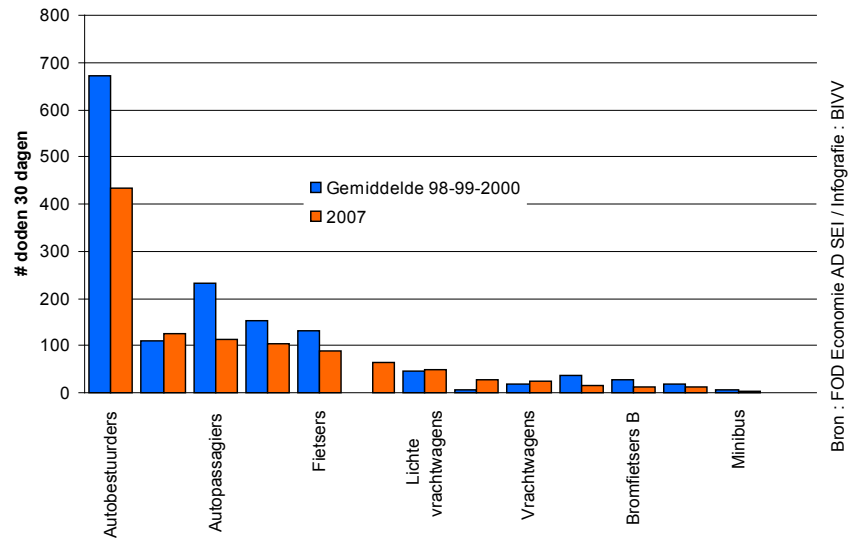
Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Auto- bestuurders	Auto- passagiers	Lichte vrachtauto's	Vracht- wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Overige	onbekend	Totaal
34357	19256	1907	774	365	462	239	44	82528
30373	15833	1753	741	311	379	257	47	71754
29314	14377	2205	774	298	301	223	45	69431
28251	13631	2168	696	322	311	217	24	66780
24433	11783	2048	715	227	306	285	41	60932
23176	9907	1891	662	119	300	604	736	58539
22484	10025	1969	636	108	318	874	1710	57976
21575	10217	1999	686	139	446	787	472	54699
22346	10178	2186	648	150	476	985	316	55684
23169	10181	2145	661	123	446	1014	400	57327
26774	11785	2425	716	138	544	1204	455	66917
-23%	-32%	2%	-11%	-62%	46%	342%	1054%	-20%

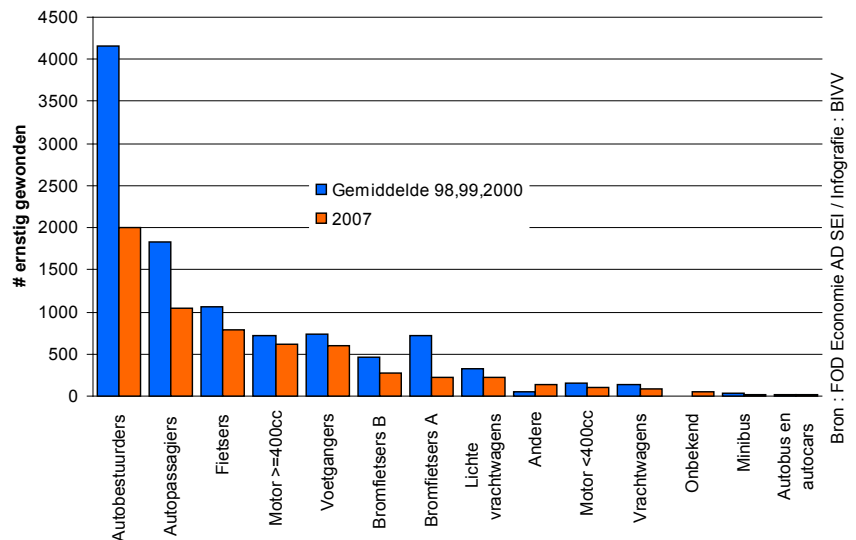
Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLIEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

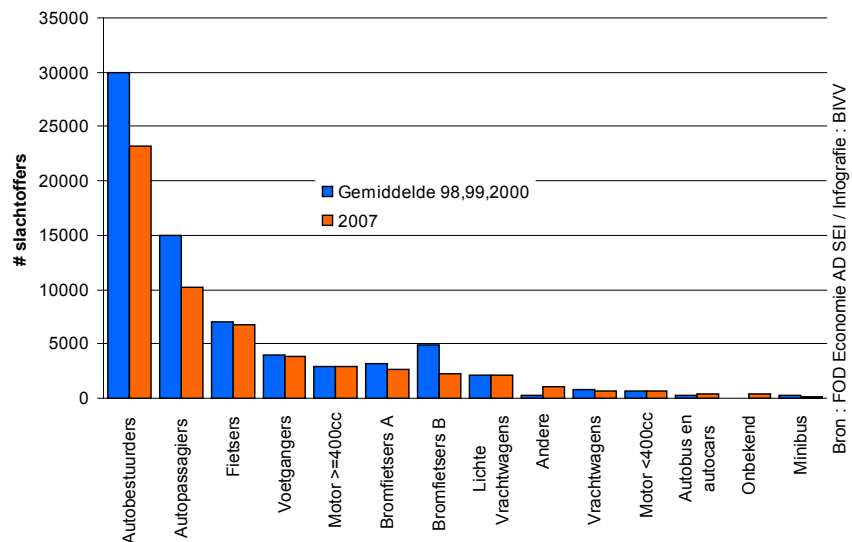
Grafiek 10 :
Evolutie van de doden 30
dagen per voertuigcategorie –
vergelijking tussen 2006 en het
referentiegemiddelde 98-99-2000



Grafiek 11 :
Evolutie van de zwaargewonden
per voertuigcategorie –
vergelijking tussen 2006 en het
referentiegemiddelde 98-99-2000



Grafiek 12 :
Evolutie van de slachtoffers
per voertuigcategorie –
vergelijking tussen 2006 en het
referentiegemiddelde 98-99-2000



2.3.2. Slachtoffers per voertuigcategorie en leeftijd

Tabel 21 : Doden 30 dagen per leeftijd en per weggebruikerscategorie

Leeftijd	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers	Motorfietzers	Automobilisten	Autopassagiers	Overige	Totaal	Inwoners van de betrokken leeftijdsgroep
0	0	0	0	0	0	1	0	1	121718
1	1	0	0	0	0	2	0	3	119795
2	0	0	0	0	0	1	1	2	118426
3	1	0	0	0	0	0	1	2	115497
4	1	0	0	0	0	0	1	2	114720
5	0	0	0	0	0	2	0	2	117067
6	1	0	0	0	0	1	1	3	118696
7	0	0	0	0	0	1	0	1	117411
8	0	0	0	0	0	0	0	0	118410
9	0	0	0	0	0	0	0	0	120276
10	0	1	0	0	0	0	1	2	120530
11	1	0	0	0	0	1	1	3	119564
12	0	1	0	0	0	2	0	3	120635
13	1	2	0	0	0	0	0	3	125230
14	1	0	0	0	1	1	0	3	129754
15	0	2	0	0	1	1	0	4	131590
16	1	1	4	0	0	5	1	12	130406
17	2	1	3	1	1	3	0	11	128061
18	3	1	1	1	7	6	0	19	127594
19	1	0	2	1	16	9	5	34	125749
20	2	3	1	3	17	4	7	37	126481
21	1	2	0	5	21	7	1	37	124131
22	1	0	0	6	21	4	6	38	126329
23	0	0	0	3	17	4	8	32	128238
24	0	0	0	3	9	2	4	18	131953
25	0	0	0	2	14	3	2	21	135668
26	1	1	1	6	15	4	3	31	136899
27	2	1	2	4	7	1	5	22	136289
28	0	1	2	7	9	3	3	25	135193
29	0	1	0	1	10	3	3	18	134314
30-34	2	1	0	23	47	5	20	98	691381
35-39	7	1	2	15	44	5	13	87	762997
40-44	5	4	3	24	28	7	16	87	816756
45-49	1	4	0	16	33	5	15	74	793170
50-54	4	2	2	6	22	2	18	56	727852
55-59	8	8	2	2	22	2	17	61	672805
60-64	11	5	0	3	19	2	2	42	552887
65-69	5	8	0	0	12	4	2	31	471769
70-74	12	10	0	0	14	0	6	42	455134
75+	25	26	0	0	24	7	12	94	883159
onbekend	2	0	0	0	2	2	0	6	0
Totaal	103	87	25	132	433	112	175	1067	10584534

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Tabel 22 : Zwaargewonden per leeftijd en per weggebruikerscategorie (gewogen cijfers)

Leeftijd	Voet- gangers	Fietzers	Brom- fietzers	Motor- fietzers	Auto- mobilisten	Auto- passagiers	Overige	Totaal	Inwoners van de betrokken leeftijdsgroep
0	1					11	3	15	121718
1	1					4	2	8	119795
2	6					2	1	10	118426
3	2	1				5		8	115497
4	10					2	2	14	114720
5	10	2				5	3	19	117067
6	9	2				2		13	118696
7	2	2				9	2	15	117411
8	6	5				9		20	118410
9	8	1				9	4	22	120276
10	12	10				9		31	120530
11	9	12		1		2	3	28	119564
12	7	22				4	2	36	120635
13	16	16				8	7	46	125230
14	12	21		1		4	8	47	129754
15	10	22	7			17	17	74	131590
16	12	30	79	4	1	13	15	156	130406
17	20	26	63	2	6	32	20	168	128061
18	9	25	40	9	43	44	13	183	127594
19	11	8	33	10	74	45	16	197	125749
20	3	10	18	19	97	43	18	207	126481
21	6	14	9	16	99	47	12	204	124131
22	7	1	14	23	100	31	16	192	126329
23	8	6	15	20	86	23	18	177	128238
24	11	5	14	27	80	25	13	175	131953
25	11	5	8	31	64	24	19	162	135668
26	8	4	12	33	94	26	15	191	136899
27	5	12	2	23	50	7	4	105	136289
28	4	7	12	28	64	17	13	145	135193
29	4	8	3	17	59	12	15	118	134314
30-34	37	50	25	102	224	40	57	536	691381
35-39	35	39	34	92	202	41	76	518	762997
40-44	26	59	45	105	224	42	74	574	816756
45-49	46	66	30	95	187	30	56	509	793170
50-54	53	64	23	63	126	37	37	404	727852
55-59	37	56	16	29	90	19	28	276	672805
60-64	34	82	11	10	75	13	13	238	552887
65-69	38	63	9	2	51	15	13	192	471769
70-74	48	62	6	1	50	19	13	199	455134
75+	119	100	5	1	99	60	16	400	883159
onbek- end		1		2	23	328	65	420	0
Totaal	713	921	534	767	2268	1136	711	7051	10584534

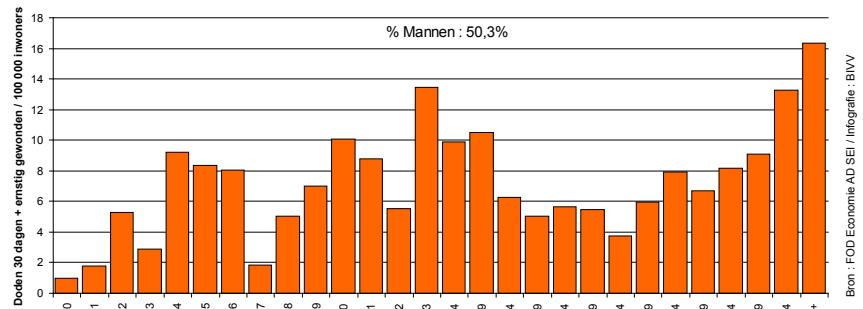
Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIWV

Tabel 23 : Slachtoffers per leeftijd en per weggebruikerscategorie (gewogen cijfers)

Leeftijd	Voetgangers	Fietsers	Bromfietsers	Motorfietsers	Automobilisten	Autopassagiers	Overige	Totaal	Inwoners van de betrokken leeftijdsgroep
0	13					235	29	276	121718
1	22					118	17	157	119795
2	37					118	14	168	118426
3	76	4				121	12	213	115497
4	76	8				165	20	269	114720
5	78	17				132	18	245	117067
6	76	23				142	14	255	118696
7	67	38				182	23	311	117411
8	80	51				144	22	298	118410
9	60	70				156	20	306	120276
10	64	80				159	33	335	120530
11	85	141	1	1	1	129	32	391	119564
12	89	251				120	37	497	120635
13	90	257	1	2	1	144	73	568	125230
14	93	303	7	1	5	141	60	611	129754
15	71	316	54	2	8	186	111	748	131590
16	116	294	907	17	15	278	220	1846	130406
17	99	278	753	22	44	407	211	1815	128061
18	67	229	478	46	480	523	149	1972	127594
19	75	147	310	63	801	487	163	2045	125749
20	74	114	229	63	984	459	168	2092	126481
21	62	101	160	89	1002	436	140	1990	124131
22	65	87	146	114	1029	351	166	1958	126329
23	68	85	133	87	1018	341	176	1907	128238
24	68	62	124	120	951	287	144	1756	131953
25	65	85	95	121	965	243	165	1738	135668
26	70	92	99	119	849	229	140	1599	136899
27	56	96	79	120	845	201	147	1544	136289
28	39	82	79	124	757	190	131	1402	135193
29	68	70	67	86	735	162	135	1325	134314
30-34	272	402	319	502	3174	686	630	5985	691381
35-39	253	452	288	531	2864	598	613	5600	762997
40-44	249	548	312	561	2595	514	596	5375	816756
45-49	254	564	296	488	2071	445	525	4643	793170
50-54	291	480	209	294	1623	446	383	3727	727852
55-59	221	468	110	122	1133	389	250	2693	672805
60-64	183	451	56	54	760	267	146	1918	552887
65-69	191	400	43	19	561	262	108	1584	471769
70-74	215	343	31	5	536	272	90	1492	455134
75+	527	479	30	4	820	421	134	2416	883159
onbekend	20	16	17	28	146	497	124	848	0
Totaal	4746	7986	5434	3806	26774	11785	6386	66917	10584534

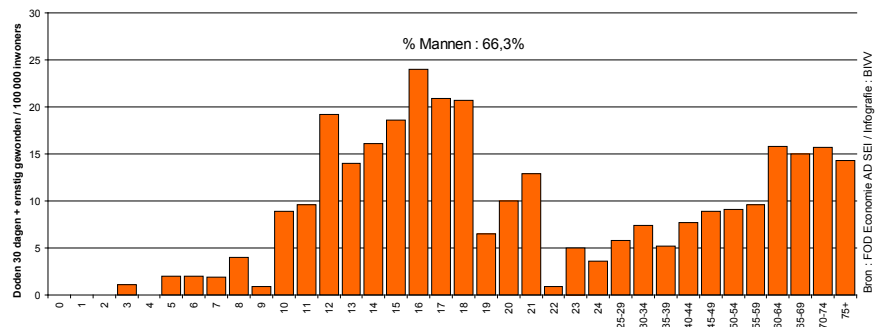
Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIW

Grafiek 13 :
Dodan 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – voetgangers - 2007



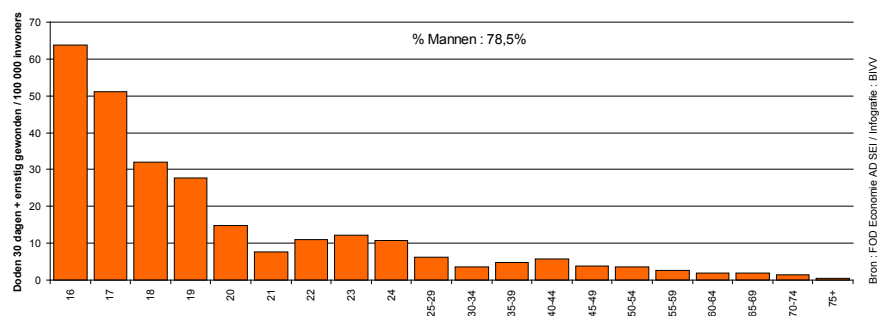
Twee risicogroepen: personen jonger dan 20 jaar en 70-plussers.

Grafiek 14 :
Dodan 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – fietsers - 2007



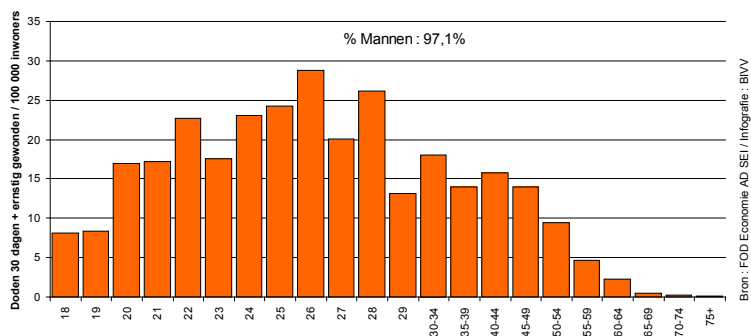
Risicogroepen: personen van 10-19 jaar en personen van 60 jaar en ouder.

Grafiek 15 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – bestuurders van
bromfietsen - 2007



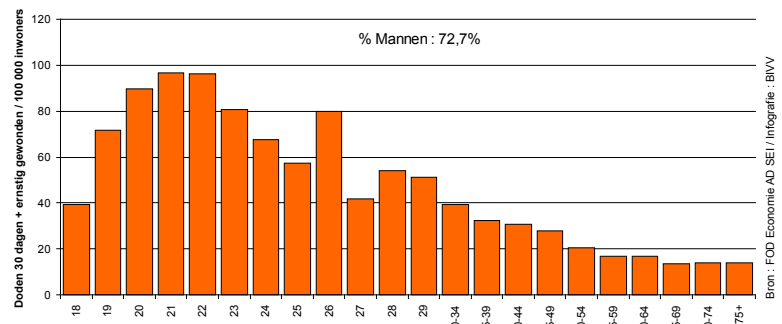
Risicogroep: 16-19 jaar.

Grafiek 16 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – bestuurders van
motorfietsen - 2007



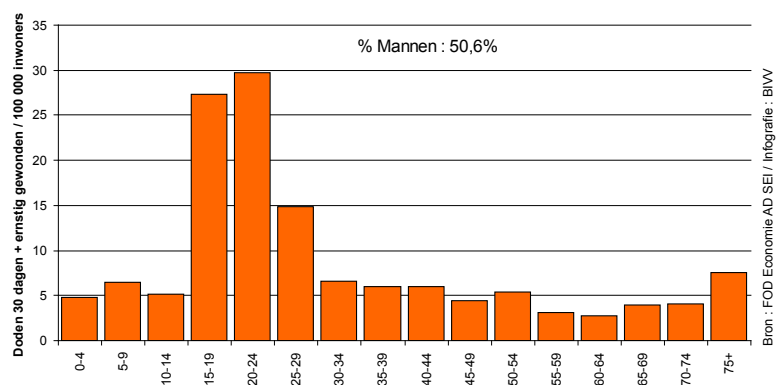
De risicogroep bij de motorrijders wordt mettertijd breder: van 20 tot 50 jaar, nagenoeg volledig samengesteld uit mannen.

Grafiek 17 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – autobestuurders -
2007



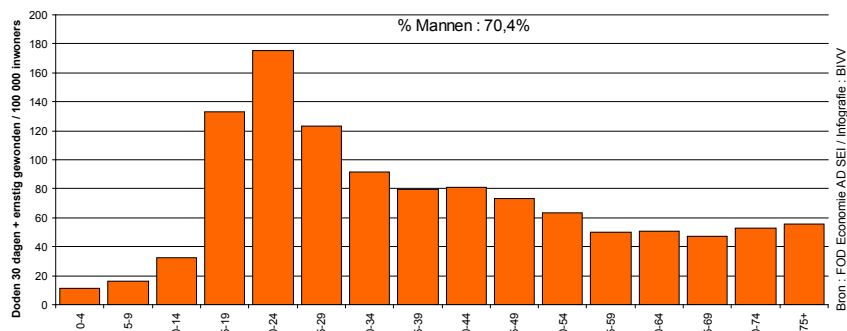
Risicogroep: jonge bestuurders van 18 tot 29 jaar.

Grafiek 18 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – autopassagiers -
2007



Risicogroep: 15-29 jaar.

Grafiek 19 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsgroep – alle weggebruikers
samen - 2007



2.3.3. Slachtoffers per leeftijd en geslacht Leeftijds-categorieën

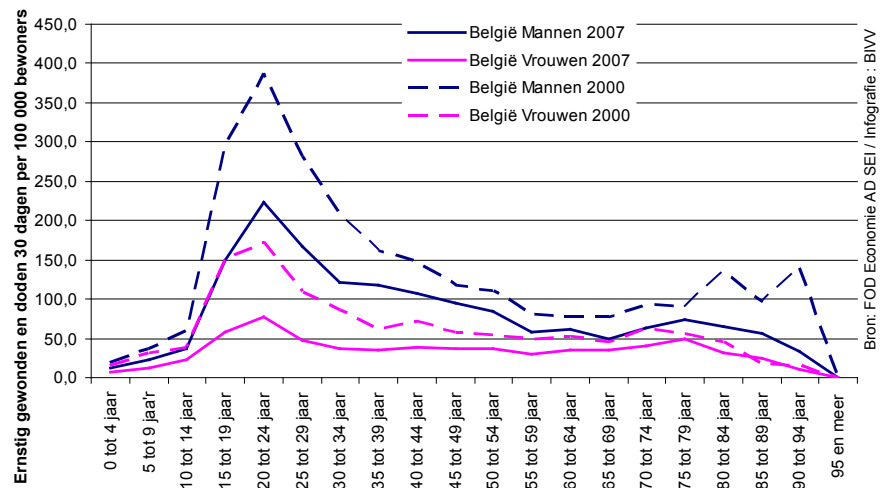
Tabel 24 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per leeftijd en
geslacht en per 100 000 inwoners
uit de betreffende leeftijdsgroep
(niet-gewogen cijfers)

Leeftijds- categorieën	Doden 30 dagen + zwaargewonden			Doden 30 dagen + zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal ("geslacht onbekend" mee- gerekend)	Man	Vrouw	Totaal
0 - 4 jaar	36	21	58	11,9	7,3	9,8
5 - 9 jaar	45	38	83	14,9	13,1	14,0
10 - 14 jaar	105	69	174	33,4	22,9	28,3
15 - 19 jaar	560	181	746	170,6	57,4	115,9
20 - 24 jaar	746	243	998	233,1	76,6	156,6
25 - 29 jaar	580	159	746	170,5	47,0	110,0
30 - 34 jaar	436	126	563	124,9	36,8	81,4
35 - 39 jaar	404	134	540	104,6	35,6	70,8
40 - 44 jaar	431	153	585	104,2	38,0	71,6
45 - 49 jaar	369	146	516	92,4	37,1	65,1
50 - 54 jaar	273	133	407	74,9	36,6	55,9
55 - 59 jaar	200	98	300	59,6	29,1	44,6
60 - 64 jaar	151	97	248	55,7	34,4	44,9
65 - 69 jaar	109	86	196	48,8	34,6	41,5
70 - 74 jaar	111	101	212	54,1	40,4	46,6
75 - 79 jaar	112	117	229	67,6	50,0	57,3
80 - 84 jaar	90	58	148	85,2	31,6	51,2
85 - 89 jaar	22	22	44	53,5	23,9	33,1
90 - 94 jaar	9	4	13	79,6	10,7	26,8
95 en ouder		0	0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIVV

ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Grafiek 20 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per leeftijd en
geslacht en per 100 000 inwoners
uit de betreffende leeftijdsgroep



Tussen 2000 en 2007 werd een fikse vooruitgang geboekt inzake de mortaliteitsgraad bij mannen en vrouwen. Deze vooruitgang situeert zich vooral bij de leeftijdscategorie van 15 tot 34 jaar, de leeftijdsgroep waar het probleem het grootst was – en blijft.

2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen

2.4.1. Types aanrijdingen

Tabel 25 : Letselondegevallen naargelang van de aard van de eerste botsing (gewogen cijfers)

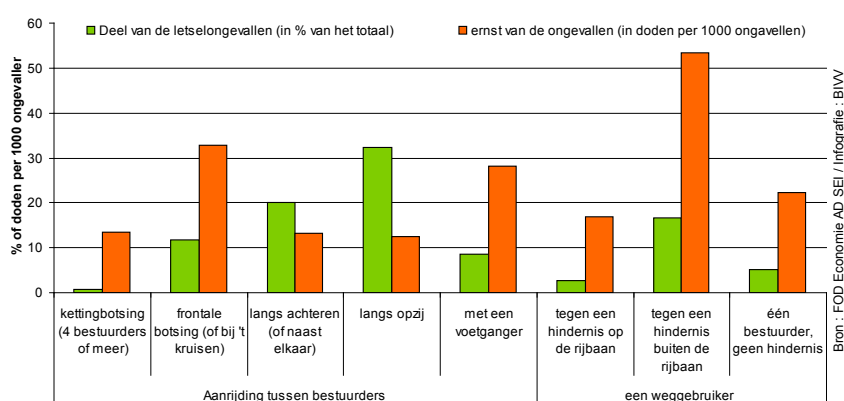
	Aanrijding tussen weggebruikers					Eén enkele weggebruiker			Andere of onbekend	Totaal
	Ketting-botsing (4 of meer bestuurders)	Frontale botsing (of bij het kruisen)	Langs achter (of naast elkaar)	Langs opzij	Met een voetganger	Tegen een obstakel op de rijbaan	Tegen een obstakel buiten de rijbaan	Geen obstakel		
1991	530	6675	11469	21982	5020	1671	9066	1525	285	58223
1995	520	5607	10159	19222	4001	1578	7929	1255	473	50744
2000	386	5006	9810	18933	3446	1339	8561	1356	228	49065
2001	358	4690	9566	18147	3427	1248	8512	1323	173	47444
2002	298	4511	8911	16482	3257	1138	7655	1274	214	43740
2003	234	4510	8906	15755	3784	1145	7481	1569	469	43853
2004	284	4883	9054	14405	3916	1573	6707	1771	972	43565
2005	290	4666	8250	13194	3426	1111	6748	1887	794	40366
2006	269	4619	8278	13434	3415	1083	7039	2174	803	41114
2007	298	4959	8546	13742	3629	1118	7092	2232	905	42521
2007 gewogen cijfers	341	5854	9916	16306	4426	1301	7998	2589	1062	
Evolutie tussen referentie-gemiddelde 98-2000 en 2007	-27,6%	-5,6%	-15,2%	-30,0%	-1,8%	-19,9%	-16,5%	56,1%	295,8%	-16,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIWV

De vaakst voorkomende ongevallen zijn aanrijdingen langs opzij (32,7% van alle ongevallen), langs achter (19,9%) en ongevallen waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel belandt dat zich buiten de rijbaan bevindt (16,1%). De dodelijkste aanrijdingen zijn daarentegen aanrijdingen waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan belandt (35,4% van de doden 30 dagen), aanrijdingen langs opzij (16,2%) en frontale aanrijdingen (15,3%).

Merk op dat het aantal aanrijdingen met één weggebruiker zonder obstakel tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2007 met 56% gestegen is. De reden voor deze forse stijging is ons onbekend, we kunnen hoogstens bevestigen dat het niet gaat om een toename van het aantal valpartijen bij tweewielers.

Grafiek 21 :
Onderverdeling en ernst van de ongevallen naargelang van de aard van de eerste botsing



2.5. Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden

Tabel 26 :
Onderverdeling van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden naargelang van de weersomstandigheden - 2007

	# doden 30 dagen	# zwaargewonden	# lichtgewonden
Normaal weer	78,5%	83,9%	82,7%
Regen	9,0%	10,2%	11,4%
Mist	0,8%	0,9%	0,6%
Hevige wind, rukwinden	1,2%	0,8%	0,5%
Sneeuwval	0,2%	0,2%	0,3%
Hagel	0,0%	0,1%	0,1%
Andere (dichte rook...)	0,3%	0,3%	0,4%
Onbekend	10,3%	3,8%	4,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIWV

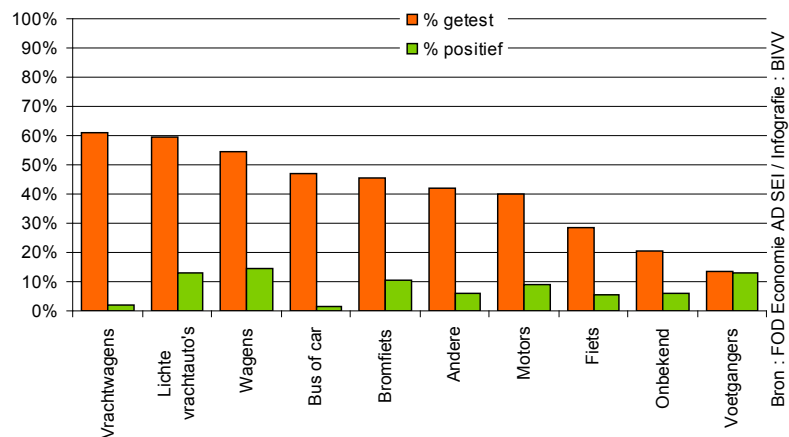
De meeste ongevallen doen zich voor bij normale weersomstandigheden. Bij een beperkt aantal ongevallen speelt regenval een rol, de impact van de andere weersomstandigheden is te verwaarlozen.

2.6. Alcoholgerelateerde verkeersongevallen

Voor onze kennis over de problematiek van het rijden onder invloed van alcohol zijn we rechtstreeks aangewezen op de hoeveelheid gegevens die we hieromtrent kunnen verzamelen.

Ideaal zou zijn dat alle betrokken partijen bij elk ongeval getest worden op alcoholgebruik. Maar in de praktijk wordt (in 2007) slechts de helft (48,8%, gewogen cijfers) van de personen die bij een ongeval betrokken raken getest. Dit betekent dat de cijfers niet erg betrouwbaar zijn.

Grafiek 22 :
Percentage geteste en positieve
bestuurders per voertuigcategorie



Bestuurders van vrachtwagens en lichte vrachtauto's worden bij een ongeval het vaakst getest (6 op de 10 bestuurders die bij een ongeval betrokken raken, moeten blazen). Het percentage positieve bestuurders ligt heel laag voor vrachtwagenbestuurders (2%), maar bij de bestuurders van lichte vrachtauto's ligt het aantal positieve gevallen beduidend hoger (13%). Iets meer dan de helft van de autobestuurders wordt getest en nagenoeg 15% hiervan blijkt positief. Bus- en autocarchauffeurs, bromfietzers en motorrijders worden in iets meer dan 4 op de 10 gevallen gecontroleerd. Maar buschauffeurs zijn in amper 2% van de gevallen positief, terwijl bestuurders van gemotoriseerde tweewielers in maar liefst één op de tien gevallen onder invloed blijken. Fietzers worden uiterst zelden gecontroleerd (29%), hetzelfde geldt voor voetgangers (13% van de voetgangers wordt getest, en van deze 13% blijkt iedereen positief).

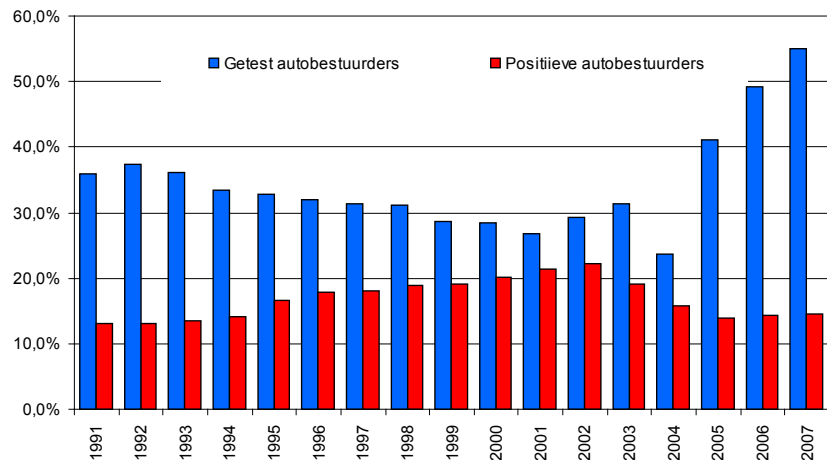
In onze verdere analyse nemen we enkel de bestuurders van een personenwagen onder de loep.

Tabel 27 :
Evolutie van het percentage op
alcohol geteste bestuurders en
percentage dat effectief onder
invloed bleek

Jaar	% autobestuurders die in het BHG getest werden op alcohol	% positieve gevallen bij de geteste autobestuurders
1991	36%	13%
1995	33%	17%
2000	29%	20%
2001	27%	21%
2002	29%	22%
2003	31%	19%
2004	24%	16%
2005	41%	14%
2006	49%	14%
2007	55%	15%

Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BVV

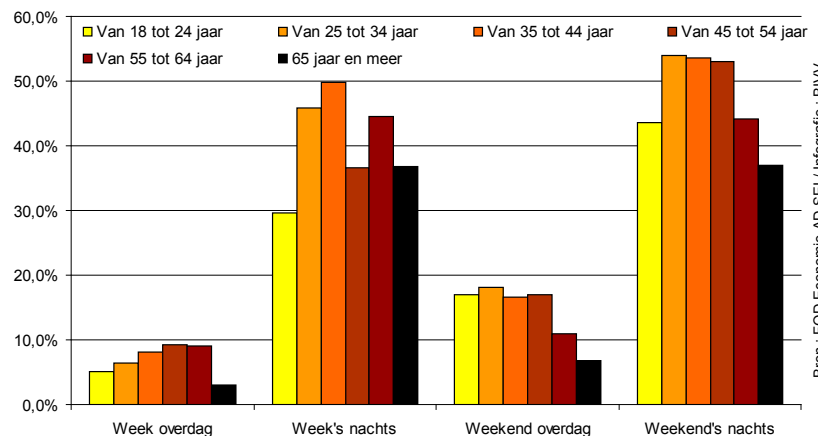
Grafiek 23 :
Hoeveel % van de bestuurders
die bij een letselongeval een
alcoholtest moesten afleggen, bliezen
daadwerkelijk positief?



Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking: BIVV

In 2007 bleek 15% van de automobilisten die naar aanleiding van een letselongeval een alcoholtest moesten ondergaan, daadwerkelijk onder invloed. Begin de jaren 2000 lag dit percentage nog hoger (20 à 22%). We stellen vast dat het percentage positieve bestuurders grosso modo de tegenovergestelde tendens vertoont van het percentage geteste bestuurders. Dit doet ons veronderstellen dat de tests aselecter worden naarmate ze systematischer worden uitgevoerd. Merk echter op dat het percentage positieve automobilisten sinds 2005 stagneert, terwijl het percentage geteste bestuurders sterk is gestegen.

Grafiek 24 :
Percentage autobestuurders onder
invloed van alcohol per leeftijd en per
periode van de week-2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

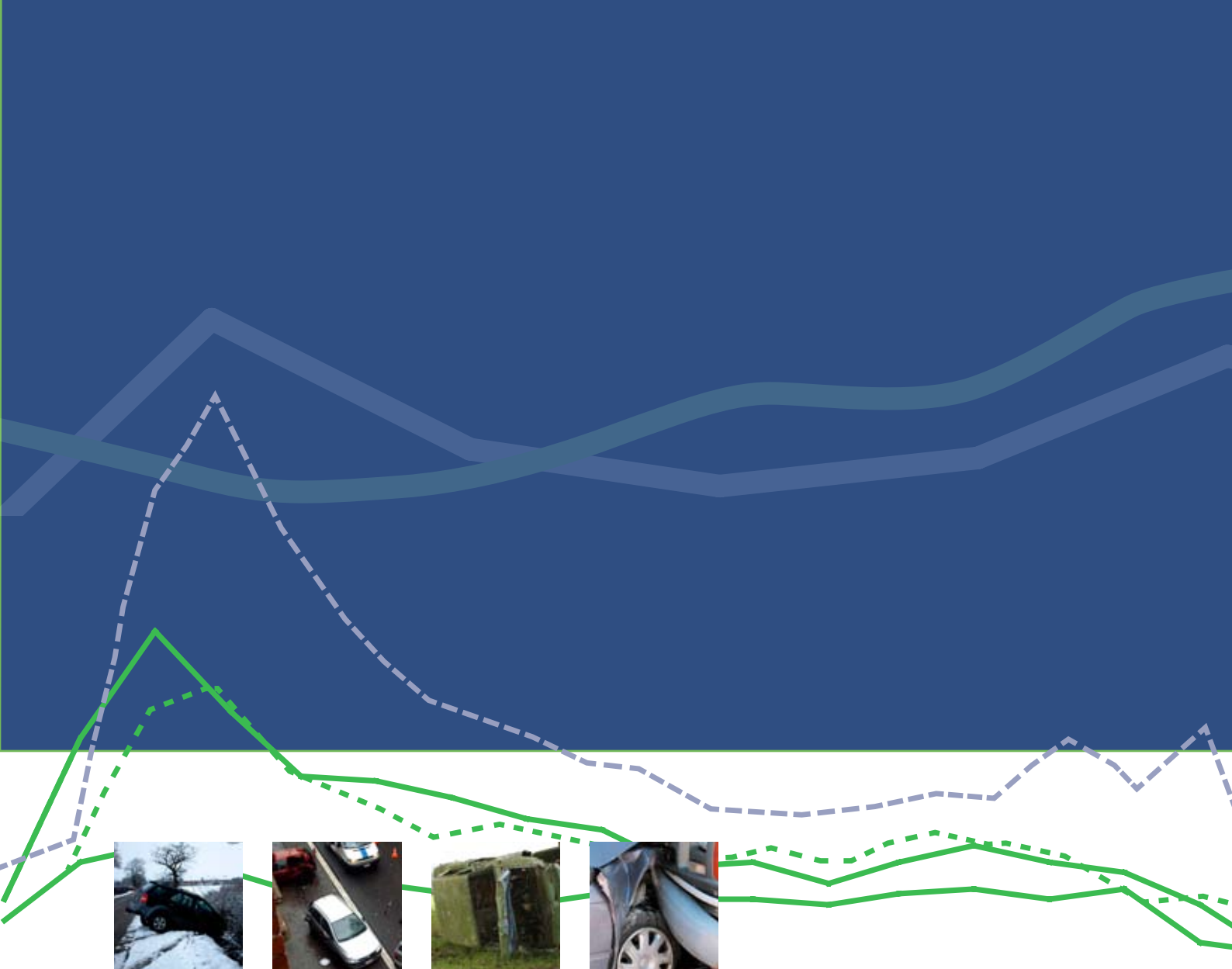
Ondanks de problemen met de betrouwbaarheid, stellen we vast dat het percentage positieve autobestuurders bij personen die bij een ongeval betrokken raken tijdens week- en weekendnachten gevoelig hoger ligt dan overdag. Verder stellen we ook vast dat het percentage positieve bestuurders bij de leeftijdsgroep van 25 tot 54 jaar tijdens het weekend hoger ligt dan 50%. Tijdens weknachten daarentegen blijken bestuurders uit de leeftijdscategorie van 35 tot 44 jaar het vaakst onder invloed.

TABELLEN

Tabel 1 : Aantal gewogen zones per jaar	9
Tabel 2 : Algemene evolutie van slachtoffers, motorvoertuigen en afgelegde kilometers	12
Tabel 3 : Evolutie van de slachtoffers en de ongevallen t.o.v. het jaar ervoor	14
Tabel 4 : Evolutie van de doden 30 dagen en van de zwaargewonden per miljoen inwoners.....	16
Tabel 5 : Evolutie van de doden 30 dagen en van de zwaargewonden per miljard reizigerskilometers	17
Tabel 6 : Evolutie van de dodelijke ongevallen per maand	18
Tabel 7 : Evolutie van de letselongevallen per maand	20
Tabel 8 : Evolutie van de doden 30 dagen per weektijdstip.....	21
Tabel 9 : Evolutie van de zwaargewonden per weektijdstip.....	22
Tabel 10 : Ongevallen per gewest	23
Tabel 11 : Evolutie van de doden 30 dagen per provincie.....	24
Tabel 12 : Evolutie van ongevallen en slachtoffers per wegtype	25
Tabel 13 : Evolutie van ongevallen en slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom	25
Tabel 14 : Evolutie van de dodelijke ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten.....	26
Tabel 15 : Evolutie van de letselongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten	26
Tabel 16 : Evolutie van de dodelijke ongevallen per snelheidsregime	27
Tabel 17 : Evolutie van de letselongevallen per snelheidsregime.....	27
Tabel 18 : Evolutie van de doden 30 dagen per voertuigtype	28
Tabel 19 : Evolutie van de zwaargewonden per voertuigcategorie.....	30
Tabel 20 : Evolutie van de slachtoffers per voertuigcategorie	30
Tabel 21 : Doden 30 dagen per leeftijd en per weggebruikerscategorie.....	33
Tabel 22 : Zwaargewonden per leeftijd en per weggebruikerscategorie (gewogen cijfers).....	34
Tabel 23 : Slachtoffers per leeftijd en per weggebruikerscategorie (gewogen cijfers).....	35
Tabel 24 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep (niet-gewogen cijfers).....	39
Tabel 25 : Letselongevallen naargelang van de aard van de eerste botsing(gewogen cijfers)	40
Tabel 26 : Onderverdeling van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden naargelang van de weersomstandigheden - 2007-1	
Tabel 27 : Evolutie van het percentage op alcohol geteste bestuurders en percentage dat effectief onder invloed bleek.....	42

FIGUREN

Grafiek 1 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2007.....	10
Grafiek 2 : Algemene evolutie van slachtoffers, motorvoertuigen en afgelegde kilometers	12
Grafiek 3 : Evolutie van de doden 30 dagen vergeleken met de doelstellingen van 2006, 2010 en 2015	16
Grafiek 4 : Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard afgelegde kilometers - 2006	17
Grafiek 5 : Spreiding van de dodelijke ongevallen per maand.....	18
Grafiek 6 : Spreiding van de letselongevallen per maand.....	20
Grafiek 7 : Evolutie van de doden 30 dagen per uur, per weektijdstip	22
Grafiek 8 : Evolutie van de zwaargewonden per uur per weektijdstip	22
Grafiek 9 : Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en per tijdstip.....	23
Grafiek 10 : Evolutie van de doden 30 dagen per voertuigcategorie – vergelijking tussen 2006 en het referentiegemiddelde 98-99-2000.....	32
Grafiek 11 : Evolutie van de zwaargewonden per voertuigcategorie – vergelijking tussen 2006 en het referentiegemiddelde 98-99-2000.....	32
Grafiek 12 : Evolutie van de slachtoffers per voertuigcategorie – vergelijking tussen 2006 en het referentiegemiddelde 98-99-2000.....	32
Grafiek 13 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – voetgangers - 2007	36
Grafiek 14 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – fietsers - 2007	36
Grafiek 15 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – bestuurders van bromfietsen - 2007	37
Grafiek 16 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – bestuurders van motorfietsen - 2007	37
Grafiek 17 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – autobestuurders - 2007	38
Grafiek 18 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – autopassagiers - 2007	38
Grafiek 19 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep – alle weggebruikers samen - 2007	39
Grafiek 20 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsgroep	40
Grafiek 21 : Onderverdeling en ernst van de ongevallen naargelang van de aard van de eerste botsing	41
Grafiek 22 : Percentage geteste en positieve bestuurders per voertuigcategorie.....	42
Grafiek 23 : Hoeveel % van de bestuurders die bij een letselongeval een alcoholtest moesten afleggen, bliezen daadwerkelijk positief? ...	43
Grafiek 24 : Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week-2007.....	43



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

ikbenvoor.be ➤