



BIVV

REGIONALE ANALYSE VAN DE
VERKEERSONGEVALLEN
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 2010

Gelieve naar dit document te refereren als:

Focant, N., (2012) Regionale analyse van de verkeersongevallen. Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid



D/2012/0799/146

Auteur: Nathalie Focant

Met medewerking van : Yvan Casteels, Nina Nuyttens, François Riguelle en Mathieu Roynard

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

© BIVV, Kenniscentrum verkeersveiligheid, Brussel, 2012

INHOUDSTABEL

INLEIDING	5
1 ONGEVALLENSTATISTIEKEN.....	7
1.1 Definities	10
1.2 Evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers	14
1.2.1 Evolutie van de doden 30 dagen.....	14
1.2.2 Evolutie van de ernst van de ongevallen.....	18
1.2.3 Evolutie van de licht- en zwaargewonden	19
1.2.4 Evolutie van de letselongevallen	20
1.3 Ongevallen volgens het tijdstip	23
1.3.1 Ongevallen volgens de maand	23
1.3.2 Ongevallen volgens het moment van de week	26
1.3.3 Ongevallen volgens de maand en het uur	28
1.3.4 Ongevallen volgens de weersomstandigheden	29
1.4 Ongevallen volgens de plaats.....	30
1.4.1 Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen.....	30
1.4.2 Ongevallen op kruispunten, op rotondes en buiten kruispunten (binnen de bebouwde kom)	33
1.5 Verkeersslachtoffers.....	35
1.5.1 Slachtoffers volgens leeftijd en geslacht.....	35
1.5.2 Slachtoffers volgens de verplaatsingswijze.....	37
1.5.3 Slachtoffers volgens leeftijd en verplaatsingswijze.....	39
1.6 Eigenschappen van de ongevallen	42
1.6.1 Ongevalstypes.....	42
1.6.2 Wij rijdt wie aan ?.....	45
1.6.3 Ongevalsrisico	50
1.7 Alcohol aan het stuur	52
1.7.1 Volgens de verplaatsingswijze.....	52
1.7.2 Volgens het Gewest.....	53
1.7.3 Volgens de periode en de leeftijd van de autobestuurder.....	56
1.7.4 Verhoogd risico op een ongeval bij rijden onder invloed.....	57
1.8 Samenvatting	59
2 STATISTIEKEN M.B.T. HET GEDRAG EN DE ATTITUDES IN HET VERKEER: VERGELIJKING TUSSEN DE GEWESTEN	61
2.1 Inleiding.....	62
2.2 Gedragmetingen	62
2.2.1 Gordeldracht.....	62
2.2.2 Gebruik van kinderbeveiligingssytemen	64
2.2.3 Snelheid.....	66
2.3 Attitudemeting 2009.....	70
2.3.1 Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen	70
2.3.2 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: algemeen	71
2.3.3 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: handhaving.....	72
TABELLEN & FIGUREN	74



INLEIDING

Het BIVV ontvangt elk jaar een gegevensbank van de letselongevallen in het verkeer op het Belgisch grondgebied van de Federale Overheidsdienst Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. Op basis van deze gegevens maakt het elk jaar een statistische analyse van de letselongevallen en dit zowel voor heel België als voor elk Gewest apart.

Dit statistisch rapport over de verkeersongevallen, die tijdens het jaar 2010 werden geregistreerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is een bijzondere uitgave vermits het naast de gebruikelijke korte termijn analyse (voor het jaar 2010) ook een lange termijn analyse aanbiedt van de evolutie gedurende het voorbije decennium. Deze dubbele finaliteit kadert binnen de nationale en gewestelijke doelstellingen die begin 2000 op het vlak van verkeersveiligheid werden gesteld : in 2010, mochten er niet meer dan 22 dodelijke verkeersslachtoffers vallen op de Brusselse wegen (gewestelijke doelstelling ; 23 in geval van transpositie van de nationale doelstelling op de schaal van de hoofdstad) en het aantal zwaargewonden moest lager zijn dan 100 (gewestelijke doelstelling).

Geen van beide doelstellingen werd jammer genoeg gehaald. Dit rapport biedt een overzicht van de positieve en negatieve ontwikkelingen in de ongevallenstatistiek gedurende het laatste decennium teneinde de oorzaken van dit falen te begrijpen. Door de belangrijkste problemen op het vlak van de verkeersveiligheid te belichten biedt het daarenboven verschillende mogelijke pistes aan om de nieuwe doelstellingen tegen 2020 te halen.

Naast de ongevalsgegevens die het ontvangt van de FOD Economie, ontwikkelt het BIVV zelf haar eigen informatiebronnen en meer bepaald door op regelmatige tijdstippen gedragsmetingen uit te voeren van de weggebruikers (op het vlak van de gereden snelheden, de gordeldracht, het rijden onder invloed en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen). Die bijkomende informatiebronnen, waarvan de belangrijkste gewestelijke resultaten worden voorgesteld in het tweede deel van dit rapport, laten ook toe de evolutie op het vlak van de verkeersveiligheid beter te begrijpen en de aandachtspunten te identificeren voor de komende jaren.

Zoals hierboven aangehaald, is de gegevensbank van de FOD Economie slechts één van bronnen van de letselongevallen in het verkeer. Het BIVV ontwikkelt ook andere bronnen en onderzoekspistes, zoals onderzoek via vragenlijsten, gedrags- en attitude-maatregelen en in-depth analyses. De rapporten van deze andere informatiebronnen kunnen geraadpleegd worden op de website van het BIVV.

1

ONGEVALLLEN- STATISTIEKEN

In 2010, werden bijna 3 800 letselongevallen geregistreerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bij deze ongevallen vielen 4 747 slachtoffers, d.w.z. ongeveer 13 slachtoffers per dag. Het overgroot deel van deze slachtoffers zijn lichtgewonden (94,5%), maar er vielen ook zwaargewonden (4,8%) en doden (0,7% hetzij 31 doden). In 2001, heeft de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid als belangrijkste doelstelling gesteld het aantal doden 30 dagen tegen 2006 met 33% te verminderen en met 50% tegen 2010 in vergelijking met het gemiddelde van de jaren 1998,1999 en 2000. Door het gemiddelde van de jaren 1998,1999 en 2000 als referentiewaarde te gebruiken bij alle analyses, wordt in dit rapport systematisch afgetoetst voor welke verkeersveiligheidsthema's de doelstelling voor het jaar 2010 is gehaald en voor welke thema's niet.

Het rapport legt de nadruk op de stedelijke eigenschappen van het Gewest (beperkt grondgebied (161,4 km²), een dicht en druk verkeersnet, een grote diversiteit aan weggebruikers, lagere snelheden, enz.) een invloed hebben op de ongevallenstatistieken en een specifieke aanpak vergen van de verkeersveiligheid in de hoofdstad.

TABEL 1 :
De resultaten in één oogopslag

	Slachtoffers 2010 (gewogen cijfers)				Evolutie van de doden 30 dagen tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010	
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht gewonden	Totaal	Absolute cijfers	%
Vlaams Gewest	436	3 879	34 134	38 449	- 408	-48,3%
Waals Gewest	373	1 875	15 777	18 025	- 195	-34,3%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	31	230	4 486	4 747	- 13	-29,5%
België	840	5 984	54 396	61 220	- 616	-42,3%

	Slachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2010 (gewogen cijfers)				Evolutie van het totaal aantal "Doden 30 dagen + Zwaar gekwetsten" tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 ¹ (niet gewogen cijfers)	
	Doden 30 dagen	Zwaarge-wonden	Lichtge-wonden	Totaal	Absolute cijfers	%
Totaal	31	230	4 486	4 747	- 33	-12,7%
Per miljoen inwoners	28	211	4 117	4 356	- 64	-23,4%
Per miljard afgelegde voertuigkilometers	6	43	832	880	- 6	-13,1%
Tijdstip van de week						
Week dag	11	138	2 933	3 082	- 21	-14,0%
Week nacht	7	22	348	377	3	+13,0%
Weekend dag	11	38	725	774	- 13	-22,4%
Weekend nacht	2	31	480	513	- 2	-7,4%
Plaats						
Autosnelweg	1	22	61	84	+ 6	+38,0%

¹ Het referentiegemiddelde 1998-2000 van het aantal verkeersdoden is meestal een decimaal getal. In de tabel worden de decimale getallen afgerond tot een geheel getal. De procentuele evolutie van het aantal verkeersdoden sinds referentiegemiddelde 1998-2000 wordt berekend op basis van het volledige decimale getal en niet op basis van het afgeronde gehele getal.

	Slachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2010 (gewogen cijfers)				Evolutie van het totaal aantal "Doden 30 dagen + Zwaar gekwetsten" tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2010 ¹ (niet gewogen cijfers)	
	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Totaal	Absolute cijfers	%
Binnen de bebouwde kom	29	198	4 376	4 603	- 41	-17,1%
Snelheid						
30 km/u of minder	1	7	61	69	+ 7	+2000,0%
31 tot 50 km/u	28	198	4 282	4 508	- 31	-13,7%
51 tot 70 km/u	1	14	94	108	- 2	-10,6%
71 tot 90 km/u	0	4	19	23	- 3	-40,0%
Meer dan 90 km/u	0	7	30	37	- 1	-8,7%
Type kruispunt						
Buiten kruispunt	19	149	2 424	2 591	- 4	-2,6%
Op kruispunt	12	75	2 021	2 109	- 31	-28,8%
Op rotonde	0	6	41	47	+ 1	+36,4%
Geslacht						
Man	18	147	2 693	2 858	- 28	-16,5%
Vrouw	12	59	1 686	1 758	- 26	-29,5%
Leeftijd						
Minder dan 18 jaar	5	35	583	624	+ 6	+20,7%
18-24 jaar	7	40	810	857	- 8	-16,3%
25-34 jaar	5	36	1 194	1 235	- 19	-34,5%
35-44 jaar	2	34	830	866	- 10	-23,8%
45-54 jaar	5	35	532	572	+ 8	+32,5%
55-64 jaar	4	15	279	299	+ 3	+24,4%
65 jaar en meer	3	17	214	234	- 15	-47,4%
Verplaatsingswijze						
Voetgangers	14	73	929	1 016	- 5	-6,6%
Fietsers	1	24	355	379	+ 13	+152,0%
Bromfietsers	1	8	156	165	- 9	-53,8%
Motorrijders	3	26	514	543	- 4	-12,8%
Auto's	10	86	2 232	2 329	- 35	-28,9%
Lichte vrachtwagens	0	5	62	67	+ 1	+33,3%
Autobussen en auto-cars	0	0	131	131	- 1	-100,0%
Vrachtwagens	1	2	19	22	+ 2	+125,0%
Andere	0	3	55	58	+ 3	/
Onbekend	1	2	33	36	+ 3	/
Type ongeval						
Tussen bestuurders	22	161	3 866	4 049	- 42	-21,0%
Eenzijdig	8	63	504	575	+ 3	+5,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.1 Definities

Hieronder vind u een aantal definities voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport.

Methodologie

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De gegevens in dit rapport hebben betrekking op alle letselongevallen op het grondgebied van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De term « Brussel » en « de hoofdstad » welke in dit rapport frequent worden gebruikt, verwijzen dan ook steeds naar de hele Brusselse regio met haar 19 gemeenten.

ADSEI

De cijfers die in dit rapport worden gepubliceerd komen uit de gegevensbank van de letselongevallen van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de Federale Overheidsdienst Economie. Ze zijn in principe definitief maar er kunnen nog eventueel wijzigingen aan worden aangebracht door de ADSEI.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Weging

De statistieken die worden gepubliceerd door de ADSEI en die in dit rapport worden geanalyseerd zijn afkomstig van de Verkeersongevallen analyseformulieren (VOF) die door de politieagenten worden ingevuld bij elk letselongeval. Na de vaststelling van een abnormaal laag aantal VOF in vergelijking met het aantal processen-verbaal voor dit soort ongevallen, past de ADSEI sinds 2002 een weging toe op de statistieken afkomstig van de VOF: deze statistieken worden vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt (vermenigvuldigingsfactor) om er voor te zorgen dat het aantal ongevallen dat werd opgenomen in de VOF gelijk zou zijn aan het aantal ongevallen in de PV-registers.

Op de dodelijke ongevallen en de ongevallen die werden geregistreerd door de federale politie wordt een dergelijke weging echter niet toegepast. Deze weging van de statistieken leidt meestal tot een aantal ongevallen of slachtoffers uitgedrukt in decimalen wat verklaart waarom de totalen in de tabellen van dit rapport niet altijd gelijk zijn aan de som van het aantal afgeronde getallen.

Het principe van de weging wordt in detail besproken in hoofdstuk 2 “bron en kwaliteit van de gegevens » van het rapport «Statistische analyse van verkeersongevallen 2009» (Casteels Y., Focant N. en Nuyttens N., 2011), beschikbaar op de website van het kenniscentrum van het BIVV.

<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2009.pdf>

Referentiegemiddelde 1998-2000

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bv. doden 30 dagen, zwaar gewonden, letselongevallen ...) wordt afgetoetst ten opzichte van het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 1998, 1999 en 2000. Reden daarvan is dat het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd gebruikt als referentiepunt voor de definitie van de doelstelling voor een vermindering van het aantal verkeersdoden tegen 2010 (-50%).

Evolutie

Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor niet gewogen cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000.

Algemeen

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 (dode ter plaatse of 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.

Zwaargewonde

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 dodelijk gewonde 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 heeft voorgedaan 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.

Botsing of aanrijding

Een letselongeval kan uit meerdere botsingen bestaan: dit is het geval wanneer een bestuurder achtereenvolgens meerdere weggebruikers of hindernissen aanrijdt (bv. een personenwagen rijdt eerst een wagen en dan een boom aan). Een kettingbotsing, waarbij verschillende voertuigen elkaar tegelijkertijd aanrijden, is slechts één botsing.

Dodelijk ongeval

Letselongeval met minstens 1 dode 30 dagen.

Zwaar of ernstig ongeval

Letselongeval met minstens 1 zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen komt officieel overeen met het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Omdat het aantal doden in Brussel echter relatief klein is wordt de ernst in sommige gevallen berekend als het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 1000 ongevallen. Ze wordt dan vermeld als « verruimde ernst ».

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die gedurende een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Reizigerskilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle personen (bestuurders en passagiers van motorfietsen, inzittenden van personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die gedurende een bepaalde periode rondreizen op een bepaald grondgebied.

Het aantal reizigerskilometers is systematisch groter dan het aantal voertuigkilometers: een verplaatsing van twee kilometer met twee inzittenden wordt gerekend als twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.

Risico

In dit rapport wordt het risico op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bv. aantal verkeersdoden, zwaargewonden, ongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (voertuigkilometers, bevolkingsaantal, enz.). Bijvoorbeeld het aantal doden 30 dagen per miljard gereden reizigerskilometers.

Eenzijdig ongeval

Ongeval waarin slechts één voertuig is betrokken (een fiets is ook een voertuig). Ongevallen waarin slechts één voetganger is betrokken worden niet opgenomen in de gegevensbank.

Ongevallen volgens het tijdstip

Dag

Periode van 6u00 tot 21u59.

Nacht

Periode van 22u00 tot 5u59 van de volgende dag.

Week

De week begint op maandag om 06u00 en eindigt op vrijdag om 21u59.

Weekend

Het weekend begint op vrijdag om 22u00 en eindigt op maandag om 5u59.

Verkeersslachtoffers

Bestuurder en passagier

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

Opponent/tegenpartij

Bestuurder (tegenpartij) die aangereden werd in de botsing.

Voetganger

Weggebruiker die zich te voet of in een rolstoel verplaatst of die een fiets of bromfiets voortduwt.

Bromfiets

Bromfiets klasse A, klasse B of met 3 of 4 wielen.

Motorfiets

Motorfiets van minstens 400cc of minder of motorfiets van meer dan 400 cc.

Auto

Personenvoertuig, auto voor dubbel gebruik, minibus of kampeerwagen.

Vrachtwagen

Vrachtwagen of trekker met of zonder aanhangwagen.

Rijden onder invloed van alcohol

Geteste bestuurder

Een bestuurder die een positieve of negatieve ademtest heeft afgelegd of die een ademtest heeft geweigerd.

Bestuurder onder invloed (of positief)

Een bestuurder die een positieve ademtest heeft afgelegd (alcoholconcentratie in het bloed is gelijk of hoger dan 0,5 g/l) of die een ademtest heeft geweigerd.

% geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders/aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

% bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed/aantal geteste bestuurders.

1.2 Evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers²

1.2.1 Evolutie van de doden 30 dagen

Door haar specifiek karakter, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds het begin van de metingen steeds een laag aantal doden 30 dagen (doden ter plaatse en dodelijk gewonden; minder dan een vijftigtal per jaar) gekend in vergelijking met de twee andere Gewesten van het land. Hieruit vloeit voort dat toevallige gebeurtenissen belangrijke schommelingen kunnen veroorzaken (één ongeval met verschillende dodelijke slachtoffers kan op zich inderdaad al zorgen voor een stijging met 10 à 20% van het aantal doden 30 dagen) waardoor de evolutie van het aantal doden in de loop van de jaren erg variabel kan zijn.

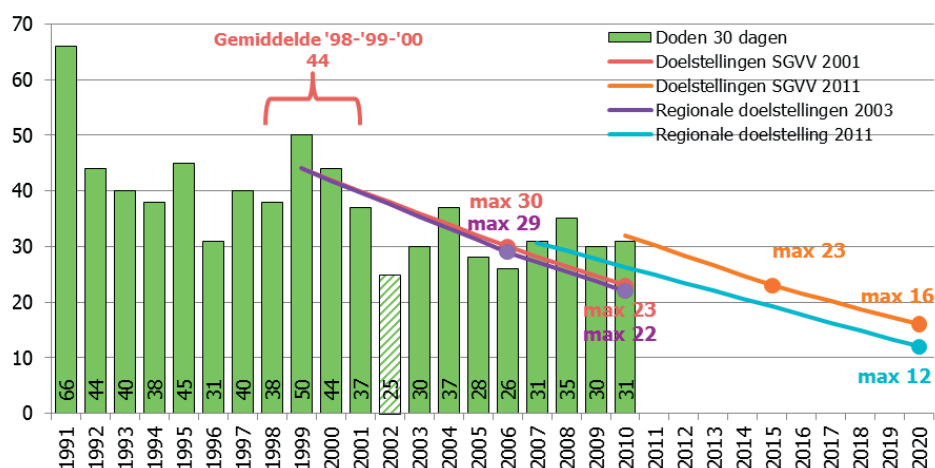
Ondanks deze evolutie met ups en downs, stellen we toch een daling vast van het aantal doden 30 dagen in vergelijking met het begin van de jaren 90 dat zich indertijd bevond rond de 40 doden per jaar, terwijl dit vandaag in de buurt ligt van een dertigtal. Deze daling tekende zich blijkbaar echter enkel tijdens de jaren 90 af vermits het aantal doden 30 dagen relatief stabiel is gebleven sinds 2003.

Samengevat, met 31 geregistreerde doden in 2010 is er een daling vast te stellen van -29,5% (-13 doden) in vergelijking met het referentiegemiddelde 1998-2000. Deze daling is jammer genoeg niet groot genoeg om de doelstelling te halen die werd vooropgesteld op de Brusselse Staten-Generaal van 2003, te weten een maximum van 22 doden 30 dagen in 2010. Brussel realiseert ook haar aandeel niet in de inspanning die werd gevraagd aan de 3 Gewesten om de nationale doelstelling van 750 verkeersdoden te halen (federale Staten-Generaal van 2001 (SGVV)), vermits de transpositie van deze doelstelling op de Gewesten overeenkomt met 23 doden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze twee doelstellingen leek in het verleden nochtans haalbaar vermits het aantal doden zich tot in 2006 onder de curve van de doelstellingen bevond.

We moeten ons voortaan op nieuwe nationale en gewestelijke doelstellingen richten: maximum 23 doden in 2015 en 16 doden in 2020 volgens de federale Staten-Generaal van 2011, en maximum 12 doden in 2020 volgens het gewestelijk actieplan 2011-2020. Ook al lijken deze doelstellingen realistisch, toch zal het gezien het huidig klein aantal doden en hun grote variabiliteit, zware inspanningen vergen om opnieuw vooruitgang te boeken.

² De politiehervorming werd, na de beslissing daartoe in december 1998 progressief doorgevoerd in de loop van de jaren 2001 en 2002. Deze totale ommekeer in de werking van de politieorganen uitte zich in een tijdelijke kwaliteitsvermindering van de registratie van de verkeersongevallen. Daarenboven, heeft de overgang naar de elektronische registratie van de ongevallen in de politiezone Brussel-Hoofdstad-Elsene in 2003 eveneens een invloed gehad op de kwaliteit van de gegevens. De jaren waarop dit kwaliteitsverlies betrekking heeft worden in het grijs of gearceerd weergegeven in de tabellen en de grafieken van dit hoofdstuk.

FIGUUR 1 :
Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 2 :
Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard gereden reizigerskilometers
1991	66	69	13,6
1995	45	47	8,7
2000	44	46	7,9
2001	37	38	6,6
2002	25	26	4,4
2003	30	30	5,4
2004	37	37	6,6
2005	28	28	5,0
2006	26	26	4,6
2007	31	30	5,4
2008	35	33	6,4
2009	30	28	5,5
2010	31	28	5,7
Gemiddelde 98-2000	44	46	8,2
Evolutie*	-29,5%	-38,2%	-29,7%

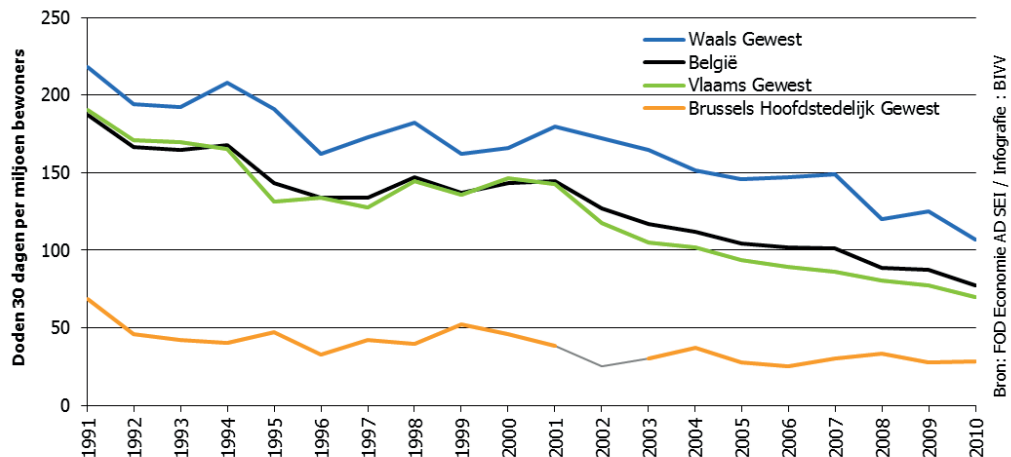
*Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Om de verkeersonveiligheid in de verschillende administratieve entiteiten met elkaar te kunnen vergelijken is het noodzakelijk te beschikken over een gemeenschappelijke indicator. In eerste instantie is er voor gekozen om het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie Gewesten met elkaar te vergelijken. Deze indicator geeft wat Brussel betreft wel een lichtjes vertekend beeld weer omdat een groot aantal personen die er zich dagelijks verplaatsen niet in het Gewest wonen (pendelaars, scholieren, studenten, toeristen, enz.). Ondanks dit nadeel, wordt in Brussel het laagste aantal doden

30 dagen per miljoen inwoners geregistreerd. In 2010 vielen er « slechts » 28 doden per miljoen inwoners tegen 70 in Vlaanderen en 107 in Wallonië. Deze goede waarde wordt uiteraard volledig verklaard door het stedelijk karakter van het Brussels Gewest. Terwijl we gedurende de jaren 90 echter een progressief afname vaststelden, lijkt de indicator vanaf 2001 zich jammer genoeg te stabiliseren rond de 30 doden per miljoen inwoners.

FIGUUR 2 :
Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie Gewesten



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 3 :
Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie Gewesten

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	26	118	172	127
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2007	30	86	149	101
2008	33	80	120	88
2009	28	77	125	88
2010	28	70	107	77
Gemiddelde 98-2000	46	142	170	143
Evolutie*	-38,2%	-51,0%	-37,4%	-45,6%

*Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

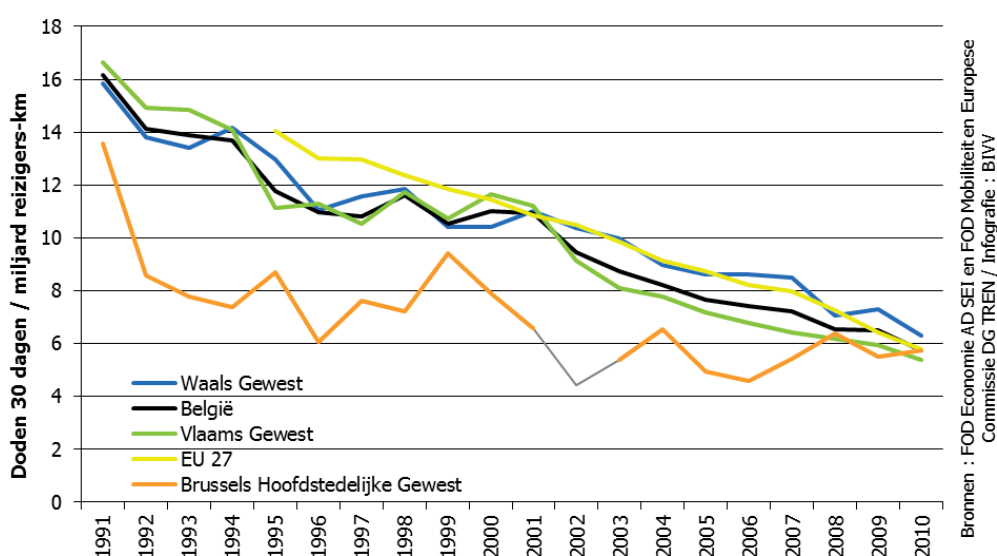
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Naast het aantal doden per miljoen inwoners is ook het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers (ook het overlijdensrisico genoemd), een mogelijk indicator om de dodelijkheid van het verkeer in de verschillende gewesten te vergelijken. Deze indicator is beter

afgestemd op de bijzondere karakteristieken van Brussel want deze laat toe de verkeersonveiligheid in functie van de verkeersintensiteit te vergelijken. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was het overlijdensrisico jarenlang heel wat kleiner dan in de twee andere Gewesten, maar sinds drie jaar is de kloof tussen de Gewesten zo goed als verdwenen. Het risico heeft zich in de Hoofdstad inderdaad gestabiliseerd (sinds 2003) terwijl het in de rest van het land blijft dalen. In 2010 registreren we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 5,7 doden per miljard gereden reizigerskilometers, tegen 5,4 in Vlaanderen en 6,3 in Wallonië.

FIGUUR 3 :

Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie Gewesten en in de Europese Unie



TABEL 4 :

Evolutie van de doden 30 dagen per miljard gereden reizigerskilometers in de drie Gewesten en in de Europese Unie

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België	Europese Unie (EU 27)
1991	13,6	16,7	15,8	16,2	
1995	8,7	11,1	13,0	11,8	14,0
2000	7,9	11,6	10,4	11,0	11,5
2001	6,6	11,2	11,0	10,9	10,8
2002	4,4	9,1	10,4	9,4	10,5
2003	5,4	8,1	10,0	8,7	9,8
2004	6,6	7,8	9,0	8,2	9,1
2005	5,0	7,2	8,6	7,7	8,7
2006	4,6	6,8	8,6	7,4	8,2
2007	5,4	6,4	8,5	7,2	8,0
2008	6,4	6,2	7,1	6,5	7,3
2009	5,5	5,9	7,3	6,5	6,4
2010	5,7	5,4	6,3	5,8	5,8
Gemiddelde 98-2000	8,2	11,4	10,9	11,0	11,9
Evolutie*	-29,7%	-52,8%	-42,3%	-47,9%	-51,4%

*Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

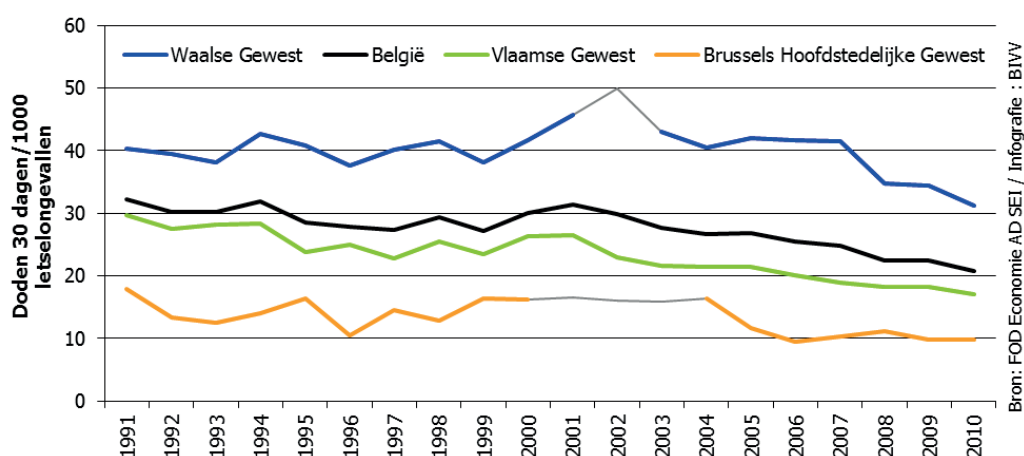
Bronnen: FOD Economie ADSEI en Europese Commissie / Infografie : BIVV

1.2.2 Evolutie van de ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen komt overeen met het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Deze indicator plaatst het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de meest gunstige positie met een ernst van de ongevallen die twee maal lager is dan in Vlaanderen en drie maal lager dan in Wallonië. Het stedelijk karakter van Brussel is hiervoor opnieuw de voornaamste reden: de korte wegvakken, een groot aantal kruispunten en rotondes, relatief lage snelheidsregimes, een groot aantal zijdelingse aanrijdingen, enz., verkleinen inderdaad de kans op een dodelijk verkeersongeval. In vergelijking met de twee andere Gewesten vallen er bij letselongevallen in Brussel veel meer gewonden dan doden.

In 2010 bedraagt de ernst van de ongevallen in Brussel 9,8 doden per 1000 ongevallen, wat een van de laagste is die ooit in het Gewest werd geregistreerd. Dit is een verlaging met ongeveer een derde ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000, maar de daling is pas opgetreden tussen 2004 en 2006; de ernst van de ongevallen evolueert sindsdien niet meer. De verlaging opgetekend door Vlaanderen en Wallonië is wat kleiner, maar is constanter in de tijd. De relatieve rangschikking van de Gewesten volgens de ernst van de ongevallen bleef in de loop van de jaren niettemin ongewijzigd

FIGUUR 4 :
Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens het Gewest (niet gewogen cijfers)



TABEL 5 :
Evolutie van de ernst van de letselongevallen in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	17,8	29,7	40,3	32,2
1995	16,3	23,7	40,9	28,6
2000	16,3	26,4	41,6	30,0
2001	16,6	26,4	45,7	31,3
2002	16,1	23,0	49,9	29,9
2003	15,9	21,6	43,0	27,7
2004	16,3	21,4	40,5	26,7
2005	11,6	21,5	41,9	26,8
2006	9,4	20,1	41,6	25,5
2007	10,2	19,0	41,4	24,8
2008	11,2	18,3	34,7	22,4
2009	9,8	18,2	34,5	22,5

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
2010	9,8	17,1	31,3	20,7
2010 (gewogen)	8,2	15,0	28,6	18,3
Gemiddelde 98-2000	15,1	25,1	40,4	28,8
Evolutie*	-35,5%	-31,8%	-22,6%	-28,1%

* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.2.3 Evolutie van de licht- en zwaargewonden

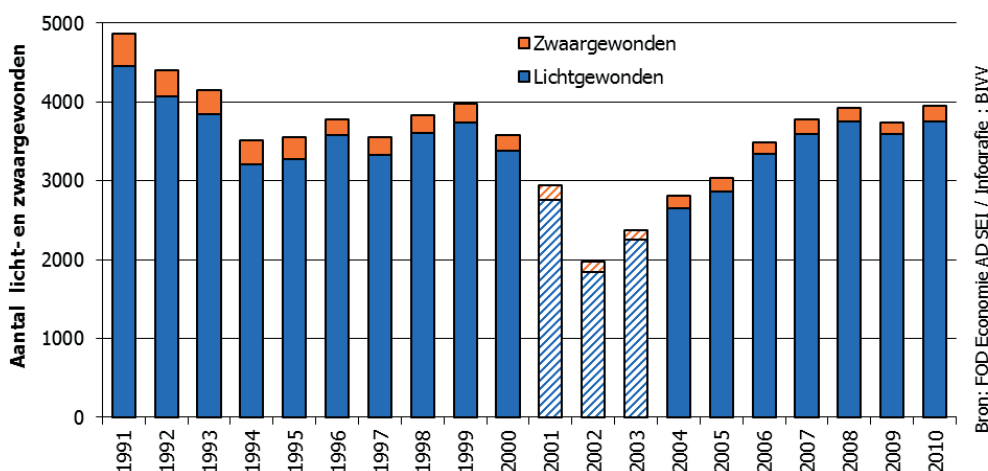
Na een sterke daling begin jaren '90, bleef het aantal gewonden relatief stabiel tot aan het einde van het decennium. De verstoringen veroorzaakt door de politiehervorming buiten beschouwing gelaten, heeft er een sterke daling plaatsgevonden tussen 2000 en 2004 waarna er een nieuwe verhoging optrad die zich de laatste vier jaar stabiliseerde onder de grens van de 4000 gewonden.

Zich bewust van de moeilijkheid om het al klein aantal doden 30 dagen te verlagen heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eveneens doelstellingen gesteld wat betreft de zwaargewonden. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2003, werd zo beslist dat het aantal zwaargewonden niet hoger mocht zijn dan 133 in 2006 en 100 in 2010 (-50% ten opzichte van het gemiddelde 1998-2000). Jammer genoeg werden deze engagementen niet nagekomen: in 2010 is het aantal geregistreerde zwaargewonden dubbel zo hoog als gewenst. De daling ten opzichte van het referentiegemiddelde bedraagt slechts 9,3% (in het bijzonder omwille van een belangrijke verhoging van het aantal zwaargewonden tussen 2009 en 2010).

De evolutie van het aantal lichtgewonden is evenmin positief vermits een verhoging van 5% wordt geregistreerd ten opzichte van het referentiegemiddelde. Het aandeel van de lichtgewonden t.o.v. het totaal aantal verkeersslachtoffers is zo groot dat het totaal aantal slachtoffers ook een stijging kent (meer bepaald van 3,9%), en dit ondanks de verlaging met 9,3% van het aantal zwaargewonden en met 29,5% van het aantal doden 30 dagen.

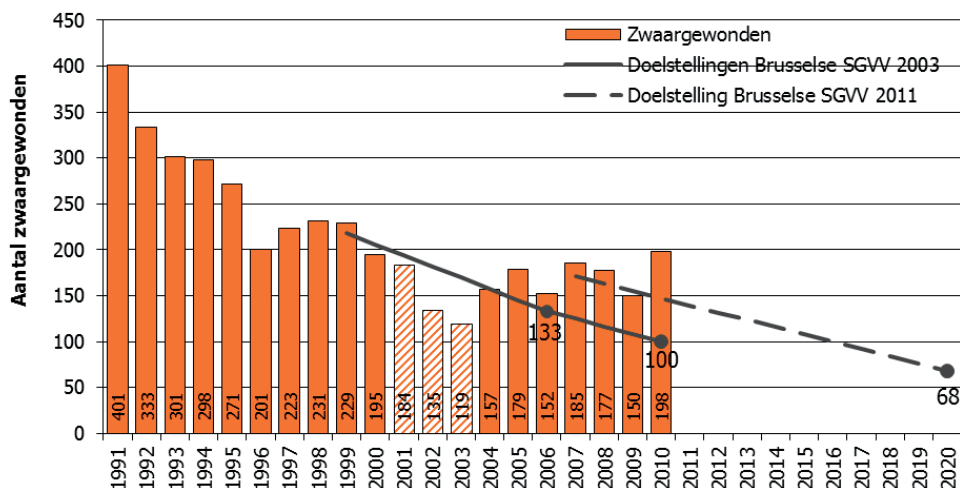
FIGUUR 5 :

Evolutie van de lichtgewonden en de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



FIGUUR 6 :

Evolutie van de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 6 :

Evolutie van de doden 30 dagen en gewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Totaal slachtoffers
1991	66	401	4 461	4 928
1995	45	271	3 279	3 595
2000	44	195	3 382	3 621
2001	37	184	2 761	2 982
2002	25	135	1 838	1 998
2003	30	119	2 250	2 399
2004	37	157	2 649	2 843
2005	28	179	2 862	3 069
2006	26	152	3 336	3 514
2007	31	185	3 592	3 808
2008	35	177	3 752	3 964
2009	30	150	3 589	3 769
2010	31	198	3 757	3 986
2010 (gewogen)	31	230	4 486	4 747
Gemiddelde 98-2000	44	218	3 575	3 837
Evolutie*	-29,5%	-9,3%	+5,1%	+3,9%

*Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

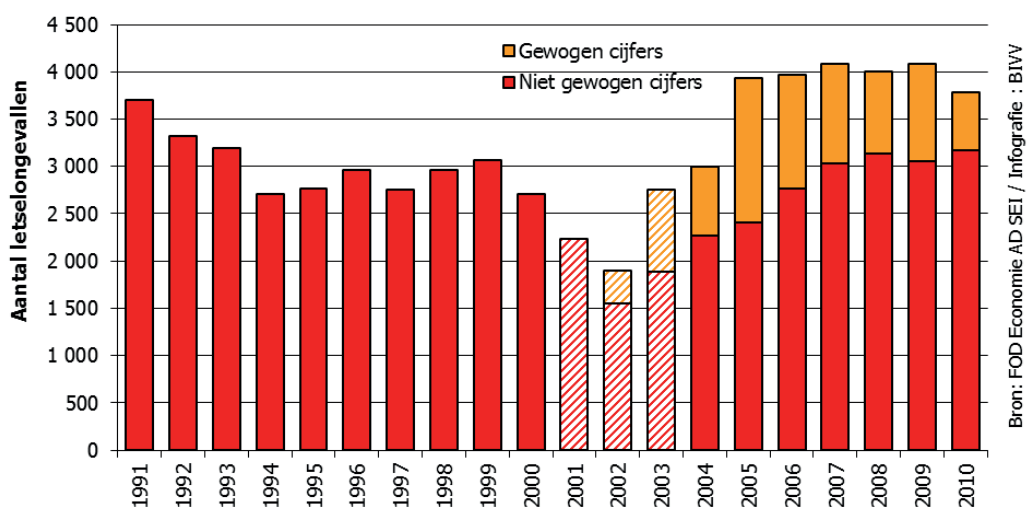
1.2.4 Evolutie van de letselongevallen

De curve van het aantal niet gewogen ongevallen (in het rood op Figuur 7) sluit nauw aan bij de curve van het aantal gewonden op Figuur 5: i.e. een daling begin jaren 90, daarna een relatieve stabiliteit gedurende dat decennium, een daling tussen 2000 en 2004 en opnieuw een stijging tot een stabilisering vanaf 2007. We stellen jammer ge-

noeg een stijging van 9% vast van het aantal letselongevallen tussen het referentiege-middelde en het jaar 2010.

Het oranje histogram, boven de rode staafjes komt overeen met de weging van de ongevalscijfers die progressief werd ontwikkeld om de gebrekkige registratie door de politiehervorming op te vangen. De officiële cijfers die er uit voortvloeien wijzen op een stabilisering van het aantal letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf het jaar 2005 (ongeveer 4 000 per jaar).

FIGUUR 7 :
Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



TABEL 7 :
Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Letselongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	3 701	407	61
1995	2 762	274	42
2000	2 707	210	43
2001	2 231	194	34
2002	1 554	150	35
2003	1 887	134	30
2004	2 267	173	35
2005	2 404	183	28
2006	2 766	163	26
2007	3 031	201	29
2008	3 133	192	33
2009	3 058	174	30
2010	3 174	201	29
2010 (gewogen)	3 787	231	29
Gemiddelde 98-2000	2 909	230	42
Evolutie*	+9,1%	-12,7%	-30,4%

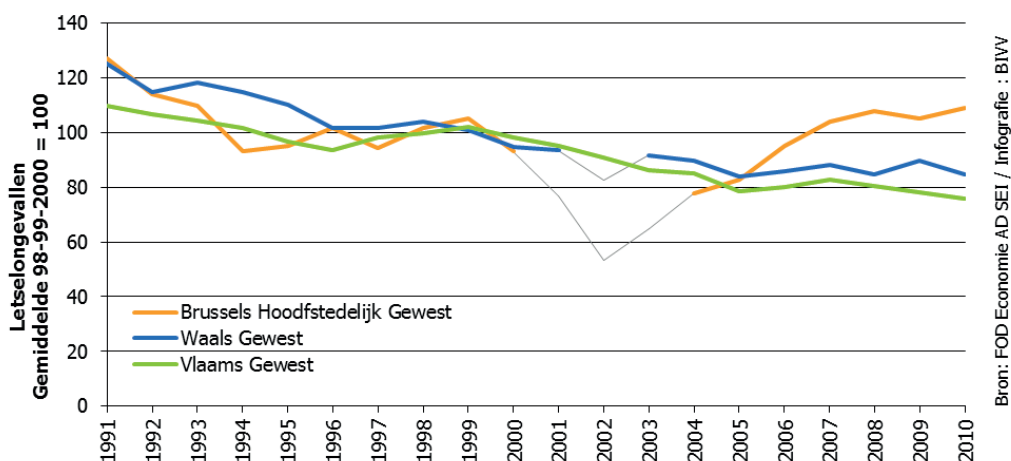
* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

De volgende grafiek laat toe de evolutietendensen te vergelijken van het aantal letselongevallen in de drie Gewesten zonder dat de analyse wordt beïnvloed door de absolute waarden (in 2010, gebeuren er twee maal zoveel ongevallen Vlaanderen dan in Wallonië en bijna 4 maal zoveel ongevallen in Wallonië dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de « basis 100 » techniek: als er in elk Gewest 100 ongevallen waren opgetekend eind jaren 90 (gemiddelde 1998-1999-2000), hoeveel zouden er dan in elk Gewest worden geregistreerd in 2010 in functie van hun respectieve evolutie?

Deze grafiek toont een heel specifieke evolutie van het aantal ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf midden jaren 2000: terwijl het aantal ongevallen in het Vlaams en Waals Gewest redelijk constant blijft stellen we voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een sterke stijging vast.

FIGUUR 8 :
Evolutie van de letselongevallen in de drie Gewesten (gemiddelde 1998,1999, en 2000 – basis 100) (niet gewogen cijfers)



TABEL 8 :
Evolutie van de letselongevallen in de drie Gewesten (gemiddelde 1998,1999 en 2000 – basis 100) (niet gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	127	110	125	115
1995	95	97	110	100
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	95	80	86	83
2007	104	83	88	85
2008	108	80	85	83
2009	105	78	90	83
2010	109	76	85	80

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

1.3 Ongevallen volgens het tijdstip

1.3.1 Ongevallen volgens de maand

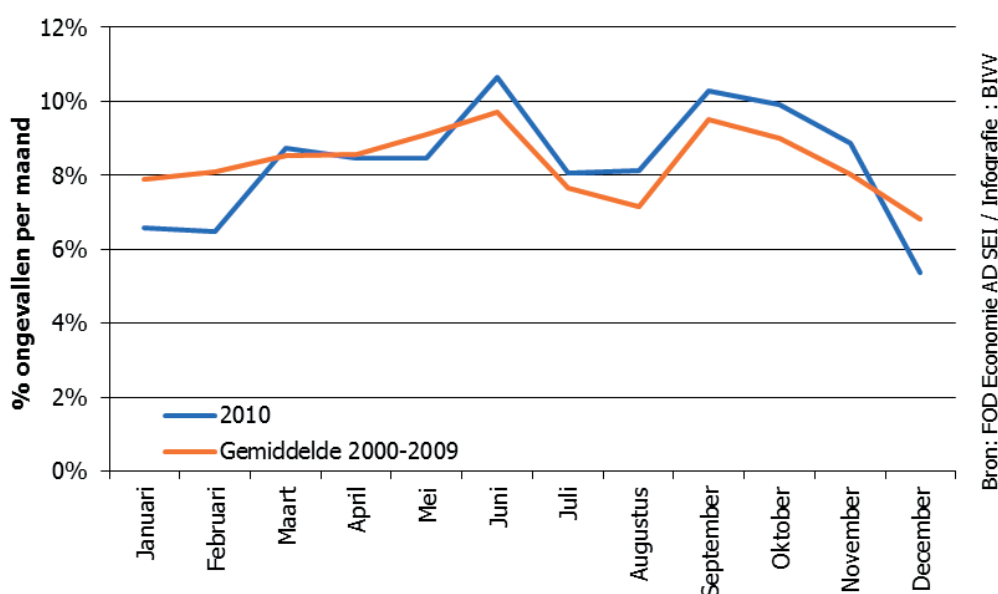
De onderstaande grafiek stelt de spreiding van de letselongevallen voor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de 12 maanden van het jaar 2010 en vergelijkt ze met de spreiding gedurende de periode 2000-2009. Er vonden in januari, februari en december minder ongevallen plaats dan tijdens het voorbije decennium. Daarentegen werden er tijdens zo goed als alle andere maanden een betrekkelijk hoog aantal ongevallen geregistreerd.

Het beperkt aantal ongevallen tijdens de maand december 2010 wordt eveneens vastgesteld in het Waals en Vlaams Gewest. Er moet gezegd worden dat die maand december werd gekenmerkt door 23 dagen met winterse neerslag (het vorige record van 15 dagen dateert van 1950) die het verkeer regelmatig hebben verstoord en het aantal letselongevallen dus ook hebben beperkt. Het klein aantal ongevallen van de maand januari vinden we daarentegen niet terug in Wallonië en dat van februari wordt enkel in de hoofdstad geobserveerd.

Afgezien van deze bijzondere maanden, stellen we vast dat de verdeling van de ongevallen globaal gezien dezelfde tendens volgt in de loop van de jaren (tendens die daarboven dezelfde is in de verschillende gewesten van het land): het aantal ongevallen is het laagst aan het begin van het jaar en verhoogt progressief tot in juni, traditioneel een recordmaand op het vlak van verkeersongevallen. De curve daalt nadien tijdens de grote vakantie, kent een nieuwe piek in september en daalt dan progressief op het einde van het jaar.

FIGUUR 9 :

Verdeling van de letselongevallen in de loop van de maanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



TABEL 9 :

Evolutie van de letselongeval volgens de maand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	343	196	319	352	313	382	261	251	316	383	315	270	3 701
1995	280	261	274	170	216	224	165	150	258	258	248	258	2 762
2000	247	234	238	202	253	241	191	175	224	209	252	241	2 707
2001	254	244	251	225	233	206	143	126	132	133	154	130	2 231
2002	86	88	155	139	160	142	141	124	183	142	97	97	1 554
2003	201	151	159	144	160	178	132	108	162	154	179	159	1 887
2004	164	192	176	179	198	224	184	167	211	217	181	174	2 267
2005	170	168	164	178	197	218	166	192	253	253	215	230	2 404
2006	218	179	221	200	247	294	231	213	291	299	198	175	2 766
2007	255	227	290	280	314	296	212	217	293	281	185	181	3 031
2008	253	255	230	240	307	284	246	210	274	291	281	262	3 133
2009	239	222	286	302	272	269	270	235	274	250	251	188	3 058
2010	213	189	282	265	274	333	261	263	322	320	278	174	3 174
2010 (gewogen)	255	226	336	318	328	397	311	312	388	381	330	205	3 787
Gemiddelde 2000-2009	209	196	217	209	234	235	192	177	230	223	199	184	2 504
Evolutie*	+2%	-4%	+30%	+27%	+17%	+42%	+36%	+49%	+40%	+44%	+39%	-5%	+27%

*Evolutie tussen het gemiddelde 2000-2009 en 2010

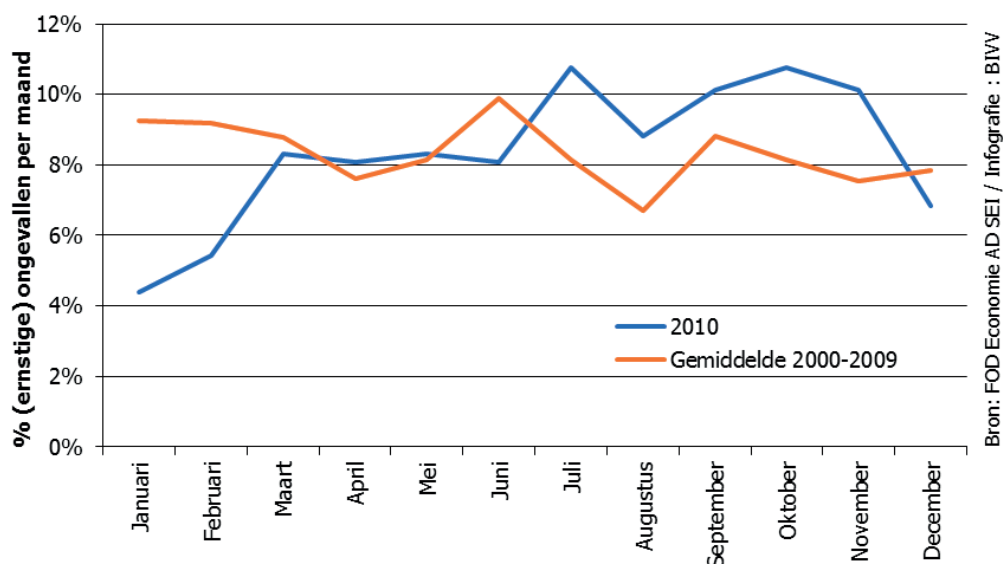
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Figuur 10 is identiek aan de vorige met dat verschil dat ze enkel betrekking heeft op de ernstige ongevallen. We stellen een grotere fluctuatie vast in de curves omdat het maandelijks aantal geregistreerde zware ongevallen veel kleiner is.

De vergelijking van de curves 2010 met 2000-2009 toont eveneens een abnormaal laag aantal ongevallen aan in januari, februari, juni en december 2010, maar het is vooral de concentratie van de zware ongevallen tussen juli en november 2010 die de aandacht trekt. De verdeling van de ernstige ongevallen in de loop van de maanden van het decennium 2000-2009 lijkt inderdaad veel evenwichtiger te zijn.

FIGUUR 10 :

Verdeling van de ernstige ongevallen in de loop van de maanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



TABEL 10 :

Evolutie van de ernstige ongevallen volgens de maand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	44	15	40	29	37	56	28	24	33	46	28	27	407
1995	37	24	28	19	10	32	21	22	29	17	18	17	274
2000	16	19	15	18	14	23	13	10	20	18	18	26	210
2001	26	21	19	13	17	12	25	13	11	17	12	8	194
2002	11	11	23	15	9	13	12	15	13	9	11	8	150
2003	22	9	13	9	11	5	7	14	9	9	10	16	134
2004	11	17	15	13	14	19	13	9	20	15	13	14	173
2005	13	13	15	8	16	22	19	15	15	17	16	14	183
2006	11	13	8	12	12	20	17	8	20	20	9	13	163
2007	16	15	23	19	22	24	18	12	11	16	11	14	201
2008	20	22	13	8	18	18	13	11	17	17	16	19	192
2009	21	12	15	18	14	17	10	14	18	9	16	10	174
2010	9	10	17	16	17	16	22	18	20	22	20	14	201
Gemiddelde 2000-2009	17	15	16	13	15	17	15	12	15	15	13	14	177
Evolutie*	-46%	-34%	+7%	+20%	+16%	-8%	+50%	+49%	+30%	+50%	+52%	-1%	+13%

*Evolutie tussen het gemiddelde 2000-2009 en 2010

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

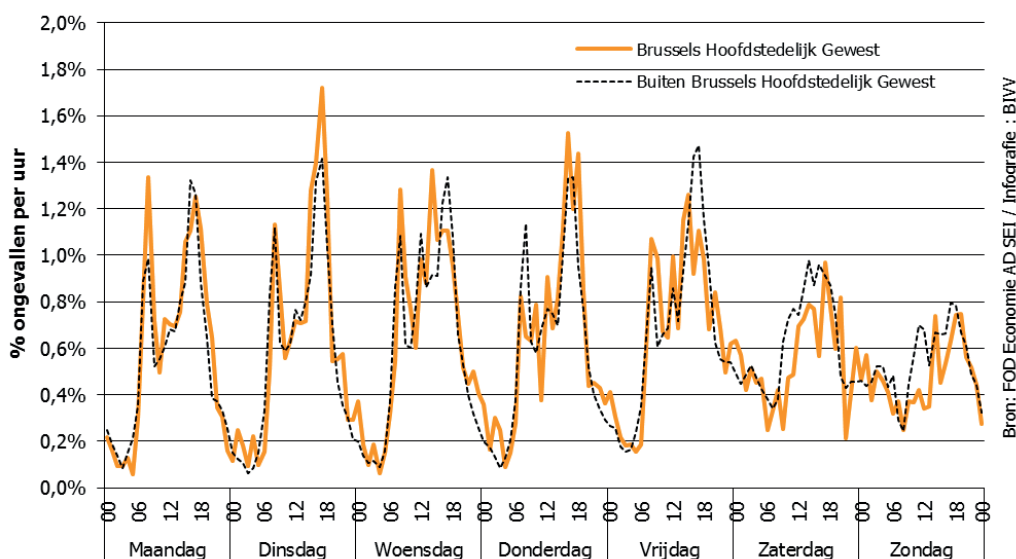
1.3.2 Ongevallen volgens het moment van de week

Het is niet verwonderlijk dat de verdeling van de geregistreerde ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de loop van de week piekt tijdens de ochtend - en avondspits tijdens weekdagen. Tijdens het weekend stellen we daarentegen geen pieken vast maar een “plateau ongevallen” tussen 11u00 en 18u00. De verdeling van de ongevallen per uur vertoont hetzelfde beeld als de verkeersdrukke per uur, zoals dit ook wordt vastgesteld in de andere Gewesten.

Toch verschilt de temporele spreiding van de geregistreerde ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op bepaalde punten met die van de ongevallen die zich op andere plaatsen in België hebben voorgedaan. Terwijl de verschillen op weekdagen redelijk verwaarloosbaar lijken, stellen we in Brussel daarentegen wel een duidelijk hoger aantal ongevallen vast tijdens weeknachten, zoals duidelijk wordt aangetoond in Figuur 12. We stellen eveneens vast dat de toename van het aantal ongevallen in de loop van de ochtend, gedurende de weekends, zich pas later voordoet in Brussel terwijl we dit tijdsverschil niet terugvinden bij de afname van het aantal ongevallen tijdens de avond. Hieruit volgt dat er zich in Brussel overdag gedurende de weekends iets minder ongevallen voordoen dan elders (17% van de ongevallen in Brussel, tegen 20% in Vlaanderen en 22% in Wallonië).

FIGUUR 11 :

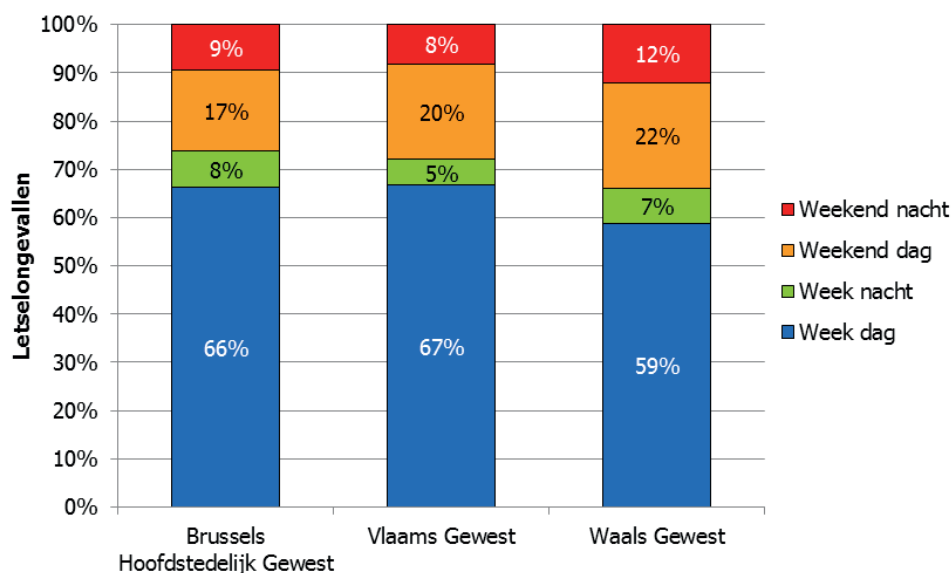
Verdeling van de letselongevallen volgens de dag en het uur van de week binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 12 :

Verdeling van de letselongevallen over de vier periodes van de week volgens het Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



Om te vermijden dat de sterke schommelingen van het lage aantal geregistreerde dodelijke slachtoffers in het Brussels Gewest³ een invloed zouden hebben op de analyse van de evolutie van de ernst van de ongevallen, is de volgende grafiek gebaseerd op een ruimere definitie van de ernst, namelijk « het aantal doden en *zwaargewonden* per 1000 ongevallen » (« verruimde ernst »).

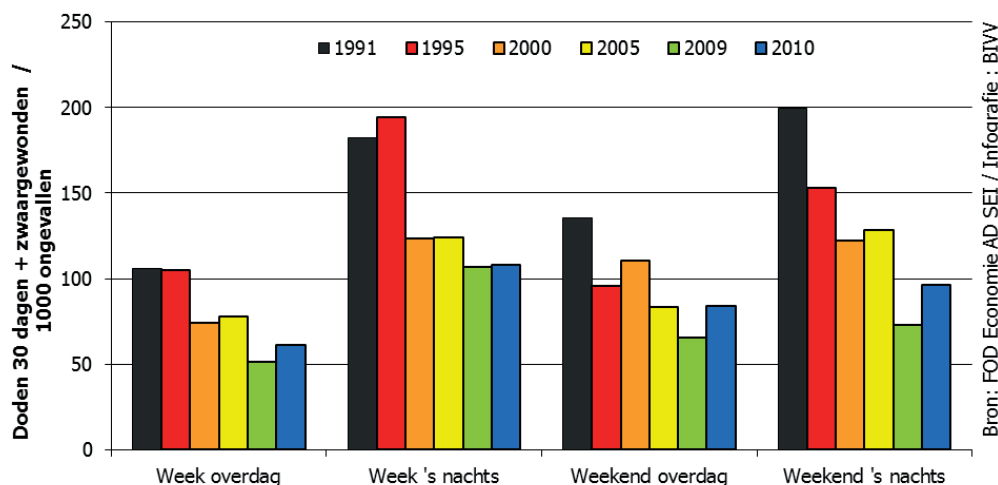
In Brussel, zoals in de andere gewesten, zijn de ongevallen die 's nachts plaatsvinden (tijdens de week of het weekend) het zwaarst. Zo zijn de ongevallen die 's nachts tijdens de week plaatsvinden in de hoofdstad gemiddelde dubbel zo zwaar dan de ongevallen die zich overdag tijdens de week voordoen.

De grafiek toont eveneens een verbetering aan van de situatie in de loop der jaren, ook al was de ernst van de ongevallen vorig jaar meestal kleiner dan dit jaar. Ten opzichte van het referentiegemiddelde daalde de ernst met 28% op weekendnachten, met 22% tijdens weekends overdag en met 21% tijdens weekdays overdag. De cijfers stagneren daarentegen op weekdays 's nachts vermits de ernst is toegenomen met 1%.

³ Het aantal doden dat op weekdays of tijdens het weekend 's nachts wordt geregistreerd ligt doorgaans lager dan 10 per jaar.

FIGUUR 13 :

Evolutie van de ernst (verruimd) van de letselongevallen volgens het tijdstip van de week in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 11 :

Kerncijfers van de letselongevallen volgens het tijdstip van de week in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

Tijdstip van de week	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Letselongevallen	Verruimde ernst
Week dag	11	138	2 933	2 506	59,5
Week nacht	7	22	348	286	101,5
Weekend dag	11	38	725	638	77,5
Weekend nacht	2	31	480	358	92,9

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.3.3 Ongevallen volgens de maand en het uur

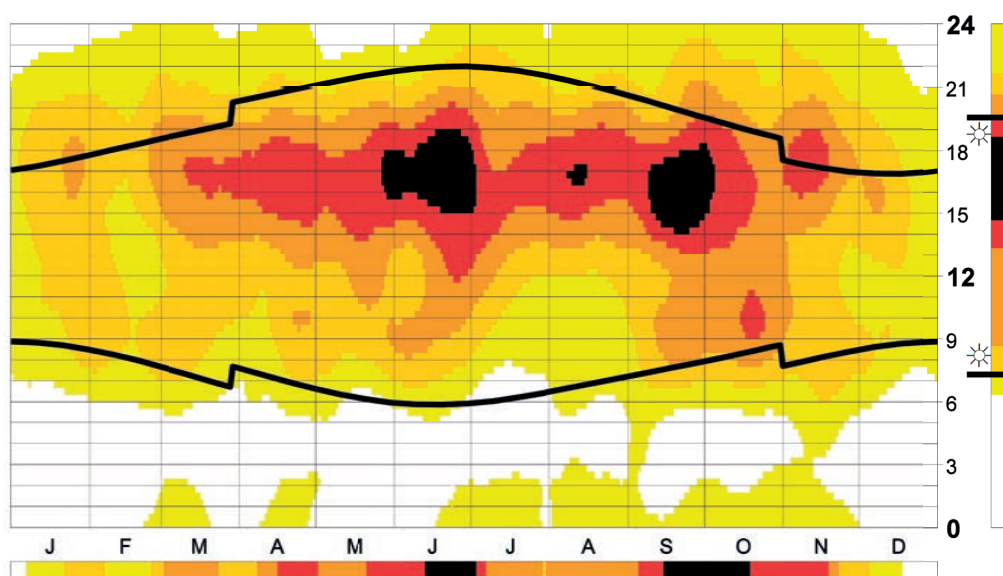
Het tijdstip van de letselongevallen (uur, dag en maand) kan benut worden om een globaal beeld te krijgen van de spreiding van de ongevallen over het jaar. Deze oefening werd gedaan voor de ongevallen die plaatsvonden in 2010. De horizontale as komt overeen met de opeenvolging van de dagen van het jaar (van 1 januari tot 31 december) en de verticale as komt overeen met het verloop van de tijd (per uur) gedurende een dag.

Deze figuur toont niet alleen de seizoensgebondenheid aan (minder ongevallen tijdens de winter en de grote vakantie) maar ook de uren waarop de ongevallen plaatsvonden (heel veel ongevallen tijdens de avondspits). Deze informatie kon reeds afgeleid worden uit eerdere figuren uit dit hoofdstuk. De meerwaarde van de onderstaande figuur schuilt in de combinatie van de twee bovengenoemde temporele parameters: nl. enerzijds de seizoenen (of maanden) en anderzijds de uren. Aan de hand van deze combinatie kunnen de periodes met een groot aantal ongevallen nog preciezer worden geïdentificeerd. Dit is onder andere het geval voor de periodes “juni tussen 15u00 en 19u00” en “september tussen 14u00 en 18u00”. De verklaring voor deze « zwarte periodes » heeft zonder twijfel te maken met de verkeersdrukke : de mooie dagen zorgen waarschijnlijk voor een toename van het aantal weggebruikers, wat zich meer bepaald laat voelen tijdens de spitsuren. De tweede zwarte zone van september-oktober lijkt

in het verlengde te liggen van de maand juni (na een sterke afname van het verkeer gedurende de vakantieperiode) met weliswaar een vervroeging van de zwarte periode door het verkorten van de dagen. We stellen tenslotte ook een kleine ongevalsconcentratie vast tijdens de twee eerste weken van november tussen 16u00 en 20u00. Dit zou eventueel verklaard kunnen worden door de overgang naar het winteruur waarbij de weggebruikers zich moeten aanpassen aan de verminderde luminositeit.

FIGUUR 14 :

Verdeling van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest volgens de maand en het uur – 2010 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.3.4 Ongevallen volgens de weersomstandigheden

In alle Gewesten vindt de grote meerderheid van de ongevallen plaats bij normale weersomstandigheden, voornamelijk omdat deze weersomstandigheden het meest voorkomen. In Brussel en Wallonië doen zich meer letselongevallen voor bij regenweer dan in Vlaanderen. Ofwel viel er minder regen⁴ ofwel is de regen er minder vaak de oorzaak van een letselongeval dan elders. In Wallonië werden ook een groot aantal ongevallen geregistreerd die zich voordeden tijdens sneeuwbuien, en dit heel waarschijnlijk omdat er meer sneeuw valt dan in de andere Gewesten.

⁴ Volgens het Koninklijk Meteorologisch Instituut, zijn er gemiddeld 200 regendagen (> 0,1 mm/dag) in het grootste deel van het land; het gemiddelde aantal regendagen vermeerderd licht naar Hoog-België toe (216, met een maximum van 230 in de Hoge Venen) en vermindert naar de Kust (182) toe. [http://www.meteo.be/meteo/view/nl/360361-Parameters.html#ppt_505710]

TABEL 12 :

Verdeling van de letselongevallen volgens de weersomstandigheden in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

Weersomstandigheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest		Vlaams Gewest		Waals Gewest	
Normaal	3 026	79,9%	24 884	85,5%	10 187	78,2%
Regen	463	12,2%	2 410	8,3%	1 326	10,2%
Mist	8	0,2%	144	0,5%	67	0,5%
Harde wind, windstoten	2	0,1%	55	0,2%	71	0,5%
Sneeuwval	88	2,3%	769	2,6%	693	5,3%
Hagelbuien	8	0,2%	19	0,1%	22	0,2%
Andere (dikke rook...)	7	0,2%	155	0,5%	53	0,4%
Onbekend	187	4,9%	697	2,4%	653	5,0%
Totaal	3 787	100%	29 115	100%	13 025	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.4 Ongevallen volgens de plaats

1.4.1 Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen

Een analyse van de ongevallen in functie van de verschillende wegomgevingen (binnen of buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen) zoals dit wordt gedaan in de andere gewestelijke statistische rapporten is voor Brussel een complexe zaak door de specifieke wegenstructuur van het Gewest: het grootste deel van het grondgebied van Brussel bevindt zich immers binnen de bebouwde kom. Slechts 11 km van het totale Brusselse wegennet is autosnelweg (hetzij 0,6% van het Brussels wegennet). Het is dan ook niet verwonderlijk dat 97,3% van de in Brussel geregistreerde letselongevallen plaatsvonden binnen de bebouwde kom, tegen slechts 1,6% op de autosnelweg en 1,1% buiten de bebouwde kom.

Het is geen verrassing dat hoe hoger het snelheidsregime van de weg is, hoe groter de ernst van de ongevallen is: op autosnelwegen valt er bij meer dan één letselongeval op 3 een dode of zwaargewonde. Buiten de bebouwde kom ligt de verhouding iets lager met één ongeval op 4 en binnen de bebouwde kom met minder dan één ongeval op 15.

TABEL 13 :

Kerncijfers van de letselongevallen volgens het type weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Letselongevallen		Verruimde ernst
Op de autosnelweg	1	22	61	60	1,6%	383
Binnen de bebouwde kom	29	198	4 376	3 685	97,3%	62
Buiten de bebouwde kom	0	10	49	40	1,1%	237
Onbekend	1	0	0	1	0,0%	1 000
Totaal	31	230	4 486	3 787	100%	69

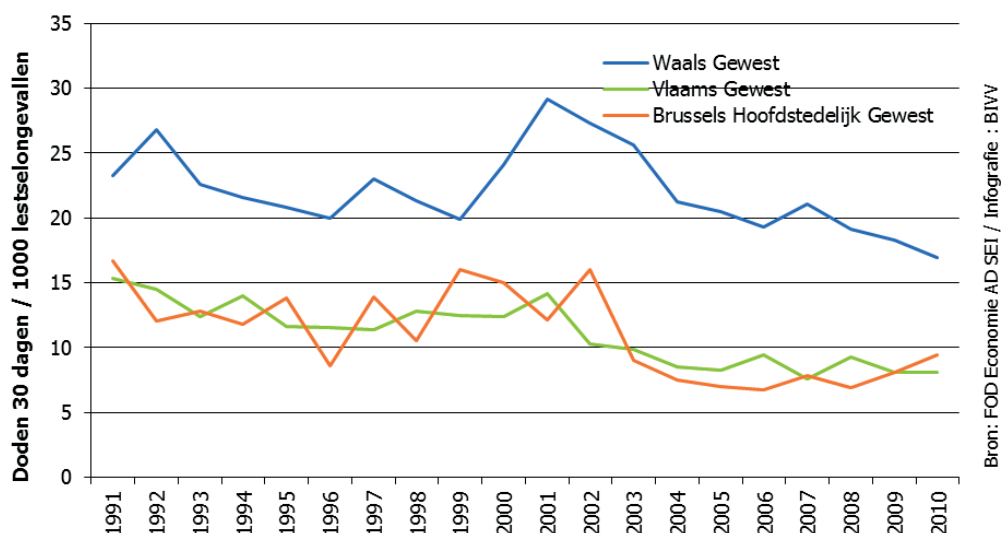
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

De ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom varieert van Gewest tot Gewest. Sinds het begin van de jaren 2000, stellen we in Wallonië een ernst vast die twee à drie maal hoger is dan in Vlaanderen en Brussel. In deze twee laatstgenoemde Gewesten wordt al heel lang een gelijkaardige ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom vastgesteld. Gelukkige is de recente evolutie van de ernst van de ongevallen in Wallonië heel gunstig: de indicator daalt er sterk sinds 2001, terwijl deze zich sinds 2003 lijkt te stabiliseren in de twee andere Gewesten. In 2010 liep de ernst van de ongevallen (gewogen gegevens) binnen de bebouwde kom op tot 7,9 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 6,9 in het Vlaams Gewest en 17,0 in het Waals Gewest. Dit grote ernstverschil tussen de Gewesten wordt daarenboven teruggevonden voor elke snelheidszone: zo bedraagt de ernst op 50 km/u wegen (waarop 95% van de Brusselse ongevallen zich voordoen) 7,8 in Brussel, 7,4 in Vlaanderen en 14,6 in Wallonië.

Wetende dat de maximum toegelaten snelheden en toegepaste snelheden (o.a. omwille van filevorming) binnen en buiten de bebouwde kom in Brussel (en in Vlaanderen) dikwijls lager zijn dan in Wallonië, kunnen de gereden snelheden een verklaring zijn voor het grote verschil in ernst dat wordt vastgesteld tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest.

Verschillen in infrastructuur en in rijgedrag zouden dit verschil ook voor een deel kunnen verklaren, evenals duidelijke verschillen op het vlak van de gebruikte verplaatsingsmodi (ongevallen waarbij een motor betrokken is, die aan hoge snelheden bijzonder ernstig zijn, komen in Wallonië bijvoorbeeld meer voor dan in Vlaanderen). We kunnen bovendien mogelijke verschillen in de kwaliteit van de ongevalsregistratie van minder ernstige ongevallen niet uitsluiten. Eenzelfde registratiekwaliteit van dodelijke ongevallen maar een minder goede registratiekwaliteit van lichte ongevallen in Wallonië in vergelijking met de andere gewesten zou Wallonië inderdaad benadelen en de ongevallensernt van dit gewest kunstmatig de hoogte indrijven⁵.

FIGUUR 15 :
Evolutie van de ernst van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)



⁵ Door een lagere registratie van de lichte ongevallen zou de noemer van de ernstindicator verkleinen (doden 30 dagen / 1000 ongevallen) en een verhoging van deze indicator tot gevolg hebben.

TABEL 14 :

Evolutie van de kerncijfers van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Doden 30 dagen	Letselongevallen	Ernst
1991	59	3 526	16,7
1995	36	2 595	13,9
2000	38	2 533	15,0
2001	25	2 065	12,1
2002	23	1 434	16,0
2003	16	1 770	9,0
2004	16	2 130	7,5
2005	16	2 288	7,0
2006	18	2 668	6,7
2007	23	2 935	7,8
2008	21	3 040	6,9
2009	24	2 973	8,1
2010	29	3 078	9,4
2010 (gewogen)	29	3 685	7,9
Gemiddelde 98-2000	38	2 721	13,8
Evolutie*	-23,0%	+13,1%	-31,9%

* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 15 :

Evolutie van de ernst van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
1991	16,7	15,3	23,3
1995	13,9	11,6	20,8
2000	15,0	12,4	24,1
2001	12,1	14,2	29,1
2002	16,0	10,3	27,3
2003	9,0	9,9	25,6
2004	7,5	8,5	21,3
2005	7,0	8,2	20,5
2006	6,7	9,5	19,3
2007	7,8	7,6	21,1
2008	6,9	9,3	19,1
2009	8,1	8,1	18,3
2010	9,4	8,1	17,0
2010 (gewogen)	7,9	6,9	15,2
Gemiddelde 98-2000	13,8	12,6	21,8
Evolutie*	-31,9%	-35,5%	-22,1%

* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.4.2 Ongevallen op kruispunten, op rotondes en buiten kruispunten (binnen de bebouwde kom)

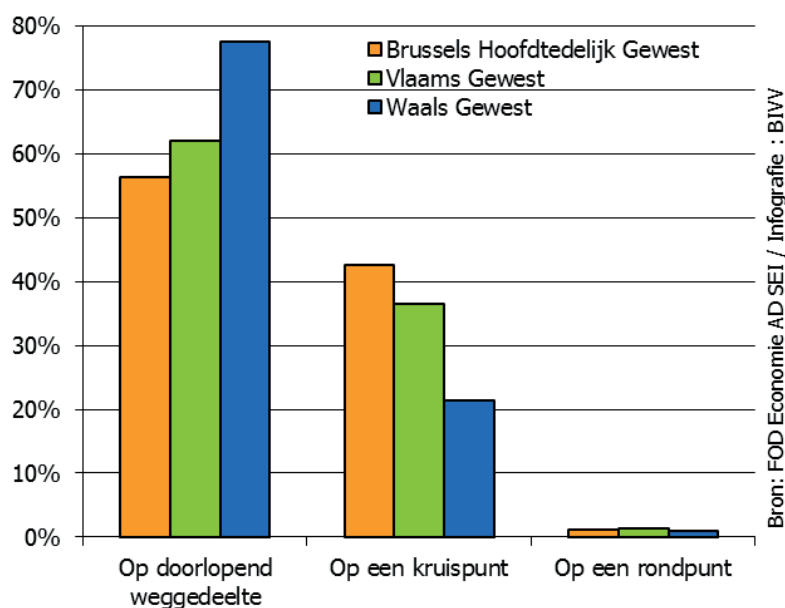
Het Brussels wegennet is bijzonder dicht en bevat heel wat kruispunten die allemaal een mogelijke bron van conflict zijn. Om te vermijden dat de specifieke wegenstructuur van Brussel (nl. de meeste wegen bevinden zich binnen bebouwde kom) een systematische fout zou veroorzaken in de intergewestelijke vergelijking van de ongevallen per type kruispunt, baseert het vervolg van de analyse zich enkel op de ongevallen die plaatsvonden binnen de bebouwde kom.

Hieruit blijkt een grote gelijkenis te bestaan tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest: ongeveer 55% van de letselongevallen vindt plaats op wegvakken en iets meer dan 40% op kruispunten. We stellen echter wel verschillen vast tussen deze twee Gewesten wat betreft de regeling van de kruispunten waarop de meeste letselongevallen plaatsvonden. De kruispunten met voorrang van rechts komen weliswaar proportioneel evenveel voor in beide Gewesten, maar in Brussel vindt een veel groter aandeel van de ongevallen plaats op lichtengeregelde kruispunten terwijl in Vlaanderen een belangrijk aandeel van de ongevallen plaatsvindt op voorrangskruispunten geregeld door de verkeersborden B1 (voorrang verlenen) of B5 (Stop). Deze gewestelijke specificiteiten zijn heel waarschijnlijk een afspiegeling van een groter aantal lichtengeregelde kruispunten in Brussel en een groter aantal voorrangskruispunten in Vlaanderen.

Onafgezien van het Gewest, hebben ongevallen op wegvakken de hoogste ernst. Deze resultaten zijn niet verwonderlijk vermits het op wegvakken mogelijk is hogere snelheden te ontwikkelen dan op kruispunten.

FIGUUR 16 :

Verdeling van de letselongevallen die zich hebben voorgedaan binnen de bebouwde kom, op kruispunten, op rotondes of buiten kruispunten in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)



TABEL 16 :

Kerncijfers van de letselongevallen die zich hebben voorgedaan binnen de bebouwde kom volgens het kruispunttype in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

Kruispunttype	Doden 30 dagen	Zwaarge-wonden	Letselongevallen		Verruimde ernst
Op wegvak	17	122	2 044	55,5%	67,9
Op kruispunt	12	74	1 602	43,5%	53,7
Met driekleurige lichten in werking	4	33	607	16,5%	61,3
Met verkeersbord B1 (voorrang verlenen) of B5 (Stop)	4	13	290	7,9%	57,8
Met voorrang aan rechts	4	28	683	18,5%	47,0
Met bevoegde agent	0	0	21	0,6%	0,0
Op rotonde	0	2	40	1,1%	60,1
Totaal	29	198	3 685	100%	61,6

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 17 :

Letselongevallen en ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom in functie van het kruispunttype in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

Kruispunttype	Brussels Hoofdstedelijk Gewest		Vlaams Gewest		Waals gewest	
	% letselongevallen	Verruimde ernst	% Letselongevallen	Verruimde ernst	% letselongevallen	Verruimde ernst
Op wegvak	55,5%	67,9	56,5%	115,9	72,4%	117,1
Op kruispunt	43,5%	53,7	41,9%	85,9	26,7%	85,7
Met driekleurige lichten in werking	16,5%	61,3	8,5%	96,5	3,7%	59,3
Met verkeersbord B1 (voorrang verlenen) of B5 (Stop)	7,9%	57,8	18,2%	91,8	12,9%	91,9
Met voorrang aan rechts	18,5%	47,0	15,0%	71,7	9,8%	88,6
Met bevoegde agent	0,6%	0,0	0,1%	276,1	0,3%	52,6
Op rotonde	1,1%	60,1	1,6%	75,6	0,9%	47,9
Totaal	100%	61,6	100%	102,7	100%	108,1

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

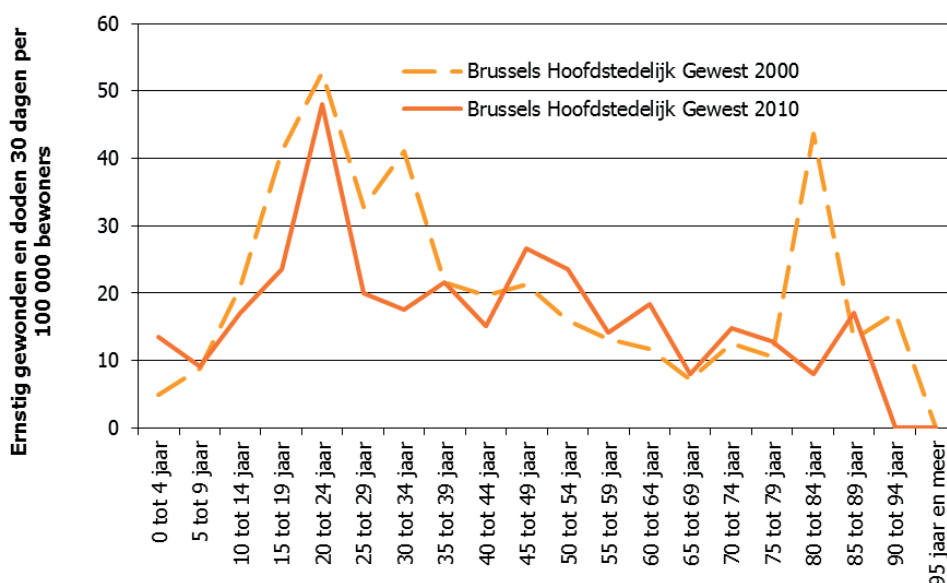
1.5 Verkeersslachtoffers

1.5.1 Slachtoffers volgens leeftijd en geslacht

Om de leeftijdscategorieën te identificeren die de grootste slachtoffers zijn van de verkeersonveiligheid, geeft de volgende grafiek het aantal doden en zwaargewonden weer per 100 000 inwoners voor de verschillende leeftijdsklassen. De interpretatie wordt bemoeilijkt door de vele fluctuaties veroorzaakt door de kleine aantallen slachtoffers in elke leeftijdsgroep. Niettemin blijkt duidelijk uit de figuur dat het verkeer bijzonder « dodelijk » is voor de 20-24 jarigen (dezelfde vaststelling wordt gedaan in het noorden en het zuiden van het land). De situatie is gelukkig verbeterd ten opzichte van het jaar 2000, vermits de piek bij de jongeren toen een veel ruimere leeftijdsgroep betrof (van 15 tot 34 jaar). Na de leeftijd van 24 jaar daalt de curve (van 2010) progressief en eindigt deze uiteindelijk bij een beperkte groep van bejaarde slachtoffers. Blijkbaar trad hierin geen verbetering op in de loop van de jaren 2000 (met uitzondering van de leeftijdsgroep van 80-84 jaar, die in het jaar 2000 een bijzonder hoog aantal doden en zwaargewonden kende).

FIGUUR 17 :

Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 18 :

Doden 30 dagen en zwaargewonden volgens geslacht en leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (niet gewogen cijfers)

Leeftijdscategorie	Doden 30 dagen + zwaargewonden			Doden 30 dagen + zwaargewonden per 100.000 inwoners van de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal (waaronder « geslacht onbekend »)	Man	Vrouw	Totaal
0 tot 4 jaar	4	7	11	9,6	17,6	13,5
5 tot 9 jaar	4	2	6	11,9	6,2	9,1
10 tot 14 jaar	4	6	10	13,3	20,9	17,0
15 tot 19 jaar	5	9	14	16,6	30,8	23,6
20 tot 24 jaar	28	5	35	81,3	13,0	48,0
25 tot 29 jaar	15	4	19	33,3	8,0	20,0
30 tot 34 jaar	14	2	17	28,9	4,2	17,6
35 tot 39 jaar	15	3	19	32,8	7,1	21,6
40 tot 44 jaar	11	0	12	26,6	0,0	15,2
45 tot 49 jaar	14	5	19	38,5	14,2	26,6
50 tot 54 jaar	10	5	15	32,2	15,4	23,6
55 tot 59 jaar	5	3	8	18,6	10,2	14,2
60 tot 64 jaar	5	4	9	21,9	15,3	18,4
65 tot 69 jaar	2	1	3	11,8	4,9	8,1
70 tot 74 jaar	4	1	5	27,5	5,2	14,8
75 tot 79 jaar	1	3	4	8,1	16,0	12,9
80 tot 84 jaar	0	2	2	0,0	12,1	7,9
85 tot 89 jaar	2	1	3	38,2	8,0	17,0
90 tot 94 jaar	0	0	0	0,0	0,0	0,0
95 jaar en meer	0	0	0	0,0	0,0	0,0

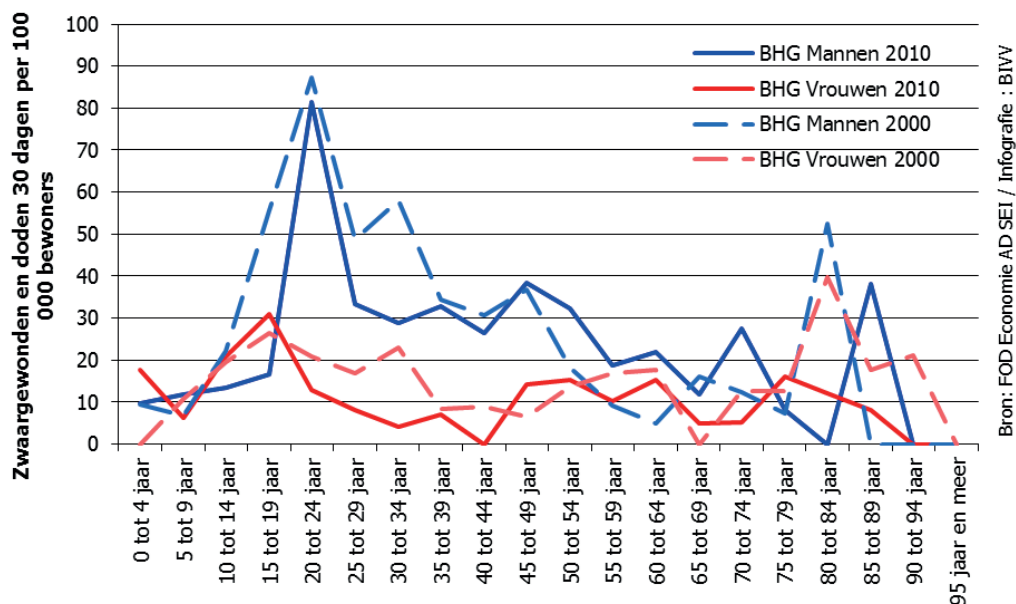
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Het aantal doden en zwaargewonden onderverdelen per geslacht, zoals in Figuur 18, verkleint het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie en de toevallige fluctuaties per leeftijdscategorie nog meer. We kunnen uit deze grafiek niettemin twee conclusies trekken: het aantal slachtoffers is minder groot bij de vrouwen dan bij de mannen in heel wat leeftijdscategorieën⁶ en de traditionele piek die wordt vastgesteld bij de jongeren is heel laag bij de vrouwen, deze piek situeert zich wat hen betreft eerder bij de 15-19 jarigen. Met uitzondering van de “verjonging” van de piek bij de jonge vrouwen, worden dezelfde verschillen ook vast gesteld in de rest van het land en zijn ze dus niet specifiek voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

⁶ In 2010, waren 70% van de doden en zwaargewonden mannen.

FIGUUR 18 :

Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – vergelijking man/vrouw – 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers)



1.5.2 Slachtoffers volgens de verplaatsingswijze

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in de hoofdstad (zoals in de rest van het land). Het zijn de inzittenden van dit voertuig die de grote meerderheid van de geregistreerde slachtoffers in het Gewest uitmaken: bestuurders en passagiers van auto's maken inderdaad bijna 49% uit van de slachtoffers in 2010. Dit percentage is niettemin relatief laag in vergelijking met wat wordt vastgesteld in Vlaanderen (55%) en Wallonië (69%). In Brussel ligt het gebruik van het openbaar vervoer hoger in vergelijking met de twee andere gewesten. Er verplaatsen zich eveneens meer voetgangers dan elders in België en ook het aantal fietsers ligt hoog (in vergelijking met Wallonië maar niet in vergelijking met Vlaanderen). Dit heeft uiteraard zijn weerslag op de statistieken van de verkeersslachtoffers : in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn 21,4% van de slachtoffers voetgangers, hetzij een aandeel dat respectievelijk drie en vier maal hoger is dan in Wallonië en Vlaanderen. Ze vertegenwoordigen zelfs 31,7% van de zwaargewonden en 45,2% van de doden 30 dagen. De problematiek van de voetgangers is dus cruciaal in Brussel. Na de voetgangers (en na de auto-inzittenden) komen de motorrijders met 11,4% van de slachtoffers gevolgd door de fietsers die 8,0% vertegenwoordigen.

Van alle verschillende verplaatsingswijzen zijn er slechts 4 die een gunstige evolutie vertonen in vergelijking met het referentiegemiddelde. Het aantal gedode of gewonde bromfietzers kent de grootste daling met -27%, gevolgd door de inzittenden van auto's (-19% zonder onderscheid te maken tussen bestuurders en passagiers) en de inzittenden van lichte vrachtwagens (-5,0%). Aan de andere kant stellen we vast dat het aantal fietsers en motorrijders dat het slachtoffer was van een verkeersongeval is verdubbeld tussen 1998-2000 en 2010. Meer nog dan een verhoging van de ernst van de ongevallen is deze toename een afspiegeling van het constant groeiende aantal tweewielers in Brussel⁷. Het aantal voetgangers dat betrokken raakte bij een ongeval nam toe met 17,7% en het aantal gewonde « inzittenden van een vrachtwagen » (heel fluctuerend in de tijd) kende dit jaar een toename van 25% in vergelijking met eind jaren 1990.

⁷ Volgens de tellingen uitgevoerd door de vzw Pro Vélo in Brussel, « sinds 12 jaar, blijft het aantal fietsers toenemen. Hun aantal vermenigvuldigde met 3,9 tussen 1999 en 2010 [...]. De toename was met moeite vast te stellen tussen 1998 en 2002, en werd nadien significant ». Depireux, J. (2010). Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale. Rapport final 2010. Bruxelles, Belgique : Pro Velo asbl.

TABEL 19 :

Slachtoffers volgens de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010
(gewogen cijfers) en evolutie ten opzichte van het gemiddelde 1998-2000 (niet gewogen cijfers)

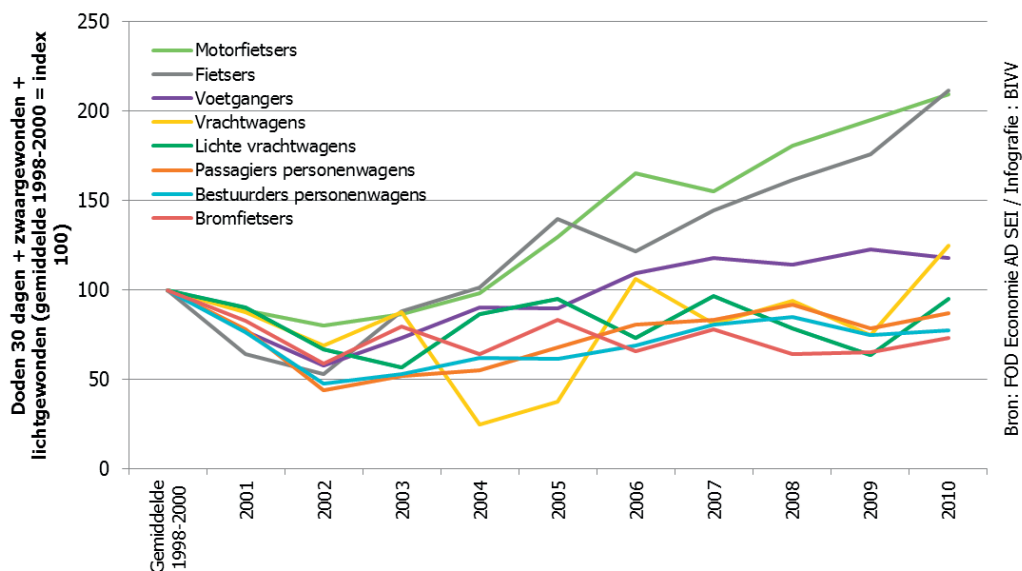
Verplaatsings- wijze	Lichtge- wonden	Zwaarge- wonden	Doden 30 dagen	Totaal aantal slachtoffers		
				#	%	Evolutie*
Voetgangers	929	73	14	1 016	21,4%	+17,7%
Fietzers	355	24	1	379	8,0%	+111,8%
Bromfietzers	156	8	1	165	3,5%	-27,0%
Motorrijders	514	26	3	543	11,4%	+109,5%
Autobestuurders	1 447	41	6	1 494	31,5%	-22,8%
Passagiers van auto's	782	45	4	831	17,5%	-12,8%
Lichte vrachtwagens	62	5	0	67	1,4%	-5,0%
Vrachtwagens	19	2	1	22	0,5%	+25,0%
Bussen en autocars	131	0	0	131	2,8%	+239,8%
Andere	58	3	0	62	1,3%	+173,7%
Onbekend	33	2	1	36	0,8%	+1228,6%
Totaal	4 486	230	31	4 747	100%	+3,9%

* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010 (in niet gewogen cijfers)

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 19 :

Evolutie (op basis 100) van het aantal slachtoffers (doden en gewonden) volgens de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)



1.5.3 Slachtoffers volgens leeftijd en verplaatsingswijze

In de volgende tabel werd de variabele « leeftijd » toegevoegd aan de analyse van de evolutie van het aantal slachtoffers per verplaatsingswijze. Het laat toe een licht te werpen op de specifieke tendensen binnen bepaalde leeftijdscategorieën.

Hieruit blijkt een veel positievere evolutie bij de jongeren dan bij de volwassenen: hoe ouder de leeftijdscategorie (tot 64 jaar) hoe meer weggebruikerstypes van die categorie zich in het rood bevinden (toename van het aantal slachtoffers ten opzichte van het referentiegemiddelde). Zo stellen we bij de -18 - jarigen enkel bij de voetgangers een werkelijke verhoging vast. Bij de 35-64 jarigen stellen we daarentegen enkel bij de inzittenden van de auto's geen toename vast. Dit generatieverschil stemt ons optimistisch over de toekomst omdat het wijst op een voorzichtiger weggedrag van de jongeren.

Uit deze tabel blijkt ook dat de sterke toename van het aantal slachtoffers bij de fietsers en de motorrijders voornamelijk betrekking heeft op de 25-34 jarigen en de 35-64 jarigen. De groeipercentages stijgen ruim boven de 100%, terwijl ze slechts oplopen tot 50% bij de 18-24 jarigen, en zelfs dalen bij de min 18 jarigen. Deze situatie laat vermoeden dat het toenemend gebruik van deze verplaatsingswijzen welke zeker de oorzaak is van de toename van het aantal slachtoffers, vooral betrekking heeft op de actieve bevolking.

Ten slotte stellen we ook een belangrijke toename vast van het aantal verkeersslachtoffers bij de 35-64 jarige bromfietzers: deze steeg van 77 in 1998-1999-2000 tot 106 in 2008-2009-2010. De cijfers dalen nochtans voor alle andere leeftijdscategorieën. Als we de evolutie jaar per jaar analyseren stellen we niettemin vanaf 2002 ook een stijging vast bij de 25-34 jarigen, wat ons toelaat te stellen dat de hierboven opgestelde hypothese betreffende de motorrijders en de fietsers (nl. dat de actieve bevolking steeds vaker een tweewielig voertuig gebruikt om zich in Brussel te verplaatsen) ook hier kan worden toegepast.



FIGUUR 20 :

Evolutie van het aantal slachtoffers (licht- en zwaargewonden en doden 30 dagen) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tussen het gemiddelde 1998-2000 en het gemiddelde 2008-2010, volgens de verplaatsingswijze en de leeftijdscategorie (niet gewogen cijfers)

	Min 18 jaar	18 tot 24 jaar	25 tot 34 jaar
[+100%,+∞[			Fietsers (+148%)
[+90%,+100%[			Motorrijders (+93%)
[+80%,+90%[			
[+70%,+80%[			
[+60%,+70%[			
[+50%,+60%[		Fietsers (+56%)	
[+40%,+50%[		Motorrijders (+42%)	Voetgangers (+45%)
[+30%,+40%[		Voetgangers (+34%)	
[+20%,+30%[	Voetgangers (+22%)		
[+10%,+20%[			
[0%,+10%[	Auto's (+1%)		
GEMIDDELDE			
[-10%,0%[			
[-20%, -10%[	Fietsers (-16%)	Auto's (-16%)	Bromfietsers (-12%) Auto's (-18%)
[-30%, -20%[			
[-40%, -30%[			
[-50%, -40%[		Bromfietsers (-44%)	
[-60%, -50%[	Bromfietsers (-52%)		
[-70%, -60%[			
[-80%, -70%[			
[-90%, -80%[			
[-100%, -90%[			

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Nota : door de te kleine absolute cijfers is de evolutie, voor bepaalde types weggebruikerstypes van een specifieke leeftijd, niet weergegeven.

35 tot 64 jaar	65 jaar en meer	Totaal
Fietsers (+227%) Motorrijders (+187%)		
		Motorrijders (+95%)
		Fietsers (+83%)
Voetgangers (+47%)		
Bromfietzers (+38%)		
		Voetgangers (+18%)

Voetgangers (+7%)

1998-1999-2000

Auto's (-4%)	Vrachtwagens (-2%)
	Auto's (-15%)
	Auto's (-19%)
	Bromfietzers (-32%)

TABEL 20 :

Aantal slachtoffers (licht- en zwaargewonden en doden 30 dagen) volgens de leeftijdscategorie en de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

Leeftijdscategorie	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorrijders ≤400cc	Motorrijders >400cc	Automobilisten	Autopassagiers	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens	Andere	Onbekend	Totaal
0 tot 4 jaar	82	1	0	0	0	0	0	61	0	0	12	0	156
5 tot 9 jaar	97	11	0	0	2	0	0	48	2	0	6	0	166
10 tot 14 jaar	71	23	1	0	2	1	1	33	1	0	12	0	146
15 tot 19 jaar	75	28	20	24	11	7	68	91	3	0	27	6	360
20 tot 24 jaar	86	33	18	14	18	55	235	157	10	0	13	13	652
25 tot 29 jaar	87	54	10	11	39	68	257	124	11	4	26	4	694
30 tot 34 jaar	72	48	6	8	30	42	230	73	10	3	17	1	541
35 tot 39 jaar	60	41	8	8	37	32	168	72	12	5	14	5	461
40 tot 44 jaar	71	34	6	5	13	44	154	43	2	2	24	6	405
45 tot 49 jaar	54	35	4	0	28	25	118	22	8	4	11	1	308
50 tot 54 jaar	56	22	5	5	18	29	88	21	3	3	13	0	263
55 tot 59 jaar	46	20	0	2	12	12	57	20	2	0	2	0	175
60 tot 64 jaar	48	13	0	0	4	4	36	16	0	0	5	0	124
65 tot 69 jaar	21	4	0	1	1	0	13	7	1	0	5	0	53
70 tot 74 jaar	31	5	1	1	0	1	12	7	0	0	3	0	62
75 tot 79 jaar	28	1	0	1	1	1	19	4	0	0	3	0	57
80 tot 84 jaar	14	0	0	0	0	0	9	5	0	0	0	0	28
85 tot 89 jaar	12	2	0	0	0	0	5	1	0	0	1	0	21
90 tot 94 jaar	3	0	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	12
95 jaar en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onbekend	5	4	1	3	0	6	20	21	0	0	0	1	61
Totaal	1 016	379	81	85	216	327	1 494	831	67	22	193	36	4 747

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

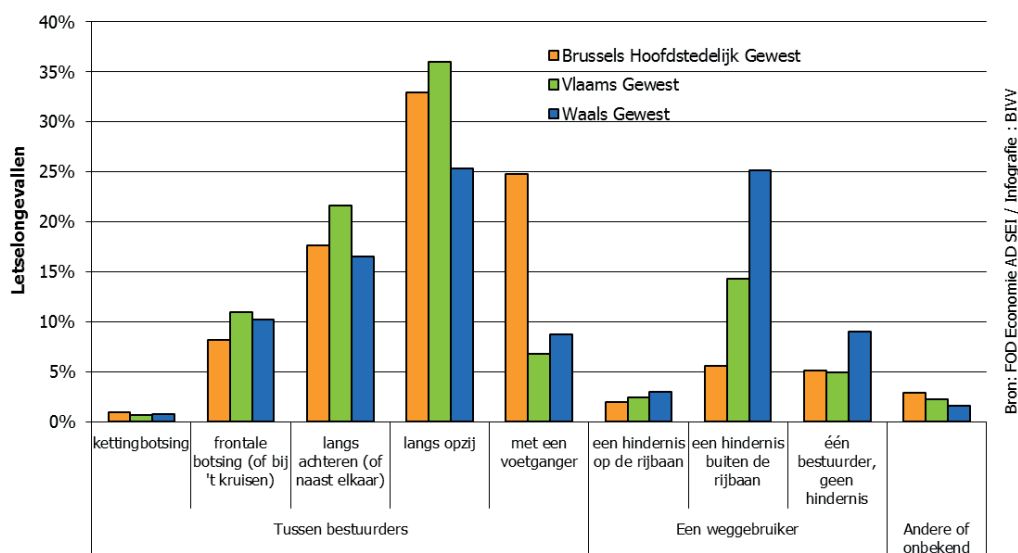
1.6 Eigenschappen van de ongevallen

1.6.1 Ongevalstypes

In België zijn drie ongevallen op vier het resultaat van een aanrijding tussen twee weggebruikers. In Brussel waar de kans op een conflict veel groter is, loopt dat percentage op tot 84,4%. De hoge frequentie en de diversiteit van deze conflicten worden verklaard door de dichtheid van het wegennet en de verkeersdrukte. Het groter aandeel ongevallen tussen twee weggebruikers is voornamelijk gerelateerd aan een heel hoog percentage ongevallen met een voetganger (24,7%) [dat veel hoger is dan dat geregistreerd in het Vlaams (6,8%) en het Waals Gewest (8,7%)]. Het logisch gevolg hiervan is dat het aantal eenzijdige ongevallen in Brussel uiteraard veel kleiner is dan in de rest van het land. Eenzijdige ongevallen worden doorgaans gekenmerkt door een hoge

ernst, en door controleverlies over het voertuig op een snelle verbindingsweg. Dit weg-type komt relatief weinig voor in de hoofdstad, wat ook voor een deel waarom de ernst van de ongevallen die plaatsvinden in de hoofdstad minder hoog is.

FIGUUR 21 :
Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)



TABEL 21 :
Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

Type botsing	Doden 30 dagen	Zwaarge-wonden	Letselongeval-len	Verruimde ernst
Kettingbotsing	1	1	36	0,9%
Tussen weg-gebruikers	Frontaal (of kruisend)	19	309	8,2%
	Achteraan (of parallel)	26	667	17,6%
	Zijdelings	5	1 248	32,9%
	Met een voetganger	13	936	24,7%
Eenzijdig	Tegen een obstakel op de rijweg	1	75	2,0%
	Tegen een obstakel buiten de rijweg	5	212	5,6%
	Zonder obstakel	2	193	5,1%
	Andere, onbekend	1	111	2,9%
Totaal	31	230	3 787	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 22 :

Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)

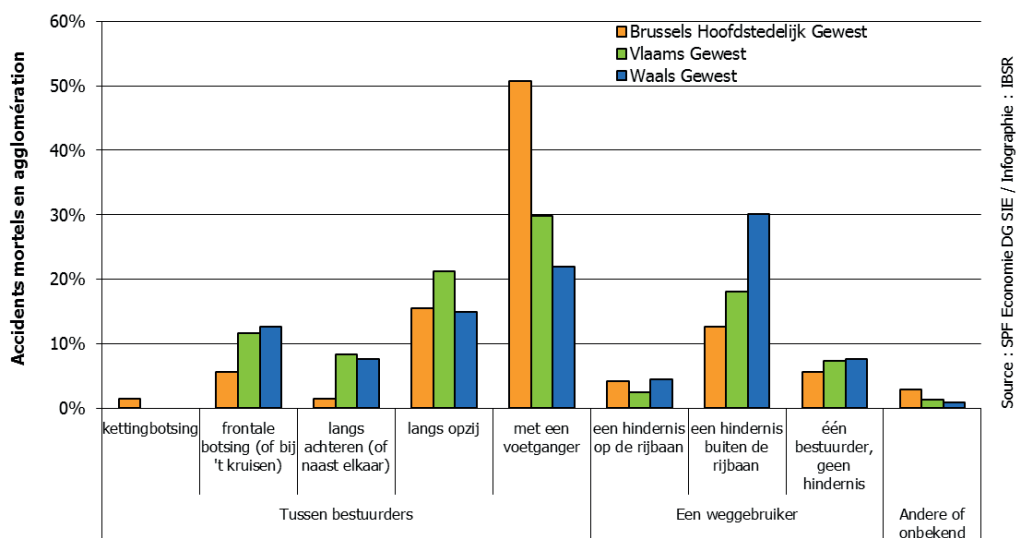
Type botsing		Brussels Hoofd- stedelijk Gewest		Vlaams Ge- west		Waals Gewest	
Tussen weg- gebruikers	Kettingbotsing	36	0,9%	199	0,7%	93	0,7%
	Frontaal (of kruisend)	309	8,2%	3 202	11,0%	1 326	10,2%
	Achteraan (of parallel)	667	17,6%	6 295	21,6%	2 150	16,5%
	Zijdelings	1 248	32,9%	10 469	36,0%	3 295	25,3%
Met een voetganger		936	24,7%	1 986	6,8%	1 135	8,7%
Eenzijdig	Tegen een obstakel op de rijweg	75	2,0%	704	2,4%	383	2,9%
	Tegen een obstakel buiten de rijweg	212	5,6%	4 158	14,3%	3 268	25,1%
	Zonder obstakel	193	5,1%	1 447	5,0%	1 173	9,0%
Andere, onbekend		111	2,9%	655	2,2%	202	1,6%
Totaal		3 787	100%	29 115	100%	13 025	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

De volgende grafiek vergelijkt de drie Gewesten volgens het type eerste aanrijding voor de dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom. Hoewel al deze ongevallen zich hebben voorgedaan binnen de bebouwde kom, stellen we toch grote verschillen vast tussen de Gewesten. In Brussel is meer dan een dodelijk ongeval op twee het gevolg van een aanrijding met een voetganger. Deze aanrijdingen vertegenwoordigen slechts 30% van de dodelijke ongevallen in Vlaanderen en 22% van de dodelijke ongevallen in Wallonië. Deze sterke oververtegenwoordiging van de aanrijdingen met voetgangers in Brussel, heeft anderzijds een ondervertegenwoordiging van (bijna) alle andere ongevalstypes in het Gewest voor gevolg.

FIGUUR 22 :

Type (eerste) botsing van de dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom volgens het Gewest – 2008, 2009 en 2010



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.6.2 Wij rijdt wie aan ?

Zoals in de rest van het land, heeft de dominantie van de auto in de verplaatsingen zijn weerslag op de verdeling van de voertuigen die betrokken zijn bij een ongeval in Brussel: bij 90,7% van de (eerste) botsingen tussen weggebruikers is een auto betrokken. Maar vooral de sterke vertegenwoordiging van voetgangers in deze ongevallen is karakteristiek voor het Gewest: ze zijn betrokken bij 28,5% van de (eerste) aanrijdingen tussen weggebruikers, terwijl dit cijfer slechts 14,0% in Wallonië bedraagt en 8,8% in Vlaanderen.

Ten slotte zijn bij een derde van al de (eerste) aanrijdingen tussen twee weggebruikers twee auto's betrokken en bij bijna een vierde een auto en een voetganger. Vervolgens vinden 11,8% van de aanrijdingen plaats tussen een auto en een motorfietser en 7,9% tussen een auto en een fietser.

In verhouding tot hun aanwezigheid in de hoofdstad, zijn voertuigen van het openbaar vervoer relatief weinig betrokken bij ongevallen: de (eerste) aanrijdingen waarbij autobussen of trams betrokken zijn vertegenwoordigen respectievelijk 3,5% en 3,1% van alle eerste aanrijdingen tussen twee weggebruikers. In beide gevallen zijn meer dan 50% van de opponenten in het conflict auto's (52% voor de bussen, 57% voor de trams) en ongeveer een derde zijn voetgangers (32% en 34%).



TABEL 23 :

Procentuele verdeling van de letselongevallen volgens het type botsing en de verplaatsingswijze van de weggebruikers die betrokken zijn in de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorrijders ≤400cc
Botsing tussen weggebruikers*:					
Voetgangers	0,0%	0,4%	0,2%	0,1%	0,4%
Fietzers	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Bromfietzers A	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bromfietzers B	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motorrijders ≤ 400cc	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Motorrijders > 400cc	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Auto's	23,2%	8,0%	1,6%	1,8%	4,6%
Minibussen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobussen en autocars	2,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Lichte vrachtwagens	0,9%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%
Vrachtwagens en trekkers	0,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%
Ander verplaatsingswijzen en onbekend	0,6%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%
Totaal tussen weggebruikers	28,5%	9,8%	1,9%	2,1%	5,6%
Botsingen tegen een obstakel					
	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	0,2%
Eenzijdig zonder obstakel en onbekend					
	0,0%	0,9%	0,2%	0,2%	0,5%
Totaal	25,0%	9,9%	1,9%	2,1%	5,7%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix : opgepast voor dubbele telling

Motorrijders >400cc	Auto's	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens en trekkers	Andere ver- plaatsings- wijzen en onbekend	Totaal
0,2%	23,2%	0,0%	2,1%	0,9%	0,4%	0,6%	
0,1%	8,0%	0,0%	0,2%	0,5%	0,2%	0,2%	
0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	
0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	
0,0%	7,2%	0,0%	0,1%	0,4%	0,1%	0,1%	
7,2%	34,9%	0,2%	3,5%	2,8%	1,3%	1,6%	
0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
0,1%	3,5%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	
0,4%	2,8%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	
0,1%	1,3%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	
0,1%	1,6%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	
8,2%	90,7%	0,3%	6,4%	5,4%	2,6%	3,0%	87,3%
0,2%	6,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	7,6%
0,8%	1,9%	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	5,1%
8,2%	87,1%	0,2%	5,9%	4,9%	2,4%	2,9%	100,0%

TABEL 24 :

Verdeling van de letselongevallen volgens het type botsing en de verplaatsingswijze van de weggebruikers die betrokken zijn bij de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)

	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorrijders ≤400cc
Botsing tussen weggebruikers*:					
Voetgangers	0	13	5	2	14
Fietzers	13	2	0	1	2
Bromfietzers A	5	0	0	0	0
Bromfietzers B	2	1	0	0	0
Motorrijders ≤ 400cc	14	2	0	0	1
Motorrijders > 400cc	8	2	0	1	1
Auto's	767	265	52	60	153
Minibussen	1	0	0	0	0
Autobussen en autocars	69	7	0	0	1
Lichte vrachtwagens	29	15	1	5	5
Vrachtwagens en trekkers	13	7	1	0	6
Andere verplaatsingswijzen en onbekend	20	7	2	1	2
Totaal tussen weggebruikers	943	323	62	70	186
Botsingen tegen een obstakel					
Eenzijdig zonder obstakel en onbekend	1	35	8	6	20
Totaal	947	374	71	81	215

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix : opgepast voor dubbele telling

Motorrijders >400cc	Auto's	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens en trekkers	Andere ver- plaatsings- wijzen en onbekend	Totaal
8	767	1	69	29	13	20	
2	265	0	7	15	7	7	
0	52	0	0	1	1	2	
1	60	0	0	5	0	1	
1	153	0	1	5	6	2	
1	237	0	2	12	2	5	
237	1152	8	115	93	43	52	
0	8	0	4	6	3	1	
2	115	4	4	5	1	1	
12	93	6	5	4	46	4	
2	43	3	1	46	7	1	
5	52	1	1	4	1	1	
272	2997	23	209	223	130	98	3355
9	230	0	2	6	3	3	287
30	71	0	10	2	1	8	194
312	3298	23	222	231	134	110	3836

1.6.3 Ongevalsrisico

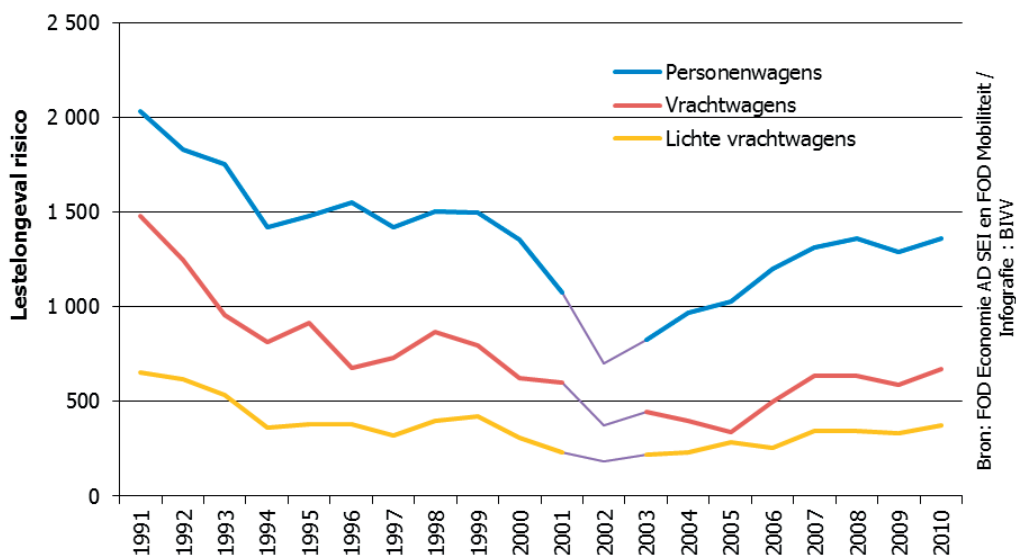
De volgende grafiek stelt de evolutie voor van het risico op een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de vrachtwagens, de lichte vrachtwagens en de auto's. Dit risico komt overeen met het aantal voertuigen (vrachtwagens, lichte vrachtwagens en auto's) betrokken in letselongevallen, uitgedrukt per miljard afgelegde voertuigkilometers door het betreffende voertuig.

Onafgezien van het voertuigtype, stijgt het ongevalsrisico quasi permanent sinds begin jaren 2000: de toename van het aantal ongevallen is jammer genoeg groter dan dat van het aantal afgelegde voertuigkilometers. Het ongevalsrisico is vandaag de dag bijna even groot als eind jaren 1990.

De relatieve positie van de verschillende verplaatsingswijzen volgens hun risico op een letselongeval is in de loop der jaren echter niet gewijzigd: de lichte vrachtwagens en de vrachtwagens kennen nog steeds het kleinste risico. Dat betekent dat de lichte vrachtwagens en de vrachtwagens in verhouding tot hun aantal afgelegde kilometers minder betrokken zijn bij een letselongeval dan de auto's. Het ongevalsrisico is voor een auto respectievelijk 2 en 3,5 keer groter dan voor een vrachtwagen of een lichte vrachtwagen. Het ongevalsrisico is voor motorrijders daarentegen zo groot dat het niet in de figuur kan worden weergegeven (meer dan 14 000 letselongevallen waarbij een motor betrokken is (niet gewogen cijfers) per miljard afgelegde kilometers door motorrijders).

FIGUUR 23 :

Evolutie van het risico op een letselongeval van vrachtwagens, lichte vrachtwagens en auto's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (aantal voertuigen betrokken bij letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers door dit type voertuigen) (niet gewogen cijfers)

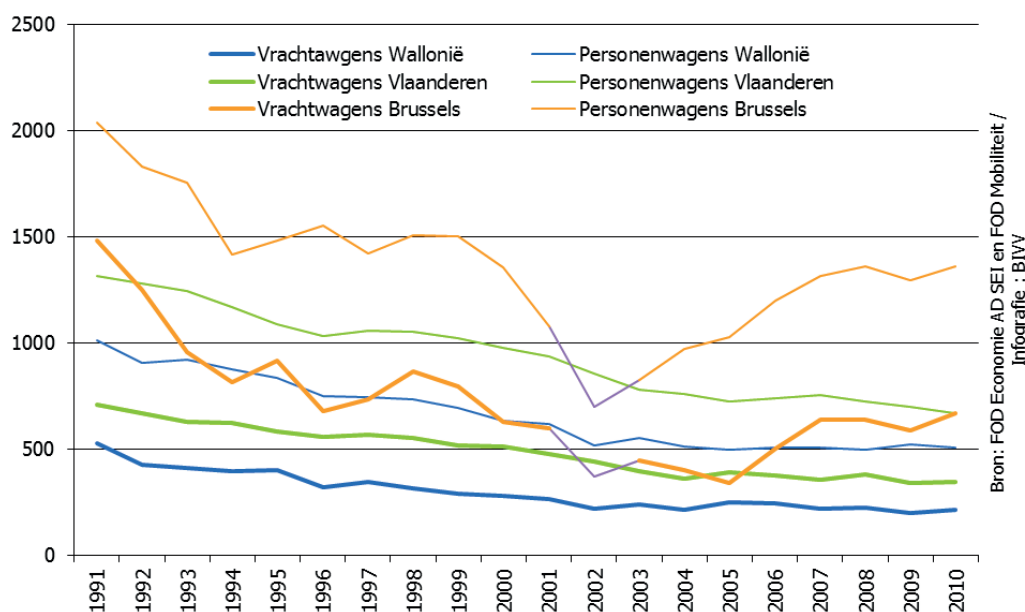


De volgende grafiek toont aan dat het kleiner risico op een ongeval van vrachtwagens (in vergelijking met auto's) niet specifiek is voor de hoofdstad vermits dit fenomeen ook wordt vastgesteld in Vlaanderen en Wallonië. We stellen daarentegen wel vast dat het ongevalsrisico van vrachtwagens en auto's bijzonder hoog is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : het laagste risico in de onderstaande figuur in Brussel (nl. dat van vrachtwagens) komt overeen met het hoogste risico in de twee andere Gewesten, te weten het risico van auto's in Vlaanderen. Daarenboven is Brussel het enige gewest waar de ongevalsrisico's van auto's en vrachtwagens sinds een aantal jaren een stij-

gende lijn vertonen. In de rest van het land is de tendens eerder stagnerend.

FIGUUR 24 :

Evolutie van het risico op een letselongeval van vrachtwagens, lichte vrachtwagens en auto's in de drie Gewesten (aantal voertuigen betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers door dit type voertuig) (niet gewogen cijfers)



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

De volgende tabel toont de evolutie, in absolute cijfers, van de ongevallen waarbij ten minste een vrachtwagen, een auto, een motor of een lichte vrachtwagen is betrokken en waarbij doden 30 dagen vielen. Het aantal doden in ongevallen met motors, lichte vrachtwagens en vrachtwagens is weliswaar te klein is om een duidelijke trend te kunnen waarnemen, maar wat het aantal doden ten gevolge van een ongeval met een auto betreft stellen we duidelijk een neerwaartse tendens vast van 38 doden eind jaren 1990 tot 19 doden in 2010 (hetzij -50%). Het aantal ongevallen waarbij een auto is betrokken, steeg nochtans met 2,7% tijdens dezelfde tijdspanne. Hieruit kunnen we afleiden dat ondanks het feit dat het risico op een auto-ongeval vergroot, de kans om te overlijden ten gevolge van dit ongeval toch verkleint.

TABEL 25 :

Evolutie van de ongevallen waarbij minstens een vrachtwagen, een auto, een motor of een lichte vrachtwagen is betrokken en evolutie van het aantal doden 30 dagen in deze ongevallen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)

Jaar	Doden 30 dagen in ongevallen met de betrokkenheid van tenminste een...				Letselongevallen met de betrokkenheid van tenminste een ...			
	motor	auto	lichte vrachtwagen	vrachtwagen	motor	auto	lichte vrachtwagen	vrachtwagen
1991	9	51	2	10	214	3 481	179	145
1995	2	36	3	3	167	2 595	127	94
2000	10	37	3	4	203	2 521	129	86
2001	2	33	1	2	190	2 070	105	83
2002	3	21	1	6	161	1 412	79	55
2003	2	12	0	4	187	1 693	98	62
2004	3	16	0	0	215	1 968	106	59
2005	0	15	2	2	283	2 136	128	51
2006	2	19	1	1	349	2 475	122	72
2007	4	17	3	2	329	2 685	170	98
2008	0	19	1	0	379	2 803	169	88
2009	6	14	0	4	414	2 695	157	78
2010	4	19	1	6	443	2 784	173	86
2010 (gewogen)	4	19	1	6	527	3 325	206	100
Gemiddelde 98-2000	6	38	1	3	212	2 710	146	88
Evolutie*	-36,8%	-50,0%	-25,0%	+80,0%	+109,0%	+2,7%	+18,2%	-2,6%

* Evolutie tussen het gemiddelde 98-2000 en 2010

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.7 Alcohol aan het stuur

1.7.1 Volgens de verplaatsingswijze

De statistieken betreffende het percentage van de bestuurders onder invloed moeten met de grootste voorzorg worden geïnterpreteerd vermits niet alle bestuurders die betrokken zijn bij een letselongeval systematisch worden onderworpen aan een ademtest (in tegenstelling tot de voorschriften). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden slechts 53,9% van de autobestuurders onderworpen aan een dergelijke test en dit percentage valt zelfs terug tot 26,7% voor de fietsers en 10,4% voor de voetgangers. Dit kan gedeeltelijk verklaard worden door het feit dat het onmogelijk of moeilijk is een dergelijke test af te nemen in het geval de bestuurder is overleden of zwaargewond is (de resultaten van eventuele bloedafnames worden ons jammer genoeg niet meegedeeld). Het is nochtans bewezen dat de doden 30 dagen en de zwaargewonden vaker onder invloed zijn dan de andere personen die betrokken zijn bij een ongeval. De prevalentie van rijden onder invloed wordt dus heel zeker onderschat in de cijfers van dit rapport.

Het aandeel van de bestuurders onder invloed wordt bepaald door het aantal bestuurders onder invloed (meer dan 0,22 mg alcohol per liter uitgeademde lucht, d.w.z. meer dan 0,5 g alcohol per liter bloed) in verhouding te plaatsen tot het aantal aan een

ademtest onderworpen bestuurders. Als we alle verplaatsingswijzen samen beschouwen waren 12% van de bestuurders (voetganger worden in dit geval beschouwd als bestuurders), die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken waren bij een letselongeval, onder invloed van alcohol. Dit is beter dan in Wallonië waar het percentage bestuurders onder invloed oploopt tot 15%, maar minder goed dan in Vlaanderen waar « slechts » één gecontroleerde bestuurder op 10 onder invloed is.

Met een prevalentie van 13,5%, komt onder invloed rijden van alcohol het vaakst voor bij autobestuurders, gevolgd door de voetgangers waarvan 10% onder invloed bleek bij een controle ten gevolge van een verkeersongeval. Daarentegen reed geen enkele van de 130 gecontroleerde vrachtwagen- of autobusbestuurders rond met een alcoholwaarde boven de wettelijke limiet.

TABEL 26 :

Percentage van de bij een letselongeval betrokken geteste bestuurders en het aandeel onder hen dat onder invloed was in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers)

	% geteste bestuurders	% bestuurders onder invloed van alcohol
Voetgangers	10,4%	10,0%
Fietsers	26,7%	3,7%
Autobestuurders	53,9%	13,5%
Vrachtwagenbestuurders	54,9%	0,0%
Bestuurders van een lichte vrachtwagen	50,5%	8,8%
Autobus- en autocarbestuurders	54,8%	0,0%
Totaal	44,7%	11,7%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.7.2 Volgens het Gewest

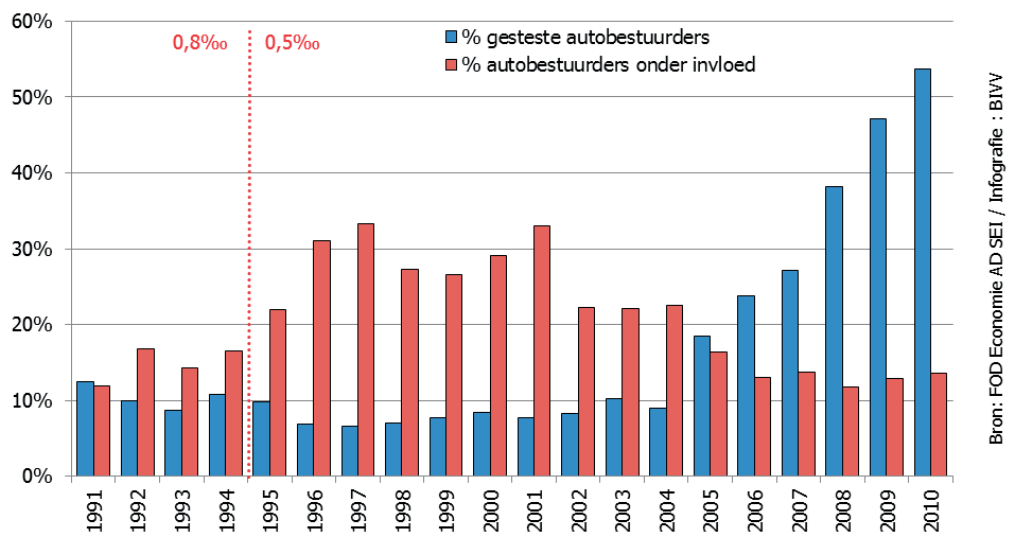
Het vervolg van de analyse concentreert zich uitsluitend op de autobestuurders. Deze keuze wordt ingegeven door drie elementen. Ten eerste zijn het de autobestuurders die het meest vertegenwoordigd zijn in letselongevallen. In 2010 maakten ze 72% van de bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval uit. Er moet bovendien worden vermeden dat de verschillende types bestuurders op een hoopje worden gegooid vermits ze een heel verschillend gedrag vertonen op het vlak van rijden onder invloed (privébestuurders versus professionele bestuurders, zie kolom « % bestuurders onder invloed van alcohol » van Tabel 26). Het is tenslotte methodologisch verkiesbaar niet te werken met verplaatsingswijzen waarvoor de kans om gecontroleerd te worden in geval van een ongeval sterk verschilt (zie kolom « percentage van de geteste bestuurders » van Tabel 26) vermits uit de analyses blijkt dat het aandeel van de bestuurders onder invloed omgekeerd evenredig is met het aantal geteste bestuurders. Hoe kleiner het aandeel geteste bestuurders, hoe groter het aandeel bestuurders onder invloed. Dit is het gevolg van een selectiebias: wanneer er maar een beperkt aantal tests worden uitgevoerd, gaat men zich eerder richten op personen die al uiterlijke tekenen van dronkenschap vertonen

De invloed van het percentage geteste bestuurders op het percentage bestuurders onder invloed speelt eveneens een rol in de vergelijking tussen de Gewesten van het land en de vergelijking in de tijd (evolutie van de prevalentie van het rijden onder invloed in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Bij de volgende analyses moet dus een zekere voorzichtigheid in acht worden genomen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, varieerde het percentage van de autobestuurders die werden onderworpen aan een ademtest als gevolg van een letselongeval heel sterk in de loop van de jaren. Sinds 2005 blijft dit stijgen om in 2010 een recordaantal van 53,7% geteste bestuurders te bereiken. Zoals hierboven reeds vastgesteld, lijkt het percentage bestuurders onder invloed tot in 2006 omgekeerd evenredig te evolueren met het aantal geteste bestuurders, het eerste wordt groter als het tweede verkleint (en omgekeerd). Sinds enkele jaren lijkt de verhouding tussen deze twee percentages echter minder uitgesproken te zijn. Dit valt misschien te verklaren door het groter percentage geteste bestuurders: de tests zouden minder selectief worden uitgevoerd en het percentage positief geteste bestuurders zou een juister beeld weergeven van het rijden onder invloed. Het percentage van de positief geteste bestuurders evolueerde gunstig tussen 2001 en 2006 om zich vandaag te stabiliseren in de buurt van 13%.

FIGUUR 25 :

Evolutie van het percentage van de geteste autobestuurders en het percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol betrokken in een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk gewest (niet gewogen cijfers)

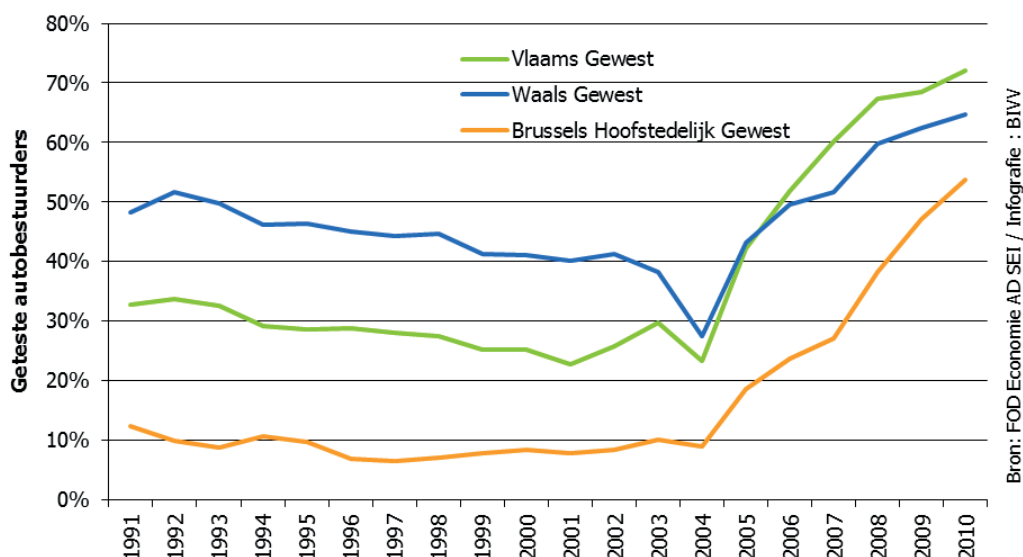


Nota : Wijziging van de wetgeving in december 1994 : het maximum toegelaten alcoholgehalte in het bloed daalde van 0,8‰ naar 0,5‰.

Het percentage van de geteste bestuurders evolueerde op dezelfde wijze in de drie Gewesten van het land (met een sterke verhoging sinds 2005). In 2010, werden er meer bestuurders getest in Vlaanderen (72%) dan in Wallonië (65%). In Brussel is dit percentage nog lager met slechts één op twee geteste bestuurders (54%). Deze laatste plaats kan niet verklaard worden door een groot aandeel doden en zwaargewonden die niet getest konden worden (zie hypothese aan het begin van punt 6.1) vermits Brussel het Gewest is met het kleinste aantal zware ongevallen. De voornaamste reden is wel de gelijk het feit dat bestuurders minder vaak worden onderworpen aan een ademtest.

FIGUUR 26 :

Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de op alcohol geteste autobestuurders die betrokken waren bij een letselongeval (niet gewogen cijfers)

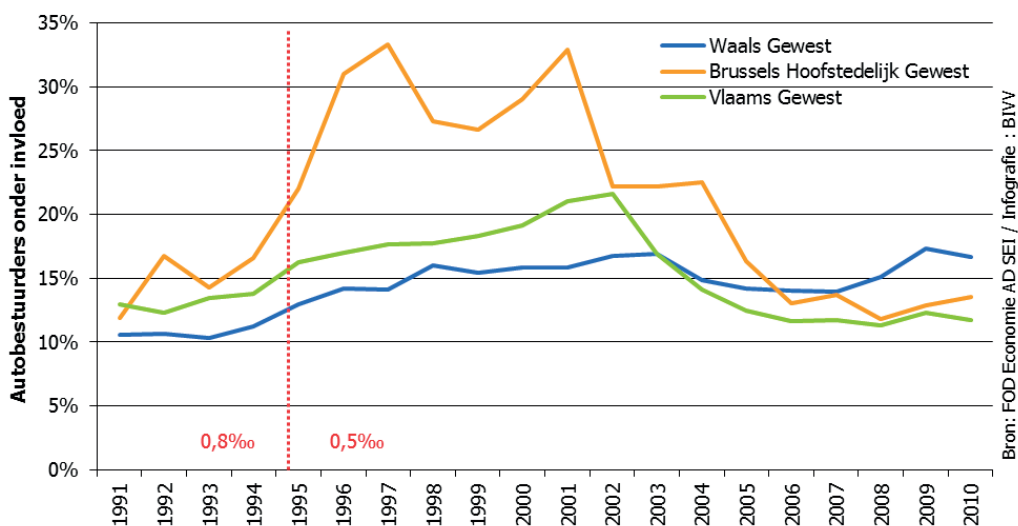


De evolutie van het aandeel van de bestuurders onder invloed is eveneens redelijk gelijklopend in de drie Gewesten, met een duidelijke toename tot begin jaren 2000 gevolgd door een zekere daling.

In Brussel is deze daling bijzonder groot: de cijfers gaan van 33% autobestuurders onder invloed in 2001 naar 12% in 2008, hetzij bijna drie maal minder. Er moet worden bij vermeld dat het aandeel van de geteste bestuurders sterk is gestegen tijdens deze periode, van 8% in 2001 tot 38% in 2008. De minder selectieve controle van de bestuurders zou dus (in grote mate) deze forse daling van het percentage bestuurders onder invloed in Brussel kunnen verklaren.

FIGUUR 27 :

Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol die getest werden als gevolg van een letselongeval (niet gewogen cijfers)



Nota: gezien het grote aandeel niet geteste bestuurders, moeten de percentages van de bestuurders onder invloed met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Wijziging van de wetgeving in december 1994 : het maximum toegelaten alcoholgehalte in het bloed daalde van 0,8‰ naar 0,5‰.

TABEL 27 :

Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de geteste autobestuurders en het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol als gevolg van letselongevallen (niet gewogen cijfers)

Jaar	Percentage van de geteste autobestuurders			Percentage van de autobestuurders onder invloed		
	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
1991	12,4%	32,8%	48,2%	11,9%	12,9%	10,6%
1995	9,8%	28,6%	46,4%	22,0%	16,2%	12,9%
2000	8,4%	25,2%	41,0%	29,1%	19,2%	15,8%
2001	7,8%	22,7%	40,1%	32,9%	21,0%	15,8%
2002	8,3%	25,8%	41,4%	22,2%	21,6%	16,8%
2003	10,2%	29,7%	38,3%	22,2%	16,9%	16,9%
2004	8,9%	23,4%	27,4%	22,6%	14,1%	14,9%
2005	18,5%	42,3%	43,1%	16,3%	12,4%	14,2%
2006	23,8%	51,8%	49,6%	13,0%	11,6%	14,0%
2007	27,1%	60,1%	51,6%	13,7%	11,7%	13,9%
2008	38,2%	67,4%	59,8%	11,8%	11,3%	15,1%
2009	47,2%	68,5%	62,4%	12,9%	12,3%	17,4%
2010	53,7%	72,0%	64,7%	13,6%	11,8%	16,6%

Nota: gezien het grote aandeel niet geteste bestuurders, moeten de percentages van de bestuurders onder invloed met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

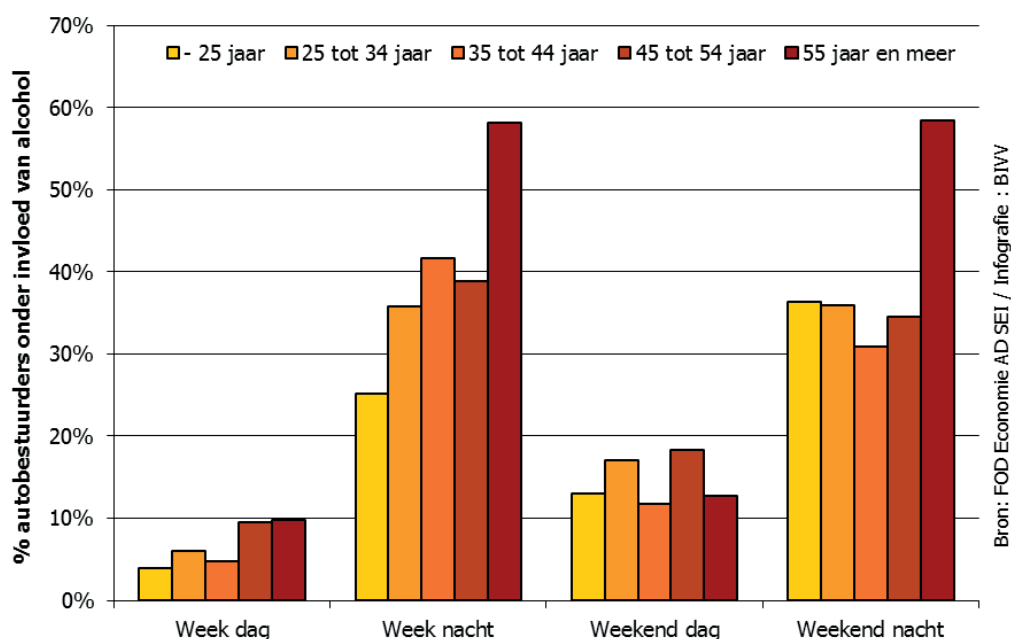
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.7.3 Volgens de periode en de leeftijd van de autobestuurder

De volgende grafiek geeft informatie over de leeftijdscategorieën en de periodes van de week met de meeste bestuurders onder invloed in letselongevallen. De grafiek steunt voor elke categorie weliswaar op een beperkt aantal geteste bestuurders en bestuurders onder invloed, maar toont toch aan dat voor alle leeftijdscategorieën, het percentage bestuurders onder invloed 's nachts in belangrijke mate toeneemt, en dit zowel tijdens de week als tijdens het weekend (tot 60% van de bestuurders van 55 jaar en meer die betrokken zijn bij een letselongeval zijn onder invloed van alcohol op weekend- en weeknachten). De grafiek toont ook aan dat rijden onder invloed in Brussel geen specifiek probleem is van jongeren, zelfs integendeel. Deze vaststelling geldt in het bijzonder voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, want in Vlaanderen en Wallonië zijn de resultaten voor jonge autobestuurders (voornamelijk 25-34 jarigen) iets minder gunstig.

FIGUUR 28 :

Percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week, als gevolg van een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)



TABEL 28 :

Percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week als gevolg van een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk gewest – 2010 (gewogen cijfers)

Leeftijdscategorie	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht
Minder dan 25 jaar	3,9%	25,1%	12,9%	36,4%
25 tot 34 jaar	6,0%	35,7%	17,0%	35,9%
35 tot 44 jaar	4,7%	41,7%	11,7%	30,8%
45 tot 54 jaar	9,5%	38,8%	18,3%	34,6%
55 jaar en meer	9,8%	58,2%	12,7%	58,4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

1.7.4 Verhoogd risico op een ongeval bij rijden onder invloed

Om de drie jaar organiseert het BIVV in samenwerking met de politie, een nationale gedragsmeting « Rijden onder invloed van alcohol ». De controles worden aselekt uitgevoerd, deze maatregel laat toe de prevalentie te kennen van het rijden onder invloed buiten de specifieke context van letselongevallen. Door deze prevalentie te vergelijken met het percentage van de bestuurders onder invloed in letselongevallen, is het mogelijk (volgens het odds-ratio principe) het verhoogd ongevalsrisico te berekenen wanneer men rijdt onder invloed van alcohol.

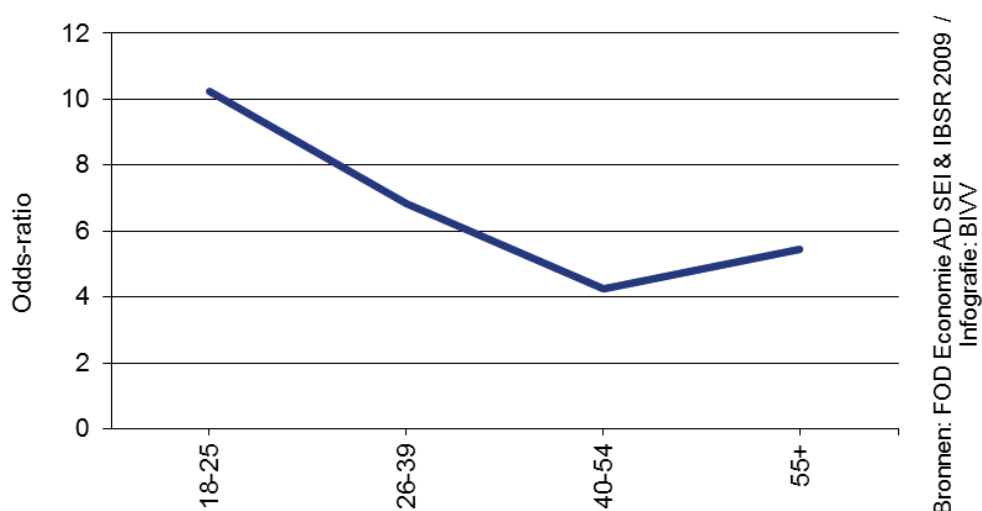
De figuur en de tabel hieronder presenteren de resultaten voor verschillende leeftijdscategorieën (op het nationaal vlak⁸). Hieruit blijkt dat alcohol voor iedereen het risico op

⁸ Omdat de gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol" niet wordt uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan het verhoogde risico onder invloed van alcohol niet berekend worden voor dit Gewest afzonderlijk.

een ernstig ongeval vergroot, maar dat dit effect het sterkst is voor min 40 jarigen, en vooral voor jongeren: een autobestuurder van 18-25 jaar met een alcoholgehalte hoger dan 0,5‰ loopt 10 maal meer kans om betrokken te raken bij een ernstig ongeval dan een nuchtere bestuurder van dezelfde leeftijd. De 26-39 jarigen hebben een verhoogd risico van 7. De 40-54 jarige bestuurders lijken beter om te kunnen gaan met de effecten van alcohol (of vertonen in elk geval een ander drinkgedrag, waardoor ze de wettelijke limieten misschien in minder grote mate overschrijden) dan de jongere of oudere bestuurders, maar ze hebben niettemin een verhoogd risico van 4.

FIGUUR 29 :

Verhoogd risico voor een autobestuurder om betrokken te raken in een zwaar ongeval door een alcoholgebruik dat hoger is dan de wettelijke limiet, België 2010 (gewogen cijfers)



TABEL 29 :

Verhoogd risico voor een autobestuurder om betrokken te raken in een zwaar ongeval door een alcoholgebruik dat hoger is dan de wettelijke limiet, België – 2010 (gewogen cijfers)

Leeftijdsklasse	Gedragsmeting "rijden onder de invloed van alcohol" 2009	Ernstige ongevallen 2010		Odds-ratio
	Autobestuurders onder invloed	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	
18-25	1,9%	16,5%	61,8%	10,2
26-39	2,7%	16,0%	62,1%	6,8
40-54	3,2%	12,4%	60,1%	4,3
55+	1,6%	8,2%	52,7%	5,5

Bronnen: FOD Economie ADSEI en BIVV 2009 / Infografie: BIVV

1.8 Samenvatting

Het stedelijk karakter en de kleine oppervlakte van het Gewest hebben een sterke invloed op de ongevallencijfers, die een licht werpen op het specifiek profiel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van de verkeersveiligheid.

Dit profiel wordt in de eerste plaats gekenmerkt door een relatief beperkt aantal ongevallen en slachtoffers in vergelijking met de andere Gewesten van het land: de 3 787 letselongevallen die werden geregistreerd in 2010 vertegenwoordigen slechts 8,2% van het totaal aantal geregistreerde letselongevallen in België. In 2010 vielen er in Brussel « slechts » 31 dodelijke slachtoffers te betreuren, hetzij minder dan 4% van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers in België. De ongevallenernst is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (8,2 doden / 1000 ongevallen) bovendien twee maal kleiner dan in Vlaanderen (15,0) en zelf drie maal kleiner dan in Wallonië (28,6). Er werd ook het laagste aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners geregistreerd.

Wat de evolutie betreft zijn de resultaten eerder matig. Positief nieuws is de daling met 29,5% van het aantal doden (van 44 doden naar 31 hetzij -13 doden) en met 9,3% van het aantal zwaargewonden ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000. Er vallen dus minder zwaargewonde en dodelijke slachtoffers op de Brussels wegen. Wat het aantal letselongevallen betreft, stellen we echter een andere tendens vast vermits dit op een twintigtal jaren gestegen is met 9,1%. Terwijl er zich nu meer letselongevallen in Brussel voordoen (meer bepaald door de toename van het verkeer in Brussel) hebben deze toch minder vaak een dramatische afloop. De ernst van de ongevallen is inderdaad gedaald van 15 doden per 1000 letselongevallen eind jaren '90 naar 10 doden per 1000 letselongevallen vandaag. We stellen ook een verhoging (van exact 5,1%) vast van het aantal lichtgewonden (bijna evenveel als het aantal letselongevallen). Jammer genoeg, was de mooie daling van het aantal doden 30 dagen niet groot genoeg om de tegen 2010 bepaalde doelstellingen te halen. Dit aantal had niet hoger mogen zijn dan 22 volgens de Brusselse Staten-Generaal van 2003, of 23 als we de federale doelstellingen van 2001 transponeren naar de Gewesten. Daarenboven zijn alle indicatoren relatief stabiel sinds midden jaren 2000. De situatie verslechtert dus niet echt maar verbetert ook niet. Het zal dan ook nog heel wat inspanningen vergen om de volgende doelstellingen te halen van het actieplan 2011-2020 dat werd goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 28 april 2011, te weten maximum 12 doden en 68 zwaargewonden tegen 2020.

Zoals in de rest van het land, hebben de winterse weersomstandigheden van de maand december een weerslag gehad op de ongevallenstatistieken vermits er tijdens die maand december bijzonder weinig ongevallen gebeurden in vergelijking met de maanden december van de tien voorbije jaren. In juni en september vonden de meeste ongevallen plaats (met een sterke concentratie tussen 15u00 en 19u00). Tijdens de week stellen we een duidelijk verband vast tussen de spreiding in de tijd van de ongevallen en de verkeersdrukte waardoor er dus een aanzienlijk aantal ongevallen plaatsvond tijdens de spitsuren op weekdays en een relatief beperkt aantal op weekenddagen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderscheidt zich van de twee andere Gewesten door een groter aandeel ongevallen op weeknachten (8% van de ongevallen in Brussel tegen 5% in Vlaanderen en 7% in Wallonië). Deze ongevallen hebben bovendien de hoogste ernst van alle letselongevallen in Brussel: bij één letselongeval op 10 dat 's nachts op een weekdag plaatsvond viel er een dode of zwaargewonde. De ernst van deze ongevallen is bovendien niet gedaald ten opzichte van het referentiegemiddelde.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft voornamelijk een stedelijk karakter, de meeste ongevallen vinden er plaats binnen de bebouwde kom (97,3% van de ongevallen in 2010). In Brussel en Vlaanderen wordt al jaren dezelfde ernst van de ongevallen geregistreerd binnen de bebouwde kom, van 7-8 doden per 1000 letselongevallen in

2010. In deze twee Gewesten vinden ook iets meer dan 40% van de letselongevallen binnen de bebouwde kom plaats op een kruispunt tegen slechts 27% in het Waals Gewest. De ongevallen op lichtengeregelde kruispunten komen echter iets vaker voor in Brussel dan in Vlaanderen, en dit waarschijnlijk omdat er in Brussel meer lichtengeregelde kruispunten zijn. Letselongevallen op doorlopende weggedeeltes (dus buiten kruispunten) kennen in alle drie de gewesten de hoogste ongevallenernst de meeste zwaargewonden en doden per 1000 letselongevallen).

Als we de bevolking per leeftijdscategorie bekijken stellen we het hoogst aantal zwaargewonden en verkeersdoden vast onder jonge weggebruikers tussen 20 en 24 jaar, en in het bijzonder onder jongen mannen in deze leeftijdsgroep: de curve die het aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 bewoners weergeeft vertoont inderdaad een belangrijke piek voor deze leeftijd. Deze piek vinden we niet terug in de curve van de vrouwen. Er moet worden gezegd dat de curve van de vrouwen bijna systematisch lager is dan die van de mannen.

De meeste geregistreerde verkeersslachtoffers in Brussel vinden we uiteraard terug bij de inzitenden van wagens, vermits dit het meest gebruikte verplaatsingsmiddel is. Hun aandeel is echter kleiner dan elders gezien andere verplaatsingsmiddelen ook in ruime mate vertegenwoordigd zijn in de hoofdstad. Op de tweede plaats staan de voetgangers: ze vertegenwoordigen één lichtgewonde op 5, één zwaargewonde op 3 en één dode 30 dagen op 2. Daarenboven nam het aantal voetgangers onder de slachtoffers toe met bijna 20% in vergelijking met het referentiegemiddelde 1998-2000. De motorrijders en de fietsers bekleden de derde en vierde plaats wat betreft het aantal verkeersslachtoffers (respectievelijk 11% en 8%). Hun aantal verdubbelde tussen het einde van de jaren '90 en 2010 en dit voornamelijk door het steeds toenemende gebruik van deze verplaatsingsmiddelen. Als we een analyse maken per leeftijd blijkt deze toename vooral betrekking te hebben op de 26-64 jarigen.

De letselongevallen in de hoofdstad betreffen in bijna 85% van de gevallen een aanrijding tussen twee weggebruikers. Dit percentage, dat veel hoger is dan in de twee andere Gewesten, wordt voornamelijk verklaard door een groter aantal ongevallen met voetgangers (25% van alle letselongevallen). Binnen de bebouwde kom is zelf één op twee dodelijke ongevallen het gevolg van een aanrijding met een voetganger. De auto is de meest voorkomende opponent in de in Brussel geregistreerde ongevallen, bijna een vierde van het totaal aantal letselongevallen in het gewest betreffen een aanrijding tussen een auto en een voetganger.

In Brussel zijn, zoals in de rest van het land, de lichte vrachtwagens en de vrachtwagens de voertuigen met het kleinste ongevalsrisico. Dat betekent dat ze, in functie van de gereden kilometers, minder betrokken zijn bij een letselongeval dan auto's. Door de sterke verhoging vanaf 2003 van de ongevalsrisico's voor deze drie voertuigen in Brussel stellen we in dit Gewest echter een bijzonder hoog ongevalsrisico vast in vergelijking met Vlaanderen en Wallonië.

Wat alcohol achter het stuur betreft, stellen we vast dat 11,7% van de bestuurders, die betrokken zijn bij een letselongeval en werden onderworpen aan een ademtest, onder invloed zijn (slechts 44,7% van de bestuurders werd effectief getest). Deze prevalentie is lichtjes hoger dan die van het Vlaams Gewest (10,4%), maar lager dan die van het Waals gewest (14,8%). De autobestuurders zijn het meest onder invloed (13,5%). Het percentage van de autobestuurders onder invloed is bijzonder hoog 's nachts (zowel tijdens de week als het weekend) en dit voor alle leeftijdscategorieën. We stellen in Brussel daarenboven vast dat rijden onder invloed geen specifiek probleem is van de jongeren maar in de eerste plaats van de 55 plussers.

2

**STATISTIEKEN M.B.T. HET
GEDRAG EN DE ATTITUDES
IN HET VERKEER: VERGELIJ-
KING TUSSEN DE GEWESTEN**

2.1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in België en de evolutie hierin nauwkeurig te kunnen opvolgen, werden door de eerste SGVV in 2002 een set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd. Naast indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen en indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders (met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed van alcohol⁹ en gordeldracht) werden ook een aantal indicatoren op het niveau van de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid geformuleerd door de SGVV.

Het BIVV staat in voor het meten van de drie gedragsindicatoren die door de SGVV zijn gedefinieerd. Deze metingen worden om het aantal jaar herhaald zodat de evolutie van rijden onder invloed, gordeldracht en overdreven snelheid, in kaart kan worden gebracht. Daarnaast voert het BIVV op periodieke basis een attitudemeting uit. In 2011 heeft het BIVV beslist om aan de drie reeds bestaande gedragsmetingen een vierde over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen toe te voegen.

De methodologie van elke gedragsmeting en van de attitudemeting wordt hieronder slechts zeer bondig omschreven. De volledige methodologische uitleg is vanzelfsprekend beschikbaar in de respectievelijke rapporten op de website van het BIVV¹⁰.

2.2 Gedragmetingen

2.2.1 Gordeldracht

Tussen 2005 en 2010 werden elk jaar in de maand mei enquêteurs naar 150 locaties verspreid over de drie Gewesten gestuurd. Per groep van twee noteerden de enquêteurs gedurende een half uur het geslacht en de gordeldracht van de bestuurders. Tijdens het daaropvolgende half uur werd deze procedure herhaald maar dan voor de passagiers voorin. Enkel personenwagens werden geobserveerd. De observaties vonden plaats tijdens de week en het weekend en dit zowel overdag als 's nachts. Elk jaar werd vastgesteld dat het moment van de week en de aanwezigheid van een passagier voorin, geen invloed heeft op de gordeldracht. Het gewest en het snelheidsregime van de weg waarlangs de observatie plaatsvond evenals het geslacht van de persoon houden daarentegen wel verband met de gordeldracht. Dit kan worden vastgesteld in de drie volgende figuren.

Figuur 30 toont de evolutie van de gordeldracht in de drie gewesten van het land. Het percentage gordeldracht is in het hele land gestegen tussen 2005 en 2010. Het Vlaams gewest kende de sterkste toename. De gordeldracht voorin steeg er van 68,5% naar 88,2%, ofwel een stijging met 19,7 procentpunten in 6 jaar (dit is 3,3 punten per jaar). In 2005 bedroeg het percentage gordeldracht in het Waals gewest 64,6%. Een stijging met 18 procentpunten op 6 jaar tijd, brengt dit percentage op 82,8% in 2010, oftewel een verschil van 6 procentpunten in vergelijking met Vlaanderen. Hoewel dit verschil statistisch niet significant is, doet het feit dat het jaar na jaar behouden blijft, vermoeden dat er wel degelijk een reëel onderscheid bestaat tussen Vlaanderen en Wallonië. In 2005 kende Brussel nog het hoogste percentage gordeldracht van de drie gewesten. Maar na een veel zwakkere toename dan in de andere gewesten, is dit percentage in 2010 het laagste geworden van de drie gewesten. Slechts 76,4% van de bestuurders

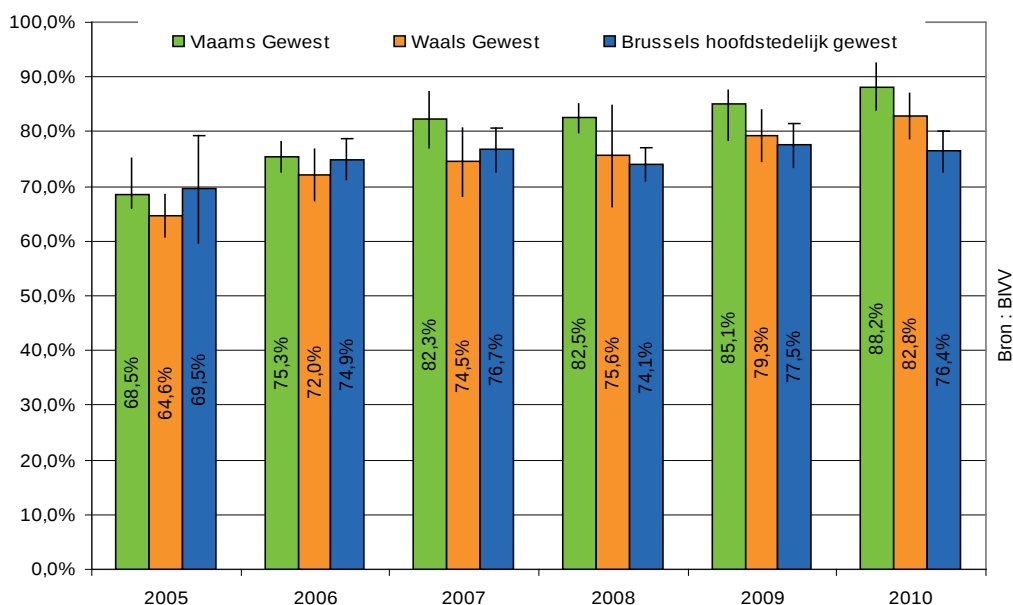
9 Door het klein aantal observaties dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gerealiseerd in het kader van de nationale gedragsmeting « rijden onder invloed », werden de resultaten van deze meting niet opgenomen in dit rapport.

10 Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting Gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting Snelheid 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting Rijden onder invloed van alcohol 2009. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
Boulanger, A., (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 – Evoluties sinds 2003 en 2006. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.
Het rapport "Nationale gedragsmeting Gordeldracht 2010" zal eind 2012 beschikbaar zijn.

en passagiers voorin zijn vastgekleit. Dit komt overeen met een toename van slechts 6,9 procentpunt in 6 jaar.

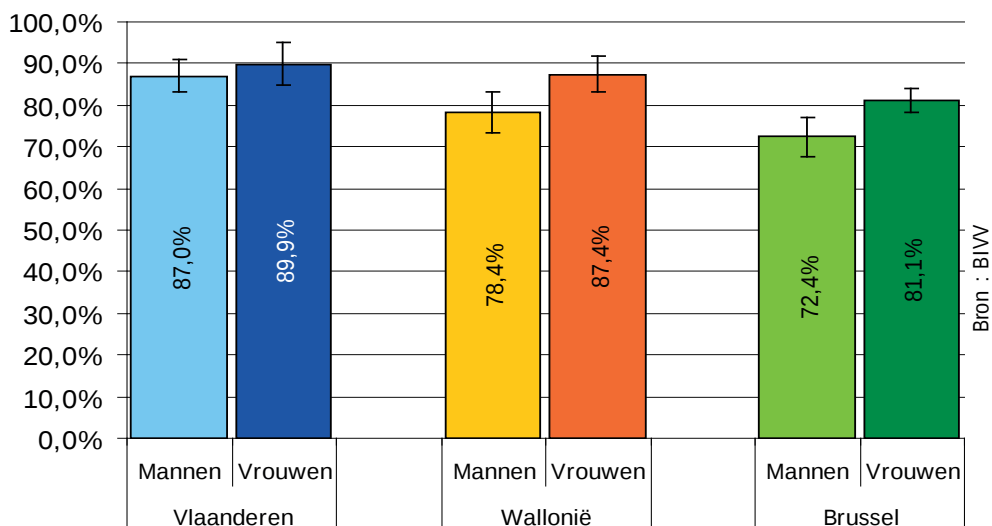
De gordel is in België duidelijk nog steeds geen reflex. De Europese landen met de beste resultaten, kennen gordeldrachtpercentages voorin de wagen van rond de 95%.

FIGUUR 30 :
Evolutie van de gordeldracht voorin personenwagens, per gewest



Figuur 31 geeft het verschil in gedrag weer tussen mannen en vrouwen. Vrouwen dragen vaker de gordel dan mannen. Dit geldt voor alle drie de gewesten, hoewel het verschil tussen de geslachten in Vlaanderen statistisch niet significant is. In Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de verschillen groter: in beide gewesten is het verschil tussen mannen en vrouwen 9 procentpunten.

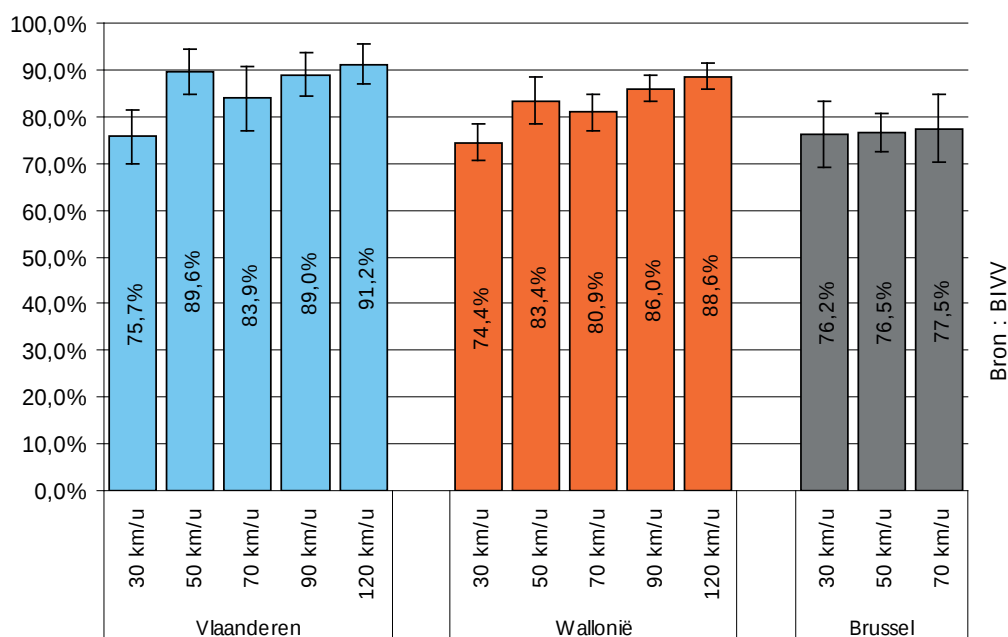
FIGUUR 31 :
Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest, 2010



Figuur 32 geeft het percentage gordeldracht per snelheidsregime weer. Zowel in het Vlaams als in het Waals Gewest neemt het percentage gordeldracht klaarblijkelijk toe naarmate de toegelaten snelheid stijgt.

Zo wordt in de zones 30 een significant lager percentage gordeldracht geregistreerd dan op andere wegen. Zones 50 vormen een uitzondering op de regel want zij kennen een hoger percentage gordeldracht dan zones 70. Het verschil tussen de autosnelwegen - waar de gordeldracht ongeveer 90% bedraagt- en de zones 30, is 15 procentpunten. Dit kan o.a. worden verklaard door de lengte van de afgelegde afstanden: in zones 30 worden veel meer korte afstanden afgelegd dan op autosnelwegen. Uit de posttests van de BIVV-campagnes blijkt dat 15% van de bestuurders die de gordel niet dragen, zeggen dat ze de gordel niet dragen omdat ze slechts een korte afstand afleggen. Dit was in 2009 de vierde reden die aangehaald werd voor het niet dragen van de gordel, na hinder (37% van de niet vastgeklemden), verstrooidheid (24%) en luiheid (21%). Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen we geen enkel verschil vast tussen de snelheidsregimes.

FIGUUR 32 :
Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest, 2010



2.2.2 Gebruik van kinderbeveiligingssytemen

Deze meting heeft als doel in reële omstandigheden observaties te verrichten over de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt. Op basis van deze observaties wordt dan het percentage, de types en de voornaamste redenen voor een verkeerd gebruik van de kinderzitjes gemeten.

De steekproef bestond uit 1461 kinderen (die kleiner zijn dan 135 cm) bij wie grondig geobserveerd werd of ze op de correcte wijze vastgeklemd waren en van wie de bestuurder van het voertuig werd ondervraagd. 80 locaties¹¹ die representatief zijn voor de verschillende soorten trajecten (scholen, supermarkten, kraamklinieken, sport- en recreatiecentra), werden willekeurig geselecteerd over het volledige Belgische grondgebied (Brussel, Vlaanderen, Wallonië).

¹¹ 20 locaties in Vlaanderen en Wallonië en 40 in Brussel. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft immers een uitbreiding van de studie gefinancierd om aldus een themarapport, specifiek aan Brussel gewijd, te verkrijgen.

De enquêteurs kregen een opleiding van één dag opdat ze zouden kunnen vaststellen of een kind goed is vastgemaakt of niet. Bij die opleiding leerden zij ook hoe ze de bestuurders dienen te bevragen. De fase van de inzameling van de gegevens vond plaats in september 2011.

De gewestelijke analyse toont aan dat het percentage kinderen dat op correcte wijze wordt vastgemaakt (vervoerd in een aangepast kinderbeveiligingssysteem en zonder vastgesteld verkeerd gebruik) 55% bedraagt in Vlaanderen, 52% in Brussel en 48% in Wallonië. Deze percentages vertonen geen statistisch significant verschil (Figuur 33).

Het percentage kinderen dat op geen enkele wijze vastgeklikt wordt¹², bedraagt 15% in Brussel, 11% in Vlaanderen en 8% in Wallonië. Het percentage is significant hoger in Brussel in vergelijking met Wallonië ($p < 0,04$). Daarentegen wordt geen statistisch significant verschil vastgesteld wanneer de percentages niet-vastgemaakte kinderen worden vergeleken tussen Vlaanderen en Wallonië en tussen Vlaanderen en Brussel.

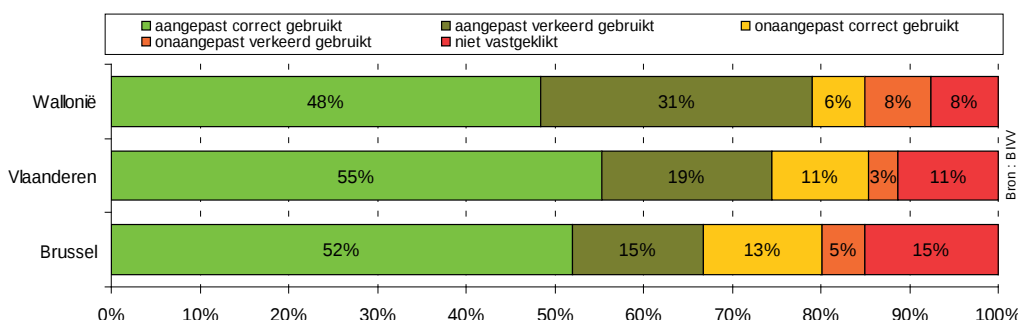
Het percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt¹³ in een aangepast systeem bedraagt 31% in Wallonië, 19% in Vlaanderen en 15% in Brussel. Bijgevolg heeft Wallonië een significant hoger percentage kinderen dat slecht wordt vastgemaakt in een aangepast systeem dan de twee andere gewesten ($p < 0,01$). Er bestaat geen statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in Brussel en in Vlaanderen.

Het percentage kinderen dat correct wordt vervoerd in een onaangepast systeem¹⁴ zonder bevestigingsprobleem bedraagt 13% in Brussel, 11% in Vlaanderen en 6% in Wallonië. Ook daar onderscheidt Wallonië zich van de twee andere gewesten met een significant lager percentage ($p < 0,01$). Er is geen statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in Brussel en in Vlaanderen.

Tot slot bedraagt het percentage kinderen dat in een onaangepast systeem wordt vervoerd en slecht wordt vastgemaakt 8% in Wallonië, 5% in Brussel en 3% in Vlaanderen. Er bestaat geen enkel statistisch significant verschil tussen de percentages die worden waargenomen in de drie gewesten.

FIGUUR 33 :

Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen, per gewest, 2011 (n=1457, gewogen gegevens)



Voor de drie gewesten stellen we vast dat het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder gerelateerd is aan het vastklikken van de kinderen (Figuur 34). Zo is het percentage kinderen dat juist werd vastgemaakt (aangepast zitje zonder verkeerd gebruik) significant hoger voor de bestuurders die hun gordel dragen dan voor zij die

12 Een kind wordt beschouwd als zijnde niet vastgemaakt wanneer er geen enkel bevestigingsmiddel gebruikt werd (het zit gewoon op de zetel, het zit op de schoot van een andere passagier, staat rechtop ...), wanneer het zitje waarin het is geïnstalleerd niet vastgemaakt is aan het voertuig of ook wanneer het kind in een beveiligingssysteem zit dat vastgemaakt is aan het voertuig, maar waarbij de riemen in het zitje niet vastgeklikt waren.

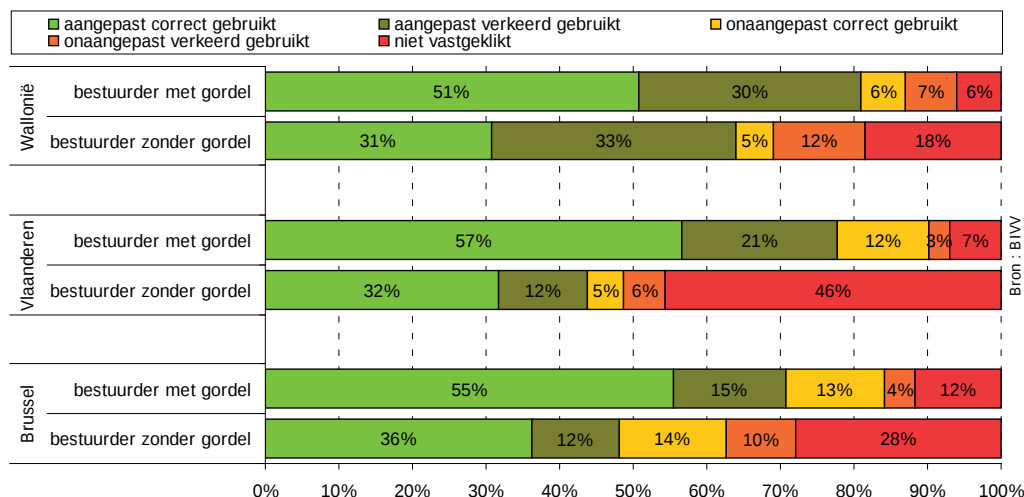
13 Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem (misuse) wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding.

14 Het gebruik van een onaangepast beveiligingssysteem betreft het vastmaken van kinderen in een systeem dat niet overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/ of lengte) of hun leeftijd. Het kan gaan om een kind dat enkel wordt beveiligd door de veiligheidsgordel in plaats van door een KBS. Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

dit niet deden, namelijk 55% versus 36% in Brussel en 51% versus 31% in Wallonië ($p < 0,001$). Dit resultaat is statistisch gezien minder vanzelfsprekend in Vlaanderen met 57% versus 32% ($p < 0,07$).

FIGUUR 34 :

Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de bevestigingssysteem in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest, 2011 (n=1395, gewogen gegevens)



2.2.3 Snelheid

De snelheidsmetingen werden uitgevoerd op 150 meetlocaties verspreid over het Belgische wegennet. Op al deze plaatsen werd de snelheid in de maand oktober gedurende één week 24 uur per dag gemeten. Gezien de kenmerken en de omgeving van de weg een invloed hebben op de gereden snelheid en vergelijkbaarheid van de indicatoren verzekerd moet worden, werden er selectiecriteria gehanteerd voor de keuze van de meetlocaties. Zo worden enkel rechte stukken weg geselecteerd met zo weinig mogelijk verkeersremmende elementen. Daardoor kon de “vrije” snelheid worden gemeten, wat een beter beeld oplevert van de snelheidskeuzes die bestuurders maken. Daarenboven werd er uitsluitend rekening gehouden met bestuurders die hun snelheid vrij konden kiezen, zonder te worden belemmerd door een voorligger. Met deze snelheidsmeting kan dus bepaald worden of automobilisten uit vrije wil, in gelijkaardige omstandigheden, van jaar tot jaar geneigd zijn harder of juist minder hard te rijden. In deze snelheidsmeting zou de snelheid van de bestuurders dus moeten beantwoorden aan de snelheid die natuurlijkerwijze voortspuit uit de mobiliteitsbehoeften, de perceptie van het ongevalsrisico, en de subjectieve pakkans van de autobestuurders.

Door de evenwichtige verdeling van de locaties over de gewesten kunnen de resultaten van de afzonderlijke gewesten met elkaar vergeleken worden. De gemiddelde snelheid en de V85-snelheid¹⁵ zijn weergegeven in Figuur 35 en Figuur 36. De overtredingspercentages zijn weergegeven in Figuur 37.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gekenmerkt door minder hoge toegepaste snelheden dan Vlaanderen en Wallonië. In tegenstelling tot de andere twee gewesten bestaat Brussel vrijwel geheel uit verstedelijkt gebied. Lange stukken weg zonder kruispunten die uitnodigen tot snel rijden, zijn veel zeldzamer in Brussel. Bovendien zijn er in Wallonië en Vlaanderen meer 30 km/u zones op belangrijke verbindingswegen dan in Brussel.

¹⁵ Dit is de snelheid waaraan 85% van de bestuurders zich houdt, ofwel de snelheid die 15% van de bestuurders overschrijdt. De V85 geeft een idee van de snelheidsspreiding.

De methodologie van de gedragsmeting snelheid werd zo bepaald dat de gemeten snelheden zoveel mogelijk toegeschreven kunnen worden aan het gedrag van de bestuurders en zo min mogelijk aan de weginrichting (vertragende infrastructurele elementen zoals bvb. vluchtheuvels). Toch kan de invloed van infrastructurele elementen op de gehanteerde snelheid niet geheel worden uitgesloten, en is het zeker dat de lagere snelheden in Brussel in vergelijking met Vlaanderen en Wallonië voor een groot deel verklaard kunnen worden aan de hand van de specifieke infrastructuur. Niettemin strekt het tot tevredenheid dat de V85 op Brusselse wegen met één rijstrook per richting en met een maximumsnelheid van 50 km/u niet veel hoger ligt dan de wettelijke maximumsnelheid (het onderzoek heeft geen betrekking op wegen met twee rijstroken per richting, waar de maximumsnelheid waarschijnlijk veel minder goed wordt nageleefd).

Dat er in Brussel minder hoge snelheden worden gemeten dan in de andere gewesten is echter enigszins strijdig met het gedrag dat uit de attitudemetingen van 2009 naar voor is gekomen¹⁶. Brusselse bestuurders vonden veel minder vaak dan de bestuurders van de andere gewesten dat 70 km/u rijden in de bebouwde kom onaanvaardbaar was. 22% van de Brusselaars gaf toe dit vaak of altijd te doen, tegenover slechts 16% van de Walen en 11% van de Vlamingen. We moeten echter steeds in gedachten houden dat beweringen over gedrag in attitudemetingen niet altijd stroken met het daadwerkelijk gedrag. Het dient ook opgemerkt te worden dat de bestuurders tijdens de attitudemetingen per gewest worden ingedeeld op basis van hun woonplaats. Bij gedragsmetingen weten we daarentegen niets over de herkomst van de bestuurders die voorbij de meetlocaties rijden. Het is zeker dat een groot deel van de bestuurders waarvan de snelheid in Brussel is gemeten bestaat uit Vlamingen en Walen.

Uit een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië blijkt dat de snelheden voor alle snelheidsregimes vergelijkbaar zijn behalve voor 90 km/u-wegen, waarop in Vlaanderen beduidend langzamer wordt gereden. De V85 ligt in Vlaanderen op 90 km/u-wegen niet veel hoger dan de wettelijke maximumsnelheid, wat eerder bevredigend is. In Vlaanderen wordt op 90 km/u wegen het kleinste overtredingspercentage geregistreerd, ongeacht het wegtype (gewestwegen of andere wegen). In Wallonië rijden echter 17 op de 100 bestuurders bij een goede verkeersdoorstroming sneller dan 100 km/u op 90 km/u-wegen (in Vlaanderen is dat 7 op 100). Meerdere hypothesen kunnen ter verklaring van dit fenomeen worden aangebracht, maar geen enkele daarvan kan worden hard gemaakt. De eerste hypothese houdt in dat in Vlaanderen en Wallonië mogelijk een andere attitude ten aanzien van snelheid heerst. De attitudemeting van 2009¹⁷ onderbouwt deze hypothese echter niet, omdat Vlamingen en Walen niet significant verschillend antwoorden op vragen over snelheid. Anderzijds speelt mogelijk de strengere handhaving in Vlaanderen (bvb. het hogere aantal snelheidscamera's) en een eventueel daarmee gepaard gaande gedragswijziging een rol. Ten slotte dient mogelijks nog rekening te worden gehouden met de functie die de 90 km/u wegen in Vlaanderen en Wallonië vervullen. Gezien de dichtheid van het autosnelwegennet in Wallonië lager is dan in Vlaanderen¹⁸, worden 90 km/u-wegen in Wallonië mogelijk vaker gebruikt voor langere ritten dan in Vlaanderen, wat kan leiden tot hogere snelheden door het aanpassingsverschijnsel¹⁹. Maar de verschillende dichtheid van het autosnelwegennet volstaat niet om het snelheidsverschil tussen beide gewesten te verklaren. We herinneren eraan dat de gebruikte methodologie de invloed van de verkeersomstandigheden neutraliseert en alleen de voertuigen in aanmerking neemt die vlot kunnen doorrijden²⁰.

16 Boulanger, A., Dewil, N., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

17 Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid

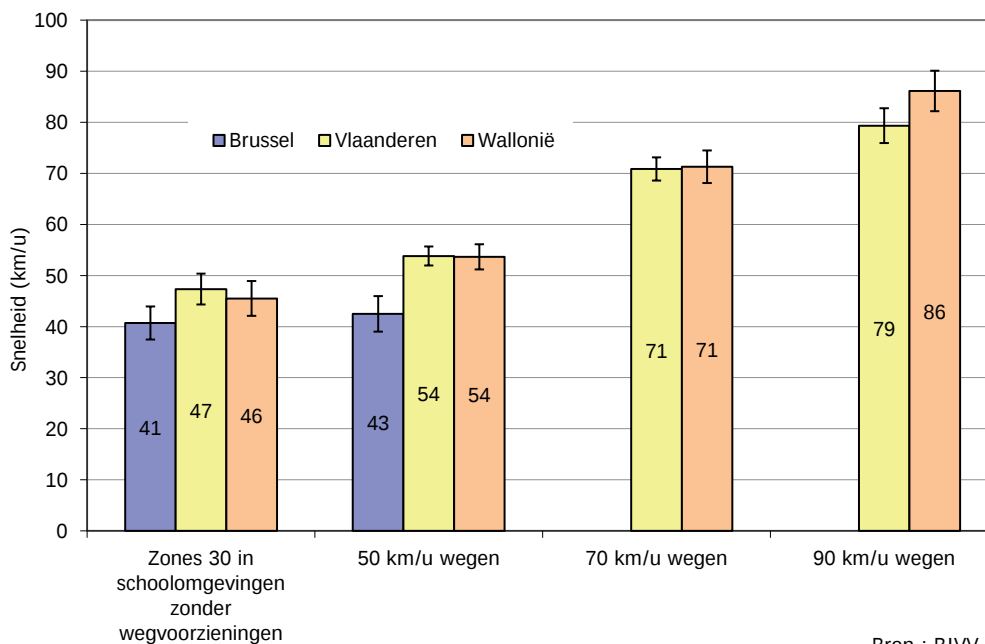
18 Vlaanderen telt 883 kilometer autosnelwegen op een oppervlakte van 13552 km², Wallonië 869 kilometer op een oppervlakte van 16844 km².

19 Het aanpassingsverschijnsel, dat in de internationale literatuur algemeen wordt erkend, houdt in dat de snelheidsbeleving proportioneel afneemt met de tijdsduur die iemand achter het stuur doorbrengt.

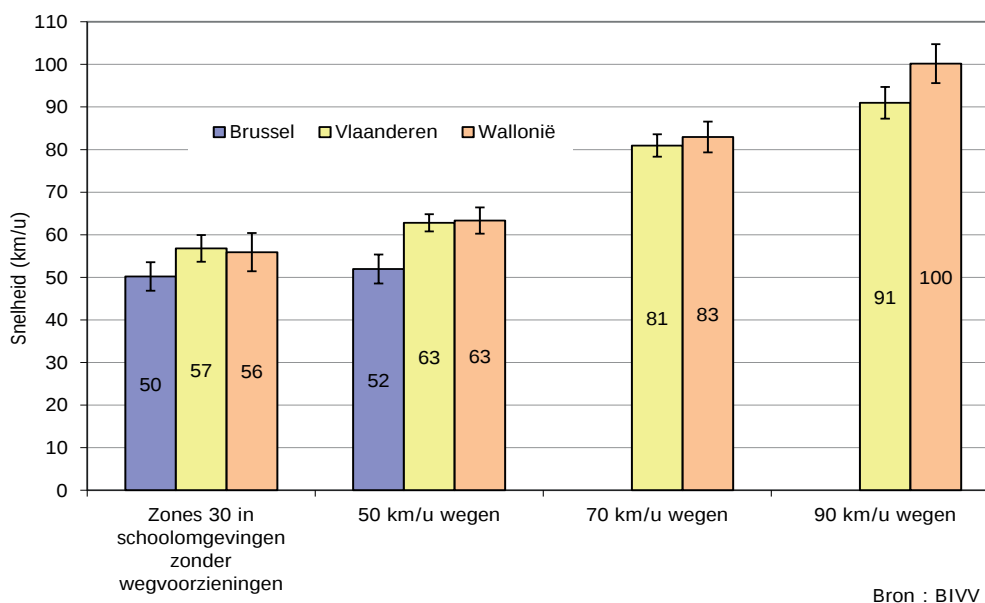
20 Volgens het door Elvik in 2009 bijgewerkte model van Nilsson uit 1982, kan Wallonië 32% van het huidige aantal verkeersdoden op 90 km/u wegen besparen indien er dezelfde snelheid zou worden toegepast als in Vlaanderen.

Tot slot kunnen we over de secundaire wegen nog opmerken dat het verschil tussen de gemiddelde snelheid en de V85 in Wallonië iets groter is dan in Vlaanderen, zowel op 70 km/u-wegen als op 90 km/u-wegen. Dit geeft aan dat het snelheidsgedrag in Vlaanderen iets homogener is dan in Wallonië.

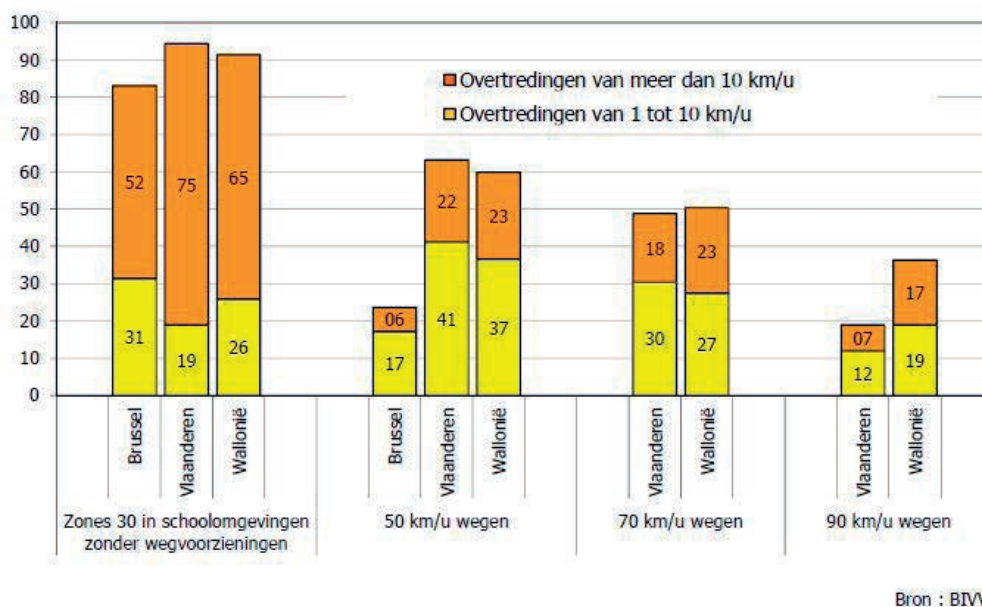
FIGUUR 35 :
Gemiddelde snelheid per gewest in 2010



FIGUUR 36 :
Snelheid V85 per gewest in 2010



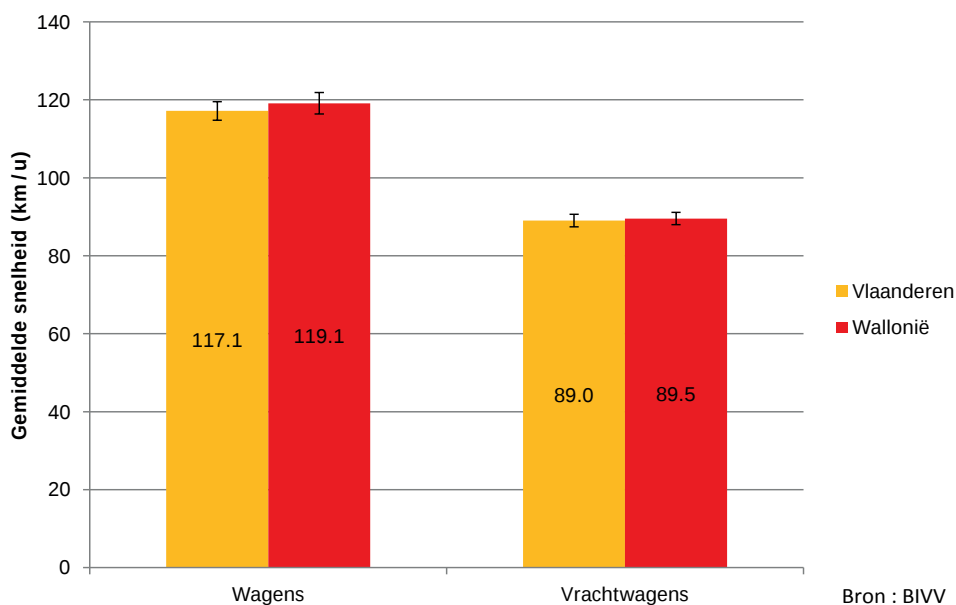
FIGUUR 37 :
Overtredingspercentages per gewest in 2010



In 2011 organiseerde het BIVV een gedragsmeting over snelheid op autosnelwegen. Figuur 38 toont de gemiddelde snelheid per gewest. De gemiddelde snelheid van auto's ligt in Wallonië ongeveer 2 km/u hoger dan in Vlaanderen. Dit verschil tussen de twee gewesten is echter niet statistisch significant.

Volgens het door Elvik in 2009 bijgewerkte model van Nilsson uit 1982 heeft een afname van de gemiddelde snelheid op autosnelwegen met 2 km/u een gemiddelde afname van het aantal verkeersdoden met 7% tot gevolg. Indien de significantie van het 2 km/u verschil tussen Vlaanderen en Wallonië zou bewezen worden, dan zou dat betekenen dat Wallonië 7% van het totaal aantal verkeersdoden op haar 120 km/u wegen kan besparen als er in Wallonië dezelfde gemiddelde snelheid zou worden gereden als in Vlaanderen.

FIGUUR 38 :
Gemiddelde snelheid van de verschillende voertuigtypes per gewest



2.3 Attitudemeting 2009²¹

De attitudes van de Belgische bestuurders worden geëvalueerd aan de hand van een grootschalige attitudemeting die het BIVV sinds 2003 driejaarlijks organiseert. De attitudemeting omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten (verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag in het verkeer, ...). Om de invloed van specifieke attitudes op dit verkeersgedrag alsook de verspreiding van bepaalde verkeersgedragingen in kaart te kunnen brengen, wordt ook gepeild naar het zelfgerapporteerde verkeersgedrag van bestuurders in België.

Achtereenvolgens komen de volgende onderwerpen in de attitudemeting aan bod:

- de bezorgdheid van bestuurders over verkeersongevallen ;
- de perceptie van de belangrijkste ongevalleeroorzaken ;
- de attitudes van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen en van wetten en straffen in het bijzonder ;
- de subjectieve pakkans en subjectieve straffkans ;
- de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en gordeldracht ;
- de zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen van bestuurders.

In dit statistiekenrapport zijn enkele resultaten van de attitudemeting van 2009 opgenomen inzake de gepercipieerde oorzaken van ongevallen en de attitudes ten aanzien van verkeersmaatregelen. Voor de attitudemeting van 2009 werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1533 in België gedomicilieerde respondenten die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of lichte vrachtwagen

2.3.1 Attitudes t.a.v. verkeersongevallen: gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen

In Figuur 39 werden respondenten gevraagd om een schatting te maken van het aantal ongevallen op 100 waarin de verschillende factoren een oorzakelijke rol spelen. De factoren zijn gerangschikt in volgorde van belangrijkheid.

Het rijden onder invloed van alcohol is volgens de Brusselaars de belangrijkste ongevalsoorzaak en zou een rol spelen in 48,9% van de ongevallen of in bijna één ongeval op twee. De volgende factoren spelen volgens hun ook een belangrijke rol: te hoge snelheid (47,5%), onoplettendheid (39,4%), gebruik van drugs en rijden (37,8%), agressieve rijstijl (36,8%) en te weinig afstand tot voorganger (35,7%).

Van de vijftien mogelijke oorzakelijke factoren van letselongevallen, werden de volgende factoren het laagst ingeschat: technische tekortkoming (19,6%), opstoppen/files (25,1%), slechte weginrichting (26,7%) en slecht onderhouden wegen (26,7%).

Ten aanzien van de twee ongevalleeroorzaken die in de gehele populatie als belangrijkste gepercipieerd worden, te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol, merken we geen statistisch significante verschillende schattingen tussen de gewesten. Er worden eveneens geen significante verschillen gevonden bij het beoordelen van het percentage verkeersongevallen waarin het gebruik van drugs, het gebruik van medicijnen, vermoeidheid achter het stuur, onvoldoende opleiding en slechte weginrichting een oorzakelijke rol spelen.

²¹ Attitudemeting Deel 2

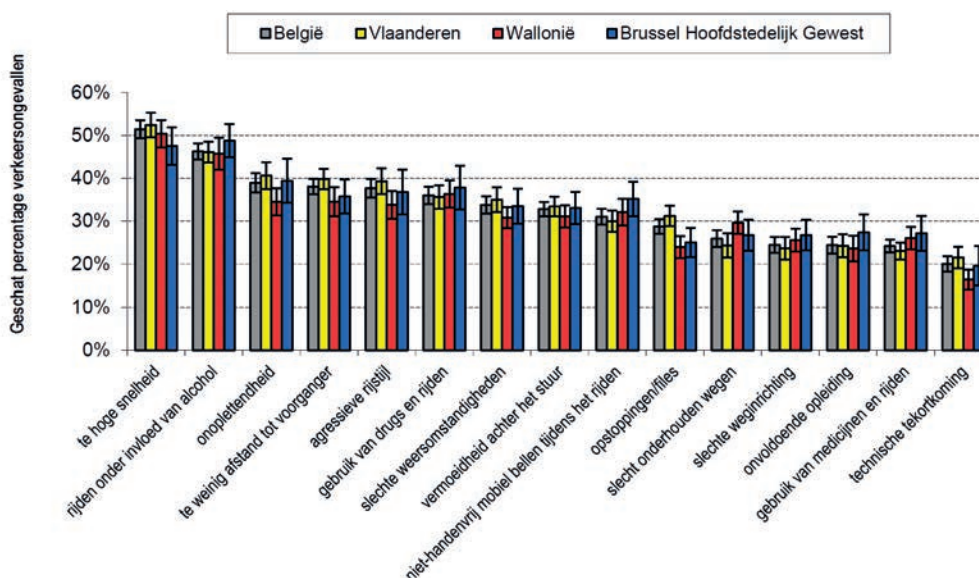
Het belang van de andere factoren wordt wel significant verschillend geschat in bepaalde gewesten. Voor één enkele factor blijkt de schatting significant hoger in Wallonië dan in Vlaanderen, namelijk voor slecht onderhouden wegen. Deze liggen volgens bestuurders in Wallonië aan de basis van 29,6% van de verkeersongevallen, terwijl Vlaamse bestuurders dit percentage op 24,4% schatten ($F(1,117) = 7,38$; $p < 0,01$).

Voor de overige factoren zien we echter beduidend hogere schattingen in Vlaanderen dan in Wallonië. Het grootste en tevens sterkste verschil tussen Vlaanderen en Wallonië is gelegen in het percentage ongevallen waarin opstoppen of files volgens de respondenten een oorzakelijke rol spelen. In Vlaanderen bedraagt dit percentage 31,2%, in Wallonië 23,9% ($F(1,117) = 16,76$; $p < 0,001$). Brussel neemt met 25% een tussenpositie in en verschilt significant van het percentage in Vlaanderen ($F(1,117) = 8,64$; $p < 0,01$). Een omgekeerd verschil tussen Vlaanderen en Brussel zien we bij het beoordelen van het niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Volgens Brusselse bestuurders ligt dit aan de basis van 35,2% van de verkeersongevallen, terwijl dit volgens Vlaamse bestuurders is 30% van de ongevallen is ($F(1,117) = 4,76$; $p < 0,05$).

Naast voor opstoppen of files zijn de schattingen in Vlaanderen ook significant hoger dan in Wallonië bij het beoordelen van een agressieve rijstijl, te weinig afstand houden tot de voorganger, slechte weersomstandigheden, een technische tekortkoming en onoplettendheid.

FIGUUR 39 :

Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest



Bron : BIVV

2.3.2 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: algemeen

Terwijl de vorige paragraaf de maatschappelijk gepercipieerde oorzaken van letselongevallen weergaf, geeft deze paragraaf de gepercipieerde oplossingen van verkeersongevallen aan, en het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen.

In Figuur 40 werden de respondenten gevraagd om aan te geven welke maatregelen hen helpen om veilig te rijden. De bevraagde maatregelen (in totaal zijn het er 8) variëren van controles en boetes over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele verbeteringen.

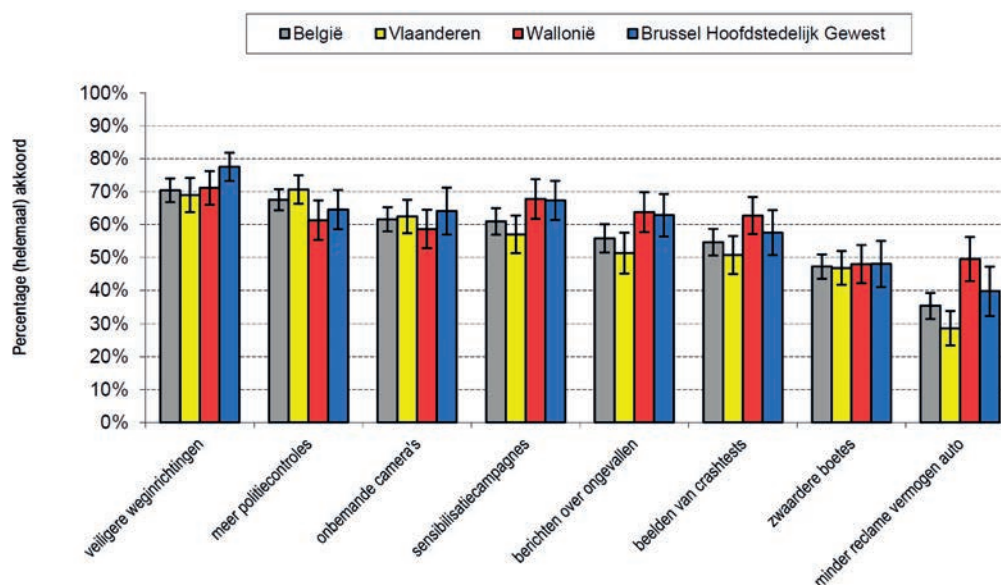
De Brusselaars schuiven in het bijzonder het belang van een veilige infrastructuur naar voren als hulpmiddel voor een betere verkeersveiligheid. Meer dan drie op vier (77,5%) van de ondervraagden heeft deze mogelijkheid inderdaad aangevinkt. De andere maatregelen die bovenaan de rangschikking prijken hebben zowel betrekking op de sensibilisatie (sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio 67,3%) als op de handhaving (meer politiecontroles 64,5% ; onbemande camera's 64,10%).

Significante verschillen tussen Vlamingen en Walen worden niet bevonden voor wat betreft onbemande camera's en zwaardere boetes. Meer politiecontroles worden daarentegen wel significant verschillend geapprecieerd als hulpmiddel om veilig te rijden. Terwijl het percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met de stelling dat meer politiecontroles hen helpen om veilig te rijden 70,7% bedraagt in Vlaanderen, ligt dit percentage met 61,3% bijna 10 procentpunten lager in Wallonië ($F(1,117) = 6,25$; $p < 0,05$).

Significante verschillen tussen Vlamingen en Walen worden ook waargenomen betreffende sensibilisatie. Sensibilisatiecampagnes blijken door beduidend ($p < 0,05$) meer Walen (67,8%; $F(1,117) = 6,59$) dan Vlamingen (57%) gewaardeerd te worden als hulpmiddel om veilig te rijden. Berichten over ongevallen (63,8% vs. 51,3%; $F(1,117) = 8,03$), beelden van crashtests (62,7% vs. 50,7%; $F(1,117) = 8,63$) en minder aandacht in reclame voor het vermogen van auto's (49,5% vs. 28,6%; $F(1,117) = 24,02$) worden eveneens door significant meer Walen dan Vlamingen als een hulp om veilig te rijden gezien. De verschillen bedragen telkens meer dan 10 procentpunten en zijn sterk significant ($p < 0,01$).

FIGUUR 40 :

Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest



Bron : BIVV

2.3.3 Attitudes t.a.v. verkeersveiligheidsmaatregelen: handhaving

Naast de attitudes ten aanzien van een reeks variërende verkeersveiligheidsmaatregelen werd ook specifiek gepeild naar het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen ten aanzien van snelheid, alcoholgebruik, druggebruik en gordel-dracht.

De respondenten werden gevraagd om de strengheid van de regels, de moeilijkheid om de regels te respecteren, de duidelijkheid van de regels, de intensiteit van de handhaving van de regels en de zwaarte van de straffen betreffende deze vier thema's te evalueren. Figuur 41 geeft de attitudes weer ten aanzien van de intensiteit van de handhaving. Het woord intensiteit duidt niet op de strengheid of de zwaarte van de handhaving (hiernaar wordt in andere vragen van de attitudemeting gepeild) maar eerder op de inspanningen die geleverd worden om het verkeer te handhaven (bvb. het aantal controles).

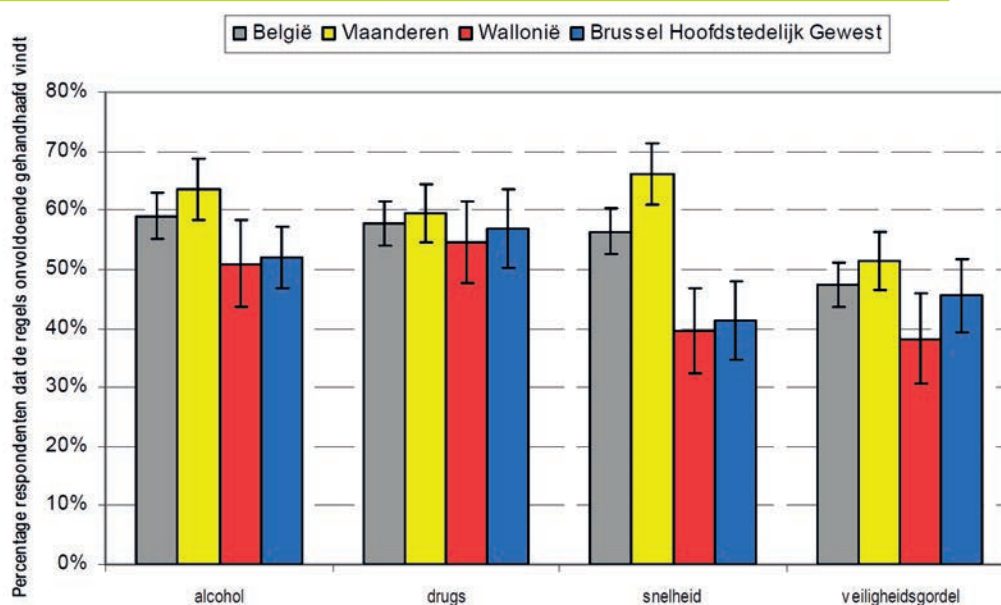
Uit figuur 41 blijkt dat meer dan één Brusselaar op twee vindt dat de naleving van de verkeersregels op het vlak van het rijden onder invloed van alcohol en drugs, te weinig wordt gecontroleerd. Iets minder onder hen vindt daarentegen dat dit wel het geval is wat betreft de controle van de snelheid en de gordeldracht.

Wanneer de Vlaamse bestuurders worden vergeleken met de Waalse en de Brusselse, dan blijken de Vlaamse bestuurders het frequentst van oordeel dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. De Brusselse bestuurders komen steeds op de tweede plaats, terwijl hun Waalse collega's telkens nog iets minder frequent van oordeel zijn dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. Bestuurders in Brussel en Wallonië verschillen echter nooit veel van elkaar, zodanig dat de enige significante verschillen die vastgesteld worden die tussen Vlaanderen aan de ene kant en Brussel en Wallonië aan de andere kant zijn.

Concreet zien we dat ongeveer 12% meer Vlamingen dan Walen en Brusselaars menen dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol onvoldoende gehandhaafd worden. Een gelijkaardig groot en statistisch significant verschil stellen we vast tussen Vlaanderen en Wallonië op het gebied van regels voor de gordel. Ten aanzien van de regels voor snelheid zijn de verschillen nog groter. Terwijl 66% van de Vlamingen deze regels onvoldoende gehandhaafd acht, zijn slechts 41% van de Brusselaars ($F(1,117) = 33,49$; $p < 0,001$) en ruim 39% van de Walen ($F(1,117) = 34,94$; $p < 0,001$) hetzelfde oordeel toegedaan.

Hieruit blijkt duidelijk dat het maatschappelijk draagvlak voor het opdrijven van de handhaving groter is in Vlaanderen dan in Wallonië. Bovendien kunnen we daar nu nog aan toevoegen dat er ook in Brussel minder bereidheid voor een strengere handhaving lijkt te heersen dan dit in Vlaanderen het geval is.

FIGUUR 41 :
Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest



Bron : BIVV

TABELLEN & FIGUREN

TABELLEN

TABEL 1 :	De resultaten in één oogopslag	8
TABEL 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15
TABEL 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie Gewesten	16
TABEL 4 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard gereden reizigerskilometers in de drie Gewesten en in de Europese Unie	17
TABEL 5 :	Evolutie van de ernst van de letselongevallen in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)	18
TABEL 6 :	Evolutie van de doden 30 dagen en gewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers) ..	20
TABEL 7 :	Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	21
TABEL 8 :	Evolutie van de letselongevallen in de drie Gewesten (gemiddelde 1998,1999 en 2000 – basis 100) (niet gewogen cijfers)	22
TABEL 9 :	Evolutie van de letselongeval volgens de maand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers) ..	24
TABEL 10 :	Evolutie van de ernstige ongevallen volgens de maand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	25
TABEL 11 :	Kerncijfers van de letselongevallen volgens het tijdstip van de week in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	28
TABEL 12 :	Verdeling van de letselongevallen volgens de weersomstandigheden in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)	30
TABEL 13 :	Kerncijfers van de letselongevallen volgens het type weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	30
TABEL 14 :	Evolutie van de kerncijfers van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	32
TABEL 15 :	Evolutie van de ernst van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)	32
TABEL 16 :	Kerncijfers van de letselongevallen die zich hebben voorgedaan binnen de bebouwde kom volgens het kruispunttype in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	34
TABEL 17 :	Letselongevallen en ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom in functie van het kruispunttype in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)	34
TABEL 18 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden volgens geslacht en leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (niet gewogen cijfers)	36
TABEL 19 :	Slachtoffers volgens de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers) en evolutie ten opzichte van het gemiddelde 1998-2000 (niet gewogen cijfers)	38
TABEL 20 :	Aantal slachtoffers (licht- en zwaargewonden en doden 30 dagen) volgens de leeftijdscategorie en de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	42
TABEL 21 :	Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	43
TABEL 22 :	Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)	44
TABEL 23 :	Procentuele verdeling van de letselongevallen volgens het type botsing en de verplaatsingswijze van de weggebruikers die betrokken zijn in de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	47
TABEL 24 :	Verdeling van de letselongevallen volgens het type botsing en de verplaatsingswijze van de weggebruikers die betrokken zijn bij de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	49
TABEL 25 :	Evolutie van de ongevallen waarbij minstens een vrachtwagen, een auto, een motor of een lichte vrachtwagen is betrokken en evolutie van het aantal doden 30 dagen in deze ongevallen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	52
TABEL 26 :	Percentage van de bij een letselongeval betrokken geteste bestuurders en het aandeel onder hen dat onder invloed was in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de verplaatsingswijze – 2010 (gewogen cijfers)	53
TABEL 27 :	Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de geteste autobestuurders en het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol als gevolg van letselongevallen (niet gewogen cijfers)	56
TABEL 28 :	Percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week als gevolg van een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk gewest – 2010 (gewogen cijfers)	57
TABEL 29 :	Verhoogd risico voor een autobestuurder om betrokken te raken in een zwaar ongeval door een alcoholgebruik dat hoger is dan de wettelijke limiet, België – 2010 (gewogen cijfers)	58

FIGUREN

FIGUUR 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15
FIGUUR 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie Gewesten.....	16
FIGUUR 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie Gewesten en in de Europese Unie	17
FIGUUR 4 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens het Gewest (niet gewogen cijfers)	18
FIGUUR 5 :	Evolutie van de lichtgewonden en de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	19
FIGUUR 6 :	Evolutie van de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers).....	20
FIGUUR 7 :	Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	21
FIGUUR 8 :	Evolutie van de letselongevallen in de drie Gewesten (gemiddelde 1998, 1999, en 2000 – basis 100) (niet gewogen cijfers)	22
FIGUUR 9 :	Verdeling van de letselongevallen in de loop van de maanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	23
FIGUUR 10 :	Verdeling van de ernstige ongevallen in de loop van de maanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	25
FIGUUR 11 :	Verdeling van de letselongevallen volgens de dag en het uur van de week binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	26
FIGUUR 12 :	Verdeling van de letselongevallen over de vier periodes van de week volgens het Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	27
FIGUUR 13 :	Evolutie van de ernst (verruimd) van de letselongevallen volgens het tijdstip van de week in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	28
FIGUUR 14 :	Verdeling van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest volgens de maand en het uur – 2010 (gewogen cijfers)	29
FIGUUR 15 :	Evolutie van de ernst van de letselongevallen binnen de bebouwde kom in de drie Gewesten (niet gewogen cijfers)	31
FIGUUR 16 :	Verdeling van de letselongevallen die zich hebben voorgedaan binnen de bebouwde kom, op kruispunten, op rotondes of buiten kruispunten in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)	33
FIGUUR 17 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	35
FIGUUR 18 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – vergelijking man/vrouw – 2000 en 2010 (niet gewogen cijfers)	37
FIGUUR 19 :	Evolutie (op basis 100) van het aantal slachtoffers (doden en gewonden) volgens de verplaatsingswijze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet gewogen cijfers)	38
FIGUUR 21 :	Verdeling van de letselongevallen volgens het type (eerste) botsing in de drie Gewesten – 2010 (gewogen cijfers)	43
FIGUUR 22 :	Type (eerste) botsing van de dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom volgens het Gewest – 2008, 2009 en 2010.....	44
FIGUUR 23 :	Evolutie van het risico op een letselongeval van vrachtwagens, lichte vrachtwagens en auto's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (aantal voertuigen betrokken bij letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers door dit type voertuigen) (niet gewogen cijfers)	50
FIGUUR 24 :	Evolutie van het risico op een letselongeval van vrachtwagens, lichte vrachtwagens en auto's in de drie Gewesten (aantal voertuigen betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers door dit type voertuig) (niet gewogen cijfers)	51
FIGUUR 25 :	Evolutie van het percentage van de geteste autobestuurders en het percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol betrokken in een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk gewest (niet gewogen cijfers)	54
FIGUUR 26 :	Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de op alcohol geteste autobestuurders die betrokken waren bij een letselongeval (niet gewogen cijfers)	55
FIGUUR 27 :	Evolutie, in de drie Gewesten, van het percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol die getest werden als gevolg van een letselongeval (niet gewogen cijfers)	55
FIGUUR 28 :	Percentage van de autobestuurders onder invloed van alcohol volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week, als gevolg van een letselongeval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2010 (gewogen cijfers)	57
FIGUUR 29 :	Verhoogd risico voor een autobestuurder om betrokken te raken in een zwaar ongeval door een alcoholgebruik dat hoger is dan de wettelijke limiet, België 2010 (gewogen cijfers)	58
FIGUUR 30 :	Evolutie van de gordeldracht voorin personenwagens, per gewest	63
FIGUUR 31 :	Gordeldracht voorin bij mannen en vrouwen, per gewest, 2010.....	63
FIGUUR 32 :	Gordeldracht voorin naargelang het snelheidsregime, per gewest, 2010.....	64
FIGUUR 33 :	Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen, per gewest, 2011 (n=1457, gewogen gegevens)	65
FIGUUR 34 :	Verdeling van de vervoerde kinderen volgens de gebruikskwaliteit van de bevestigingssystemen in functie van het al dan niet gebruiken van de gordel door de bestuurder, per gewest, 2011 (n=1395, gewogen gegevens).....	66
FIGUUR 35 :	Gemiddelde snelheid per gewest in 2010.....	68
FIGUUR 36 :	Snelheid V85 per gewest in 2010	68
FIGUUR 37 :	Overtreedingspercentages per gewest in 2010.....	69
FIGUUR 38 :	Gemiddelde snelheid van de verschillende voertuigtypes per gewest.....	69
FIGUUR 39 :	Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest.....	71
FIGUUR 40 :	Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest.....	72
FIGUUR 41 :	Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest.....	73

